

toll gewesen und machte mich auf einige Fehler aufmerksam, Mann Pfg.
gab er Gas und startete. Ich ließ mir alles nochmal durch den Kopf
gehen was ich eben erlebt hatte und kam selbst auf verschiedenes
was ich falsch gemacht hatte. Ja, man mußte schon bei der Sache
sein, wenn man zum Ziel kommen wollte, dauernd mußten wir das Wort
Ablösung hören, ob im Unterricht oder auf dem Rollfeld. Unser
Gruppenlehrer betonte immer wieder, daß die Gruppe um ein Drittel
schwächer werden müßte, es hätte keinen Zweck Leute auszubilden
und Maschinen und Brennstoff zu verfliegen bei denen es nicht
lohnte, die nicht erfolgsversprechend wären. Wir sollten uns ganz
gewaltig zusammenreißen, sonst würden wir wieder dahin geschickt,
woher wir gekommen waren. Das klang mir dauernd in den Ohren, was
wäre das für mich gewesen, nachdem ich geglaubt hatte, alle
Schranken überwunden zu haben und den Weg frei und eben vor mir sah,
wenn ich jetzt noch abgelöst würde und die Blamage, wenn ich,
nachdem ich begeistert von meinen ersten Schulflügen nach Hause
geschrieben hatte, auf einmal schreiben müßte, es ist alles aus,
ich bin abgelöst worden wegen Unfähigkeit, ich bin zu dumm zum
Fliegen. Nein, nur das nicht, das durfte nicht kommen, ich mußte
alles daran setzen um nicht bei denen zu sein, die weggeschickt
wurden. Und doch hätte nach meinem Ermessen nicht viel gefehlt
und ich wäre beinahe der erste gewesen, der dazu fällig war. Ich
hatte bereits 20 Schulflüge hinter mir und mir schien es, als wäre
mein Lehrer zufrieden mit meinen Leistungen, da sollte ich erst-
malig von meinem Gruppenlehrer überprüft werden, Wenn das nur gut
geht, dachte ich und setzte mich aufgeregt in die Maschine, ob er
mit mir zufrieden sein wird, oder ob er mich gleich wieder raus-
wirft? Es wäre besser gewesen, ich wäre gleichgültig gewesen und
dafür ruhiger, aber mich beherrschte das bekannte Fieber, wie es
die meisten haben vor Prüfungen haben und meistens macht man dann

irgend etwas falsch. Schon das Einsteigen ging ihm zu langsam, ich war fertig und hob zum Zeichen dazu die Hand hoch, " los " schrie er. Ich schob den Gashebel nach vorne und startete, erst ging die Maschine nach rechts, dann nach links, dann wieder nach rechts, da trat mein Gruppenlehrer ins Steuer, riß am Knüppel, die Kiste ging von der Erde weg, ich glaubte jeden Moment wir würden wieder herunterfallen, mit meinem kleinen übriggebliebenen Rest Ruhe war es nun auch vorbei, ich traute mich kaum mehr den Knüppel in die Hand zu nehmen. Auch während ich in 200 Meter geradeaus flog griff er ab und zu dazwischen, was mich maßlos ärgerte. Müßte man ewig mit Lehrern fliegen, ich würde es heute noch aufgeben. Dann kam die Landung, sie klappte so leidlich. Ich rollte zum Start zurück und stellte mich wieder auf. Als ich zum Stehen gekommen war und der Motor im Leerlauf lief, hörte ich den, der vor mir saß mächtig brüllen, ich hörte nur " m ablösen starten wie eine gesengte Sau, ich schmeiß Sie raus, wenn es jetzt nicht besser wird, los, starten". Ich sackte in mich zusammen, jetzt kommt mein letzter Flug und dann packe ich meinen Koffer, dachte ich. Ich gebe wieder Vollgas, es folgt genau dasselbe wie vorhin, vielleicht sogar noch in verstärktem Maße, tatsächlich er hatte recht, eine gesengte Sau lief noch besser gerade aus als ich mit meinem Flugzeug startete, wie kam das nur, warum konnte ich bloß das Ding nicht gerade halten. Wir landeten wieder, auch die Landung war nicht gerade das Beste was ich geliefert habe, wir rollen aus, er gibt weiter Gas und rollt mit einem affen Zahn durch die Gegend. Ob er nochmal durchstarten will? nein, er gibt nur soviel Gas, daß die Maschine nicht abneben kann, der Platzrand kommt näher, jetzt nimmt er das Gas raus. Was will der nur hier denke ich, da höre ich ihn schon brüllen. "Raus, raus. Ich stieg aus so schnell es ging, da sagte er ganz ruhig: " So, jetzt laufen sie mal eine halbe Runde außen herum ums Rollfeld und lassen Sie dabei den Fallschirm schön umgeschnallt, vielleicht geht es dann das nächstemal etwas besser". Darauf gab er Gas und rollte weg. Ich

stand da wie ein begossener Pudel, am liebsten hätte ich RM. Pfg.
geheult, aber es half alles nichts, ich mußte mich auf den Weg
machen. Es war ein herrlicher Spätherbsttag, die Sonne schien
nochmal richtig warm, da trabte ich ums Rollfeld. Wir hatten, da es
in der Frühe ziemlich frisch war, unsere Pelzkombinationen angezogen
und nun steckte ich in diesem Backofen drin, dazu den Fallschirm
umgeschmalt, der mir bei jedem Schritt in die Kniekehlen schlug,
ein jammervolles Bild mußte es gewesen sein, mich so keuchend und
schwitzend laufen zu sehen. Wenn mir jemand begegnete, machte ich
jedesmal einen großen Bogen um denselben herum, denn niemand
sollte mich erkennen, so schämte ich mich. Dann aber auch deswegen,
hätte mich einer von denen die mir begegneten noch ausgelacht,
ich glaube, ich wäre ihm an den Kragen gesprungen. Endlich kam
ich am Start an, meine Kameraden hatten alle Mitleid mit mir,
denn keiner wußte, ob er nicht der nächste war, dem genau so
geschah wie mir, ich war restlos fertig und geknickt. Mein Lehrer
der eben dastand sagte, " was haben Sie denn für einen Mist
gemacht, sie konnten es doch bei mir ganz gut ". Von da ab konnte
ich es tatsächlich und mir ist bis heute - toi, toi, toi - keine
Maschine mehr ausgebrochen. von 30 Schülern unserer Gruppe lief
ich die erste Ehrenrunde, wie wir dies nannten, mit dem Fallschirm
hinten dran, es wurden von da an noch viele solche gedreht, manche
lief während seiner Schulzeit sogar mehrere, bei mir blieb es die
erste aber auch die letzte. Ja, der weg zum Flugzeugführer geht
über Dornen und ist bestimmt nicht der leichteste, Lehrjahre sind
eben keine Herrenjahre.

Bald darauf packten wir unsere Sachen, denn es sollte ins
Protektorat und zwar nach Pilsen, verlegt werden. Die Maschinen
wurden von den älteren Schülern der Schule überführt, wir Häschen
mußten mit der Bahn fahren. Nach langer Bahnfahrt kamen wir auch
dort an und bezogen die für uns bereitgestellten Holzbaracken,
Reklamationstrist 8 Tage

welche ~~und~~ in dem Wald am Flugplatz aufgestellt waren. Außer dem guten 12%igen Pilsener Bier, welches für wenige Pfennige zu kaufen war, konnte uns in der Anfangszeit nichts imponieren. Der Flugplatz un gepflegt, aufgeweicht, mit tiefen Furchen von den Rädern schwerer Maschinen, war für unsere leichten Maschinchen fast unbrauchbar, dazu kam im Winter tagelang anhaltender Nebel, der aus dem Böhmischem Kessel nicht weichen wollte. War das Wetter dann wieder mal so einigermaßen, dann legten die 30 und noch mehr Schloten der Skoda-Werke, welche am Ostrand des Platzes standen, einen dergleichen Dunst in die Luft, daß man kaum 500 m weit sehen konnte. Aus all diesen Gründen spielte bei uns die Schulbank wieder mal die Hauptrolle, wobei auch der Spieß mit seiner Forderung auf militärische Ausbildung nicht zu kurz kam. So verliefen die Wochen mit lernen und Gewehrgriffe klopfen, bis dann endlich das Wetter Erbarmen mit uns hatte und wir nach langer Zeit wieder mal fliegen durften. Es wurden weiter Platzrunden geübt, 40 hatte ich nun voll. Ich wurde zum zweitenmal vom Gruppenlehrer überprüft, es ging bedeutend besser als das erstemal, ja, er war sogar zufrieden mit mir. Jedem mußten mit dem Lehrer nach Vorschrift geflogen werden, dann konnte man alleine losgelassen werden. 62 hatte ich hinter mir, da stieg der Lehrer aus und meinte, so, jetzt lasse ich sie alleine fliegen, machen sie es genau so, wie sie die letzten Starts geflogen haben, dann wird es richtig. Überglücklich und doch etwas fiebernd saß ich nun alleine in der Kiste. Ob die Maschine wohl genau so fliegt, wenn nur einer alleine drinsitzt? Auf jeden Fall konnte ich jetzt tun, so wie ich es für richtig hielt und endlich saß da nicht immer einer vor mir, der immer wieder ins Steuer griff oder sonst etwas an meiner Fliegerei auszusetzen hatte, das war schon viel wert. Inzwischen wurden an den beiden Tragflächenenden rote Flaggen befestigt, damit, wenn ich durch die Lüfte gondelte, jeder andere Flieger schon von weitem sehen konnte, da kommt ein ganz gefährlicher, der weicht nicht aus, dem muß ich schleunigst aus

dem Wege gehen. Endlich war es soweit, der Start wurde freigegeben. Wie ich es gelernt hatte, schob ich den Gashebel nach vorne, die Maschine rollte an, ich drückte den Schwanz etwas hoch, visierte an der Motorschnauze entlang auf einen Punkt am Horizont und hielt mit dem Seitensteuer auf diesen zu. Bald hob das Flugzeug vom Boden ab, der Start war bestimmt gut gewesen, so, jetzt Gas etwas weg und gleichmäßig steigen, 200 m war ich hoch und nun kam der gemütlichere Teil, indem ich parallel zum Rollfeld flog. Ich fühlte mich herrlich frei und hätte vor Freude zerspringen können, laut brüllte ich irgend ein Lied, welches im Motorlärm erstickte, bis ich dann wieder auf einmal ruhig wurde, denn jetzt kam erst das kritische des Fluges, nämlich die Landung. Hoch war ich gekommen, nun mußte ich auch wieder herunter. Wie hilflos saß man doch alleine in so einer Mühle, kein Mensch konnte einem helfen, keiner kann einem einen guten Rat geben. Früher habe ich mir nie etwas dabei gedacht, was konnte denn da auch schon passieren, da saß ja der Lehrer vorne drin, der das was ich falsch gemacht habe wieder korregierte und jetzt war ich ganz alleine auf mich selbst angewiesen. Ich kam der Erde näher, so wie ich es gelernt hatte, langsam abfangen, schön setzt sich die Maschine auf den Rasen und rollt aus, ich hatte meinen ersten Alleinflug hinter mir und wenn ich vorher immer das Gefühl hatte, als steuerte noch jemand mit, so wußte ich doch jetzt, daß ich das Steuer ganz alleine in der Hand hatte, was mein Selbstvertrauen gewaltig festigte.

Es ging dem Frühjahr 1940 entgegen, das Wetter wurde beständiger. Unser Vorprung, den wir unterrichtsmäßig hatten, machte sich jetzt bemerkbar, wir konnten uns jetzt fast ausschließlich der fliegerische Ausbildung widmen. Wir flogen die verschiedenen Flugzeugtypen der A 2 Klasse durch, übten 8 fliegen ohne Höhe zu verlieren und lernten das Slippen; dann folgten Ziellandungen und Notlandeübungen und zum Schluß der A 2 Ausbildung mußte ein Höhenflug von einer Stunde Dauer

Reklamationsfrist 8 Tage

a usgeführt werden und zwar in 2200 m Höhe. Ich zog meine dicke Pez-kombi-
nation an, denn da oben soll es schon ordentlich kalt sein, dann wurde
der Barrograph in den Gepäckraum gehängt und los ging es. Bis auf
1500 m kletterte der Stieglitz ganz ordentlich, dann machte sich aber
in der Motorleistung die dünner werdende Luft schon sehr bemerkbar.
Langsam stieg ich weiter, jetzt endlich 2200 m zeigte der Höhenmesser.
Eine ungeheure Tiefe ist das unter mir, fast könnte man es mit der
Angst zu tun kriegen, so ganz allein, weit weg von jedem Lebewesen
in dieser unendlichen Weite des Luftraumes. Da unten Pilsen mit seinen
Straßenzügen, es sieht gerade aus, als hätte man einen Stadtplan in der
Hand, dort am Nordrand der Stadt unser Flugplatz, die im Wald versteckten
Baracken sehen wie Zündholzschachteln aus und daneben die langen werk-
hallen der Skodawerke mit den vielen rauchenden Schloten. Wie klein das
alles aussieht, dort das markanteste Zeichen von Pilsen, der gelbe
sternförmige Bau des Zuchthauses, mit seinen engen Höfen, der in der
sonne glänzt. Wie viele von denen, die da jahrelang eingesperrt leben,
w erden mich um meine herrliche Freiheit beneiden, wenn sie mich fliegen
sehen oder meinen Motor brummen hören. Immer wieder beobachtete ich
meine instrumente, der motor lief wie eine Nähmaschine wunderbar
gleichmäßig, nur auf den Höhenmesser mußte ich sehr aufpassen, nicht
daß der Höhenschreiber mir ein Barrogramm aufzeichnete, das wie eine
Säge aussah. Jetzt flog ich nach Westen, in der Ferne sah ich die
bewaldeten Hänge des Böhmerwaldes, über denen einige schwere dunkle
wolken hingen und das Städtchen da unten das ist ja Wiesengrund, da
war ich ja am vergangenen Sonntag beim Tanz und hatte so ein nettes
kleines Mäuchen kennen gelernt. Wenn die jetzt wüßte, daß ich hier
oben herumfliege. Und da ist ja die Landstraße, auf der ich am Sonntag-
Abend mit meinem Fahrrad wie ein Räuber gefahren bin, um noch rechtzei-
tig nach Hause zu kommen, da hier bei der Mühle wollte ich den Weg
abschneiden und quer übers Tal fahren, es war ja nachts um 11 Uhr
und so konnte ich das Hochwasser nicht sehen, bis ich mitten drin
stand. Es mochte gehen wie es wollte, wachte ich damals, ich muß durch,

ich darf nicht zu spät kommen. Jetzt sah ich es von oben deutlich, wie das Wasser gleich einem starken Fluß am andern Ende des Tales dahinriß und es lief mir kalt den Rücken hinunter, als ich daran dachte, daß ich in diese Fluten, die zwar von oben lächerlich schwach aussahen, in der Dunkelheit ein Fahrrad schiebend in voller Uniform mit Mantel hineinlief, mitgerissen wurde und etwa 60m schwimmen mußte, in einer Hand das Fahrrad hinter mir herziehend, bis ich wieder Grund bekam. Aber durch war ich und auf die Minute rechtzeitig war ich zu Hause. Langsam wurde es mir wegen der Temperatur ungemütlich, trotz Pelzstiefeln und Pelzhandschuhen fror es mich allmählich doch empfindlich an Hände und Füße. Endlich war die Stunde um, etwas gedrosselt flog ich in großen Spiralen um den Flugplatz und landete. Ziemlich steif stieg ich aus und nachdem ich mir durch Bewegung etwas Wärme verschafft hatte, holte ich als nächstes meinen Barrographen heraus und bewunderte das Barrogramm, es ging, war zwar etwas ungleichmäßig, worüber ich sehr erstaunt war, denn ich hatte doch so sehr darauf geachtet, immer genau die Höhe zu halten, aber scheinbar hatte ich es doch nicht ganz genau genommen und wenn ich mir auch manchmal schon als großer Flieger vorkam, so mußte ich doch ab und zu wieder zugeben, daß ich noch ein großer Anfänger war.

Die A 2 Ausbildung hatten wir hinter uns, unsere Gruppe war um einige schwächer geworden, die in der Zwischenzeit abgelöst worden sind und von der Fliegerei wieder Abschied nehmen mußten. Wir begannen nun mit der Kunstflugausbildung und verlegten dazu nach Chiesch, einem kleinen Städtchen nördlich Pilsen im Sudetengau. Dort war ein kleiner Flugplatz zwischen den Bergen und auf diesem schulten wir nun Tag für Tag. Als erstes lernten wir das Trudeln, rechts und links, dann kam der Looping, der, wenn er schön rund werden soll, gar nicht so leicht zu fliegen ist, eine Eiform bringt jeder fertig, auch ich am Anfang. Nun kam das Schwierigste, nämlich die

Rolle rechts und links, aber auch das, daß dabei die Steuer wechseln, das Seitensteuer zum Höhensteuer wird und daß man in Rückenlage drücken muß um hochzukommen, hatte ich bald gefressen, obwohl es mir am Anfang reichlich komisch vorkam. Dann übten wir noch die hochgezogene Kertkurve, den Turm und als alles einzeln hingehauen hatte, ging es an die Kunstflugprüfung. Das Programm war starten, steigen auf 1500 m, 3 Umdrehungen linkstrudeln, die Maschine wieder in Fluglage bringen und zwar genau in der Richtung, in der man zuvor flog, dann 3 Drehungen rechtstrudeln, herausnehmen wieder in der alten Richtung, daran anschließend ein Doppellooping und aus diesem heraus eine Rechtsrolle und von dieser aus etwas anrücken und eine hochgezogene Kehrtkurve nach rechts. Dieser folgte eine Rolle nach links und als letztes kam wieder ein Turm nach links. Daraufhin wurde das Gas herausgenommen und mit im Leerlauf laufendem Motor wurde eine Ziellandung am Landekreuz ohne nochmals Gas zu geben, ausgeführt und die Prüfung war beendet. Es war eine herrliche Zeit damals, man konnte in der Luft herumtoben wie man wollte, man konnte, nachdem man die Kunstflugprüfung hinter sich hatte, noch selbständig schwierige Kunstflugfiguren versuchen zu fliegen. Wir flogen Ab- und Aufschwünge, dann wieder minutenlange Rückenflüge bis man einen Kopf hatte so rot wie ein Krebs, oder versuchen den Looping nach vorn, daß beinahe die Augen an der Brille anstanden, danach wieder enge Steilkurven, bis man nur noch Sterne vor den Augen sah, aber es war herrlich, das war das richtige für uns junge Flieger. Aber wir durften ja dabei nicht stehen bleiben, drüben in Frankreich tobte der Krieg mit aller Wucht, den wir leider nur am Rundfunk und in den Zeitungen miterleben durften. Wie sehr haben wir diejenigen beneidet die Tag für Tag dort ihre Einsätze fliegen konnten und Bomben warfen, oder gleich unserer Weltkriegsfliegerhelden Richthofen und Boelke über denselben Feldern als Jagdflieger sich im Luftkampf mit Franzosen und Tommys maßen. Unsere große Sorge war und blieb, unsere Ausbildung geht zu langsam, sie dauert zu lange, wir kommen zu spät an die Front, bis

Wir kommen ist der Krieg längst aus und nachher, wenn die ankern Pfg.
Ihre Orden und Kriegsauszeichnungen stolz tragen, dann gehen wir
mit nackter Brust einher und müssen sagen, solange ihr da vorne Krieg
geführt habt, waren wir ganz hinten, weitab vom Schuß und haben das
Fliegen gelernt und es uns gut gehen lassen. Aber vielleicht dauert
der Krieg doch noch solange, daß wir auch noch scharf schießen
durften, darum voran, immer weiter geschult.

Es ging wieder zurück nach Pilsen zur B I Schulung, wieder wurden
Platzrunden gedreht, erst mit Lehrer, dann wieder Gott sei Dank
auch alleine. Endlich war es soweit, die Zeit der Überlandflüge
kam. Den ersten Überlandflug flog ich wieder mit meinem Lehrer
und zwar einen Dreiecksflug Pilsen-Marienbad-Cham-Pilsen, es ging.
Zwar nannte mich mein Lehrer hinterher einen Vertreter Dr. Dorpmüllers
weil ich ab und zu wieder einer Eisenbahnstrecke nachflog, oder er
nannte mich einen Paddelbootfahrer, der jede Biege eines Baches
mitfährt, aber die Hauptsache war für mich, daß ich da überall hin-
fand wohin ich fliegen wollte. Jetzt sollten wir alleine losgelassen
werden. Ein herrlicher Morgen kam, 12 Maschinen standen startklar
da, alle 12 sollten heute nach Baden bei Wien und zurück fliegen.
Aufgeregt raste alles umher, es war ja auch aller Grund dazu vorhan-
den, gute 300 km waren das einfach, dazu über ein Gebiet, in welchem
nur wenige markante Anhaltspunkte vorhanden waren. Es wurden Skizzen
gezeichnet, das Wetter und der Wind wurde eingeholt von der Wetter-
warte, dann wurde der Kompaßkurs errechnet und zuletzt der Kurs auf
der Karte zum Mitfranzosen eingezeichnet, endlich waren wir soweit.
Die Kursberechnungen wurden von unserem Navigationslehrer kontrolliert
und stimmten, jetzt konnten wir starten. Alle 5 Minuten sollte eine
Maschine abfliegen, damit jeder einzeln fliegen mußte. Vor mir
startete mein Freund Sepp, wir hatten zuvor ausgemacht, er solle
etwas langsam fliegen und dann da hinter den Bergen auf mich warten,
bis ich ihn eingeholt hätte. Wir würden dann zusammen fliegen und
Reklamationsfrist 8 Tage

wenn der eine nicht mehr weiß wo wir sind, dann weiß es vielleicht doch noch der andere. wir rollten zum Start und Sepp startete gleich, geht in die Linkskurve und dann auf Kurs, wird immer kleiner und verschwindet hinter den Bergen. Jetzt bekomme ich den Start frei, schnell in die Kurve und auf die Berge zu. Ich komme dort an, sehe mir fast die Augen heraus, aber von meinem Sepp nichts zu sehen. Ob der wohl abgehauen ist, ohne auf mich zu warten: Na, ich komme auch alleine nach wien, so ist das nicht, denke ich und ziehe etwas nervös meine Karte heraus. Jetzt heißt es aber aufgepaßt, da die Berge, ja, das sind diese hier auf der Karte, der Kompaß dreht sich ruhig hin und her, nur schön auf Kurs bleiben, ein paar Kilometer links oder rechts kann nicht viel ausmachen. Da kommt eine Bähnlinie, ich vergleiche mit meiner Karte, das könnte die hierysein, obwohl die Biegen dieser Bahn da unten etwas anders aussehen als hier auf der Karte. wird schon richtig sein, immer weiter, da drüben spiegeln kleine Seen herüber, welche sind das nun, auf der Karte sind so viele Seen. Da eine Stadt, das ist Budweiß, ich bin ganz richtig, beruhigt fliege ich weiter. Wenige Minuten fliege ich weiter, da vorne wieder eine Stadt, noch größer als die vorige. Was ist denn das, die ist ja auf meiner Karte gar nicht drauf, ja ist denn das möglich, wo bin ich denn überhaupt, stimmt denn mein Kompaß nicht mehr. Währenddessen fliege ich immer weiter und versuche irgend etwas zu finden, was auch auf meiner Karte war; aber nichts, gar nichts kommt. Jetzt kommen Wälder da vorhe und Berge, mein einziger Trost bleibt, so lange nach Süden zu fliegen, bis zur Donau, die mußte ja einmal kommen und dann wollte ich dieser entlang nach wien fliegen. Da drüben rechts kommt eine Maschine direkt im rechten Winkel auf mich zugeflogen, ich freue mich erst, denke, das könnte einer von meinen Kameraden sein, aber es war ja unmöglich, das war bestimmt ein Häschen von einer andern Schule der auch unterwegs war, allerdings einen ganz andern Kurs als ich flog. Die Maschine kommt näher und kürvt auf mich ein, ich denke schon der spinnt der da drinsitzt, da ist er schon ganz nahe neben mir,

Wir schauen uns durch unsere Brillen gegenseitig an und wenn ich erkenne ich, - meinen Freund Sepp. So, jetzt kann uns nichts mehr passieren, jetzt sind wir ja zu zweit. Ich zeige ihm meine Karte aus dem Tauchsichtglas und weise mit der Hand nach unten, zum Zeichen, ob er weiß, wo wir uns befinden. Er begreift auch sofort was ich will und ich sah nur ein Kopfschütteln und Achselzucken und ich war mir klar darüber, daß er genau so wenig wie ich wußte, wo wir waren. ~~Wir sind nun zu zweit und das ist ein großer Vorteil~~ Auf jeden Fall war es jetzt zu zweien weit angenehmer als zuvor allein und so flogen wir eben einer mit dem andern. Endlich, da ganz am Horizont taucht ein helles Band auf, die Donau. Wir kommen bestimmt dahin wo wir hinwollen, nur erst mal zur Donau und dann ihr nach, dann werden wir auch bald wieder die Orientierung haben. Da kommt ja wieder einer angefliegen, er hat sich bereits schon über das Wasser gesetzt und fliegt eifrigst donauabwärts, wir fliegen ihn an und bei näherer Betrachtung erkennen wir unsern Benjamin, den jüngsten von unserer Schulgruppe, er war gerade 17 Jahre alt. Freudig und lächelnd winken wir uns zu, dann geht die Reise zu Dreien weiter. Da, Sepp wackelt mit seiner Tragfläche, grinst über das ganze Gesicht, deutet nach unten und zeigt auf seine Karte. Scheinbar weiß er wieder wo wir sind. Auch ich hole meine Karte wieder heraus welche ich mit den Gedanken, hat ja doch keinen Zweck, schon längst in die Tasche gesteckt hatte und vergleiche die Windungen der Donau mit denen, die da unten waren oder umgekehrt, und tatsächlich, ich habe es, da vorne eine Stadt direkt an der Donau, das könnte Krems sein. Wir fliegen drüber weg, 1200 m sind wir hoch, prächtig sieht die Gegend hier aus. Da drüben rechts leuchten die Berge des Wienerwaldes herüber und da vor uns im Dunst das riesige Häusermeer der alten Kaiserstadt Wien. Wie sehr hatte ich mich gesehnt, diese Stadt kennen zu lernen, die etwas Einmaliges darstellen sollte, Reklamationsfrist 8 Tage da lag sie nun, direkt vor mir. Nun kann es nicht mehr fehl gehen,

wir wissen ja genau wo wir sind. Moch etwas mehr rechts halten, da sehen wir auch schon Baden und da liegt der Flugplatz. Wir flogen noch vorschriftsmäßig eine Linksplatzrunde und landeten, genau so, als wären wir zu Hause. Da standen bereits schon einige Maschinen von uns, zu denen rollten wir hin und stiegen aus. So nach und nach fand sich alles ein, der eine früher, der andere wieder etwas später, endlich kam der letzte an, er war bei weitem nicht als Letzter gestartet, aber er ließ es sich nicht nehmen, trotzdem den Schluß zu machen. Er wäre ja gerne früher angekommen, aber es ging ihm eben gerade so wie^{es} uns allen ergangen war, der Weg nach Wien ist weit und es führen sehr viele Wege dorthin. Wir tauschten unsere Erlebnisse aus, wobei natürlich keiner zugab, sich verfranzt zu haben, was ja wohl auch niemand derartigen Größen von Aviateuren und noch größeren Navigatoren zugetraut hätte. Auf jedenfall waren wir alle, nachdem wir wieder festen Boden unter den Füßen hatten Mordskerle und traten gewaltig auf. Das Wetter wurde eingeholt, es war bis auf einige örtliche Gewitterbildungen einwandfrei wann wurden die Bordbücher abgefertigt und hinaus ging es zu den Maschinen. Da fand ich nun eine nette Bescherung vor, mein rechter Reifen war platt, es blieb nichts anderes übrig, er mußte montiert werden. Meine Kameraden ließen ihre Motore an und starteten, alles um mich war leer, 11 waren gestartet zurück nach Pilsen, ich der 12. mußte hier bleiben wegen einem dummen Nagel, oder einem spitzen Stein, den ich ausgerechnet auf dem großen Rollfeld fand und der mir einen Reifen durchstach. Jetzt erst Leute finden die das machten, endlich sind welche da und wie langsam das alles geht. Ich wußte von meinem Beruf her, daß man zu einer derartigen Arbeit eben Zeit braucht und daß es für denjenigen, der die Arbeit ausführt, sehr nervenaufreibend ist, wenn dauernd einer hinter ihm steht und treiben will. Aber ich hatte noch einen weiten Weg vor mir und es war schon spät am Nachmittag, Ich fieberte und rechnete mit der Uhr in der Hand. Flugzeit waren es etwas über 2 Stunden, eine halbe Stunde vor Sonnenuntergang mußte

gelandet sein, jetzt ist es soviel, dann bleiben also so und so viele Minuten, ist das Rad bald drauf, so ging's fort. Es war nun schon so weit, daß ich mit meiner Zeit genau ausgekommen wäre, allerdings verfrühen durfte ich mich dann nicht mehr und immer noch wurde an meinem Rad gearbeitet. Endlich ist es fertig, aber leider für heute zu spät. Zwar flog ich ja kein Rennen, bei dem es darauf ankam, ob ich heute oder morgen fliege, aber morgen sollte ich doch schon wieder eine andere Strecke fliegen, es ging um Kilometer, die geflogen werden mußten und um Flugstunden, denn mit jeder Stunde kamen wir ja unserem Ausbildungsende näher und das ersehnten wir doch so sehr. Aber es wurde auch an jenem Tage Abend und daran ließ sich nun mal nichts ändern. Am darauffolgenden Morgen stand ich bereits schon um 7 Uhr auf der Wetterwarte und bekam sofort den Start frei, einwandfreies Flugwetter sollte sein. Es war auch prächtig der schöne blaue Himmel, dazu im Osten ein herrlicher Sonnenaufgang und dabei eine wunderbar frische Morgenluft. Wem hätte es nicht Spaß gemacht, in einen solchen Morgen hinein zu fliegen. Ich lief zu meiner Maschine durch das nasse Gras, stieg ein und startete froh drauf los. Es ging denselben Weg zurück wieder, vorbei an Pöltten, dann bei Krems quer über die Donau und geradeswegs auf die Käppe des Kremser-Waldes zu. Aus den Tälern stiegen erst schwache, dann immer stärker werdende Nebel hoch, die sich zuletzt in ein Wolkenmeer unter mir vereinigten. Erst dachte ich, es wäre vielleicht nur örtlich und flog darüber weiter ohne jegliche Erdsicht, aber als es dann immer schlimmer kam, wurde mir die Sache doch etwas mulmig. Soweit ich sehen konnte nichts als tiefe Wolken, hinter mir genau dasselbe und ich entschloß mich umzukehren. Nach meinem Kompaß fliegend kam ich auch glücklicherweise in der Nähe von Krems an die Donau, über welcher jetzt auch schon vereinzelte Wolken Schwaden hingen, dann ging es weiter. Der Wiener-Wald, der, als ich denselben vor einer halben Stunde überflogen

hätte, vollkommen frei war, war nun auch schon zu 2/3 mit Bodennebeln überzogen. Zum Glück war der Platz bei Baden noch frei und schleunigst ging ich herunter, was auch gut ging. Der Wetterfrosch, der mich bei einwandfreiem Flugwetter hatte starten lassen, freute sich noch mehr als ich, er hatte eine Minute nachdem ich gestartet war die Meldungen von dem schnellen Aufziehen eines Hochnebels erhalten und saß während der Zeit, die ich unterwegs war wie auf Nadeln, denn ich hatte ja kein Funkgerät bei mir womit man mich hätte zurückrufen können. Nun war er aber glücklich, daß ich wieder da war. Gegen Abend besserte sich dann das Wetter, die tiefhängenden Wolken waren höher gestiegen und bildeten durch die starke Sonneneinstrahlung örtliche Gewitter. Ich ließ mich von dem Wetterfrosch beraten, er meinte, die Gewitter ließen sich leicht umfliegen und gab mir den Start frei. Nun kannte ich die Strecke bis Krems schon bald im Schlaf, da begannen bereits die ersten Gewitterbildungen und als ich erst im böhmischen Kessel drin war, da folgte eins auf's andere. Unheimlich sah das immer aus wenn so eine plumpe schwarze Wolke vor mir stand, an der wieder unten in langen Schweifen ein grauer Regenbart hing. Dann die Beleuchtung der Landschaft, auf der einen Seite ein grelles Hell und daran scharf angrenzend wieder ein düsterer Schatten. Steht man auf der Erde, dann sieht man einen Blitz über sich oder am Horizont aufleuchten. Im Flugzeug sitzend aber sieht man die Blitze in allen Seiten von sich und es ist ein herrliches Schauspiel zu sehen, wie ein Blitz von oben kommend, an der Maschine vorbei, unten auf die Erde schlägt. Um 8 solche Gewitter flog ich herum und war endlich wieder in Pilsen, allerdings ziemlich müde und abgespannt. Am darauffolgenden Tag ging es dann weiter nach Breslau-Dresden-Pilsen, dann wieder Dresden-Kottbus-Breslau-Pilsen usw. Bald hatte ich meine ersten 3000 km-Überlandflüge ohne Zwischenfälle hinter mir, es wurde weiter geschult, der B II Schein war das nächste Ziel. Wieder wurde verlegt, es stank uns maßlos, denn mit einer Verlegung gingen immer einige wertvolle Schultage verloren. Diesmal ging es nach Cham im Bayer-

ischen Wald, es ist dies ein reizendes altes Städtchen inmitten ^{Pfg.} der Berge und hat einen sehr guten Flugplatz. Wieder saß der Lehrer jetzt neben mir in der guten alten W 34 und wieder wurden Platzrunden gedreht, dann ging es wieder alleine weiter, d.h. einer mußte immer noch mitfliegen als Heizer, das ist dasselbe wie Borumonteur, um bei der Landung/ behilflich zu sein. Es wurde mit dem Kasten geslippt und es wurden Ziellandungen geflogen. Wir fühlten uns mächtig, hatten auch allen Grund dazu, so eine Maschine wollte geflogen sein und wir konnten es und als wir erst die Focke-Wulf-Weihe, eine zweimotorige Maschine, fliegen konnten, da waren wir überzeugt, daß wir nun die vollendeten Piloten wären. Später waren wir dann allgemein der Meinung, daß man auf diesen Vogel innerhalb 3 Tagen jede Großmutter umschulen könnte. Daneben flogen wir noch sämtliche K Typen durch, es waren dies veraltete Frontmaschinen in der Hauptsache Jagd- und Aufklärungstypen. Es machte Spaß, mit diesen Kisten zu fliegen, man merkte, daß in den Motoren etwas drinsäß, es war eine Wonne, wie diese alten Schinken beim Start weggezogen und anschließend hochstiegen, dann konnte man damit kurbeln aus Herzenslust, daß einem das Wasser regelrecht aus der Nase gezogen wurde. War man dann wieder gelandet, so hatte man ein Gesicht wie Leder so steif, gegerbt von dem scharfen Propeller und Fahrtwind. Wie herrlich dagegen flog es sich in einer Kabinenmaschine, man saß in Hemdärmeln drin, brauchte keine Brille, sondern konnte mit bloßen Augen durch die Fenster sehen, man konnte seine Karte in aller Ruhe auf den Knien ausbreiten und brauchte keine Angst haben, daß dieselbe jeden Moment vom Fahrtwind weggerissen wurde, wie in einer offenen Maschine. Dazu kam noch, daß man immer zu zweit flog und sich gegenseitig verständigen konnte, trotz des starken Motorengeräusches. Aus all diesen Gründen war es verständlich, daß alle begeistert waren vom fliegen der schweren Maschinen und jeder sah sich im Traum schon in einem Kampfflugzeug sitzen und Bomben

fahren. Die herrliche Überlandzeit kam wieder, ich flog zusammen mit meinem Freund Sepp teils als 1. Führer, teils als Heitzer bei ihm nach Stettin-Breslau-Cham, dann bekamen wir mal eine Weihe und flogen damit an einem herrlichen Sommertage nach Deep an der Ostsee und wieder zurück. Bald waren die paar 1000 km heruntergerattert und unsere Ausbildung ging langsam dem Ende entgegen. Theoretisch hatten wir unsere Prüfungen hinter uns, es fehlten nur noch 10 Stunden Instrumentenflug und dann wären wir fertig gewesen. Aber dieser Instrumentenflug hatte es in sich, ich war alles nur nicht begeistert davon, da saß man in der W, die Kabinenfenster mit schwarzen Vorhängen verhängt und peilte wie ein Luchs nach seinen Instrumenten, dauernd kreisten die Augen von einem Instrument zum andern, vom Kompaß zum künstlichen Horizont, zum Wendezeiger, zum Naviometer, dann wieder zum Höhen- und Fahrtmesser. Ab und zu auch wieder zu den Motorüberwachungsinstrumenten, zum verrückt werden ist das, dazwischen wieder das Schimpfen und Fluchen des Fluglehrers, man könnte wirklich fast verrückt werden dabei. Aber wie alles, so gingen auch diese 10 Stunden Instrumentenflug vorbei und es ging sogar am Ende schon recht ordentlich. Ich errechnete mir meinen Kompaßkurs und die Flugzeit und flog von Pilsen nach Dresden blind und kam auch tatsächlich genau dort an. Endlich war es soweit, wir waren fertige Flugzeugführer, hatten den Luftwaffenflugzeugführerschein in der Tasche, das Flugzeugführerabzeichen glänzte an unserer Brust noch nagelneu und wenn wir ausglugen, dann trugen wir jetzt den Fliegerdolch, den wir alle schon längst gekauft und im Spint aufbewahrt hatten. Unsere Fluglehrer saßen tagelang über unseren Beurteilungen und knobelten aus, für was man uns am besten verwenden könnte. Leute, denen das Fliegen mit schweren Maschinen besser lag und die vor allem im Instrumentenflug gut waren, sollten Kampfflieger oder Fernaufklärer werden, selbstverständlich war, daß diejenigen auch ~~gut~~ in der Theorie Navigation und Funken sehr gut abgeschnitten haben mußten. Dagegen sollten andere, die diese Vorzüge nicht in dem Maße hatten, dagegen

aber gute Kunstflieger waren, denen eben die kleinen schnellen Maschinen besser lagen, weiter zu Jagdfliegern ausgebildet werden. Einige sollten auch als Lehrer auf der Schule bleiben, was meine größte Sorge war, ich könnte dabei sein. Wir warteten ab und bald stellte es sich heraus, ich sollte genau wie mein Freund Sepp zum Fernaufklärer weitergebildet werden. Wir waren hocheifrig als wir dies hörten und wären am liebsten gleich irgendwohin losgezogen. Aber nun kam die Zeit des Wartens, was uns am schwersten fiel, dann hatten wir noch mindestens ein Jahr Ausbildung vor uns und bis dahin ist der Krieg bestimmt zu Ende. Bald darauf kam für mich der Versetzungsbefehl zur C-Schule nach Burg bei Magdeburg hieß es, das klang schon recht ordentlich. Leider mußte ich Sepp zurücklassen, zwar hatten wir fest damit gerechnet, zusammen wieder irgendwohin zu kommen, aber leider klappte es eben nicht. Na, wie schon einmal trösteten wir uns, wir wollten uns laufend gegenseitig unsere Neuigkeiten berichten und im übrigen würden wir uns bestimmt mal wieder treffen. Wir wünschten uns noch Hals- und Beinbruch und mein Zug dampfte ab, Richtung Burg. Burg selbst ist eine nette Stadt, hat allerdings den Fehler, daß der Flugplatz 10 km davon ab liegt. Gleich wie ich mit dem Autobus die endlose Straße dahinfuhr dachte ich, wie komme ich da am Sonntag in die Stadt, da wird wohl das Beste sein ich bleibe auf dem Lande. Der Flugplatz selbst war groß und eben, mit einer Menge Hallen drauf, dazu die Fliegerhorstbauten, es sah alles sehr sauber aus und machte einen guten Eindruck auf mich. Ich meldete mich bei der Schülerkompanie, wurde auf eine Stube angewiesen in der bereits einige wohnten, die schon längere Zeit da waren. Während ich mich einrichtete, kam ich mit meinen neuen Stubenkameraden ins Gespräch und erfuhr von diesen, daß hier etwa 150 Anwärter für C-Schulen ~~und~~ in Übung gehalten würden, monatlich kämen rund 30 weg, ich könne mich also ruhig für 5 Monate hier einrichten. Reklamationsfrist 8 Tage
~~Schöne Aussichten waren das, aber es wird nichts so heiß gegessen~~

wie es gekocht wird, dachte ich mir. Ich ließ mal alles an mich herantreten, Wochen vergingen, morgens Funken, dann Navigation, nachmittags Sport, exerzieren oder sogar ab und zu Flugdienst mit A 2 Maschinen, es war jammervoll, dabei 150 Schüler vor mir und niemand kam weg, das ging auf die Nerven. Da kam plötzlich unerwartet die Erlösung und zwar - von der Jagdfliegerschule Magdeburg kamen einige Offiziere, welche den Auftrag hatten, von diesen 150 MC Anwärtern 60 herauszuziehen für die Jagdfliegerei. Einer der Offiziere sprach kurz und sagte, wer sich freiwillig melden will, kann dies tun, im andern Fall würden die 60 an Hand der Papiere herausgesucht und dazu befohlen. Er versicherte uns, noch sofort auf eine Jagdfliegerschule versetzt zu werden und dort würde auch dann gleich mit unserer weiteren Ausbildung begonnen werden. Einer der ersten, die sich freiwillig meldeten war ich, der damalige Gefreite Schwaiger, und wurde angenommen. Nach kurzem, uninteressantem Schauspiel in Burg saß ich wenige Tage später wieder auf der Bahn und fuhr zur Jagdfliegerschule nach Röh bei Nürnberg. Es war im Oktober 1940, anhaltendes Dreckwetter drückte mich wieder auf die Schulbank, aber es machte Spaß, die Unterrichtsthemen waren interessant, es wurde vorwiegend Taktik, ein uns allen wie wir da waren, völlig neues Gebiet, dann Funksprechverkehr und Flugzeugerkennungsdiens. Aber die Hauptsache war der Exerzierdienst. Jeden Tag mindestens 2 - 3 Stunden, egal wie das Wetter war, ich wurde damals als Jagdschüler nochmal richtig Soldat, so wie ich es kaum als Rekrut war. Aber es war richtig so, denn der Jagdflieger aus dem bis zur Beendigung der Jagdfliegerschule noch kein Soldat geworden ist, aus dem wird nachher nie wieder einer. Endlich durften wir wieder mal fliegen und zwar zuerst wurden wir nach unserem Können überprüft und wieder hatten wir einen Lehrer bei uns drinsitzen. Wenn wir bisher geglaubt hatten, schon ganz große Köhner zu sein, so bekamen wir hier gleich einen ordentlichen Dämpfer, indem unser Lehrer sich nicht scheute, nachdem wir überprüft worden waren, uns allen ins Gesicht zu sagen, daß wir überhaupt nichts konnten.

	RM.	Pfg.
<p>Aber Lehrer muß man reuen lassen, nur nicht etwa auf den Gedanken kommen zu widersprechen, denn dann ist es ganz aus und so machten wir es eben auch, wir hatten ja lange genug mit solchen Leuten zu tun gehabt und verstanden so langsam damit umzugehen. Man mußte sie eben reuen lassen, dann hörten sie auch ganz von selbst wieder auf. Mit Übungsflugzeugen flogen wir dann Rotten- und Ketten-Einsätze zu zweien und zu dreien, dann wurde umgeschult auf das tschechische Jagdflugzeug Avia 534, genau wie auf der A-B Schule begannen wir wieder mit Platzrunden. Die Avie ist ein riesen Poch ein Doppeldecke r mit einem über 700 PS starken Motor und einem mächtigen Holzpropeller vorne dran. Der Motor, wie alle ausländischen Motore, ein Linksläufer, ließ die Maschine sehr leicht nach rechts ausbrechen und man mußte beim Start verdammt auf der Hut sein. In uery Luft sollte das Aas leicht zu brennen anfangen mit seinen 6 Vergasern. Ferner sollte der Schlitten, wenn er mal im Links-trudeln war, nicht mehr in Normallage zu bringen sein. Als weiteres Übel hatte die Maschine eine Preßluftbremse, welche mit einem kleinen Hebel am Steuerknüppel zu betätigen war. Ältere Jagdschüler malten uns das Ding in den grassesten Farben aus, sodaß es beinahe unmöglich schien, mit diesem Apparat zu fliegen, ohne nicht beim ersten Start schon sämtliche Gräten zu brechen. Aber es war alles nur halb so wild, der Vogel flog sogar ausgezeichnet, vor allem stieg die Mühle vom Boden weg e-norm, in dem Motor steckte Munn drin, das merkte man gleich. Im Horizontalflug machte der Kahn lässig seine 280 bis 300 Sachen, hatte allerdings eine ziemlich hohe Landegeschwindigkeit von etwa 140 Km/h, aber daran mußte man sich als zukünftiger Jagdflieger so langsam gewöhnen. Dementsprechend war auch nach dem Aufsetzen die Ausrollstrecke lang, was wieder mit größerer Gefahr des Ausbrechens verbunden war. Jedoch war auch dies bei voller Konzentration und durch geschicktes</p>		

Abbremsen kein Problem. Zehn Platzrunden hatte ich hinter mir, nun begannen die Schuleinsätze. Ich war einem Lehrer zugeeteilt, er besprach mit mir, was geflogen werden sollte; dann ging es in die Maschine und wir starteten los, erst flogen wir gefechtsmäßig, übten Hin- und- und Unterschneidekurven, dann ging es in Reihe über, es folgte der Zirkus. Mit 50 m Abstand flog ich meinem Lehrer hinterher, - Abschwünge, Steilkurven, Loopings usw., zuletzt wußte ich überhaupt nicht mehr was es für Figuren waren die ich flog, ich sah nicht mehr die Erde und nicht mehr den Himmel, ich sah nur noch die Maschine meines Lehrers vor mir, die durfte ich nicht verlieren, die durfte mir nicht aus dem Visier kommen. Einmal hing die Maschine senkrecht über mir, d.h. vor mir, wir stießen beide senkrecht in den Himmel - hinein, dann wieder ging es in rauschender Fahrt nach unten weg, immer dranbleiben, immer hinterher, verdammt, das sollte jetzt ein Tommy sein, der käme mir nicht mehr weg. Jetzt fliegen wir zur Abwechslung wieder mal horizontal, da, er wackelt, das Zeichen zum - Aufschließen. Ich schließe auf und merke dabei, daß ich ein völlig naßgeschwitztes Hemd an habe. Er winkt rankommen zum geschlossenen Fliegen, langsam schiebe ich der anderen Maschine näher, einen Meter höher als mein Lehrer fliege ich nun neben her, beinahe geschachtelt, etwas zurück und jetzt mit der Tragfläche noch etwas näher an den Rumpf der Maschine heran, er winkt, so ist es richtig. Wenige Meter trennen uns nur, starr ist mein Blick zu meiner Führermaschine gerichtet, die Rechte eisern am Knüppel, die Linke am Gashebel, korregiere ich dauernd, er geht in die Kurve, sofort muß ich mitgehen, es muß aussehen, als ob die beiden Maschinen miteinander verbunden wären, es strengt sehr an. Immer wieder muß ich mich lockern, weil ich mich ertappe, wie ich ganz verkrampft im Führersitz sitze und beinahe das Atmen vergesse. Einen taktischen Wert hat dieses geschlossene Fliegen zwar nicht, aber es erzieht zur Flugdisziplin und zwingt zur Konzentration und aus diesen Gründen - wird es stundenlang geübt. Endlich folgt das Zeichen zur Auflösung.

In steilen Spiralen gehen wir nach unten auf unsern Flugplatz ^{ZUPfg.} und landen, dann folgt die Nächstbesprechung, es war noch vieles an meiner Fliegerei auszusetzen, aber für den anfang ging es. Ich war restlos fertig, kaum konnte ich noch meinen Fallschirm nach Hause tragen, hätte ich den gan zen Tag über Holz gehackt oder Steine geklopft, ich hätte nicht müder sein können als nach diesem halb- stündigen Rotteneinsatz. Aber auch daran gewöhnt man sich. Diesen Rotteneinsätzen folgten Ketten- und zuletzt Schwarmeinsätze. Die schönen Tage im November 1940 wurden nochmal richtig ausgenützt, dann aber wurde es plötzlich Winter. Erst wechselten Regentage mit solchen, an/ denen es wieder nicht schneite, der Flugplatz weichte auf und wurde gesperrt, um nachher nicht auf einem gepflüg- ten Acker schulen zu müssen. Wir saßen auf unseren Schulbänken und im übrigen hielten wir die Braut des Soldaten hoch in Ehren. Weihnachten kam, wir fuhren auf Urlaub heim zu Müttern und ließen es uns gut gehen. Während der Feiertage fror es und schneite aus- giebig, einen halben Meter hoch lag der Schnee auf unserm Rollfeld, als wir wieder zurückkamen. Nun gab es Arbeit genug für uns, eine Start- und Rollbahn sollte freigeschaufelt werden, die Startbahn für Start und Landung geuacht, sollte etwa 500 m lang und 50 m br-eit sein. Es war eine Riesenarbeit, den Schnee erst zu bahnen und dann auf wagen verladen und abfahren. Endlich waren wir soweit, rechts und links der Bahn und am Ende derselben waren zwar noch meterhohe Wälle, aber trotzdem sollte am andern Tage wieder mit dem Flugdienst begonnen werden. Der Himmel meinte es aber nicht gut mit uns und deckte unsere mühsam freigeschipppte Bahn mit 20 cm hohem neuem Schnee zu, wir machten am ~~de~~ andern Morgen große Augen über diese Bescherung, nahmen die Schippe zur Hand und der Reigen begann aufs neue. Wenige Tage später hatten wir es zum zweitenmale geschafft, die Schneewälle zu beiden Seiten und am Ende der Bahn sind noch um ^{Reklamationsfrist 8 Tage} einiges höher geworden, jetzt hieß es aufpassen, vor allem schnur-

gerade starten und bei der Landung nicht zu weit kommen, sonst lag der Bruch da. Wir begannen zu fliegen, bereits am ersten Tage gingen zwei Maschinen zu Bruch weil sie in die Wälle seitlich der Bahn geraten waren. Am darauffolgenden Tag sollte ich Pech haben. Bei völlig vereister Startbahn starteten wir zum Einsatz. Der Start war einwandfrei, wir waren alle gut aus dem Platz gekommen, auch das Einsatzprogramm spielte sich ohne Zwischenfälle ab, aber bei der Landung passierte es dann. Wir kreisten um den Platz und erweiterten unsere Abstände zur Landung, unten zeichnete sich aus dem großen weißen Feld schmal und kurz das graue Feld der Landebahn ab, deutlich sah ich am Anfang derselben das rote Landekreuz ausliegen, dort mußt du unbedingt aufsetzen, sage ich zu mir selbst. Jetzt kurvt die Führermaschine ein zur Landung, wenige 100 m hinter dieser fliege ich, Gas weg, ich erhalte noch einige unangenehme Propellerböen verpaßt, die ich sofort parriere, jetzt eben zeigt eine Schneewolke am Landekreuz an, daß die Führermaschine aufgesetzt hat, so jetzt schön die Fahrt halten, ich komme mit 150 Sachen der Landebahn immer näher, dicht gehe ich an den Boden heran, da kommt das rote Kreuz, Gas ganz raus, jetzt langsam durchziehen und die Richtung halten. Zwanzig Meter vor dem Landekreuz berührten meine Räder den Boden, die Kiste springt wieder etwas hoch, im selben Moment huscht das Landekreuz gleich einem Schatten unter mir durch. Wieder langsam durchziehen, warum nur schwebt dieser Kasten so lange, es kommt mir diese Sekunde die ich noch schwebe, als eine Ewigkeit vor. Endlich sitzt die Krähe, allerdings 150 m zu spät, ich versuche zu bremsen, allein es nützt nichts, die Räder schleifen auf der vereisten Bahn und ich muß höllisch aufpassen, damit ich nicht ausbreche, der Wall, den ich am Ende der Rollbahn schon stur ins Auge gefaßt hatte, rückte unerbittlich auf mich zu, es ist nichts zu machen, ich kann die Maschine nicht mehr zum Stehen bringen auf diese kurze Entfernng. Mit ziemlich Fahrt, den Knüppel am Bauch, rolle ich schließlich in die Schneehäufung. Langsam hebt sich der Schwanz meiner Mühle hoch, ich ziehe den

	RM.	Pfg.
<p>Kopf ein, jetzt stehe ich senkrecht auf meiner Propeller- nabe beinahe still, fast glaube ich schon, die Maschine bliebe auf dem Kopf stehen, da tut es einen Krach und schon liegt der Vogel auf dem Kreuz. Ich hörte ein zischen, denke zuerst, der Schinken brennt und hatte mich im Nu losgeschnallt. Da ich mit dem Kopf nach unten im Führersitz hing, fiel ich beim Lösen der Anschall- gurte zuerst mit diesem in den Schnee und puuuelte mich anschließend mit den Händen heraus. Vielleicht zwei Sekunden nach dem Über- schlag stand ich bereits wie ein Schneemann so weiß neben meiner Maschine und betrachtete mir den Schaden. Gebrannt hat der Apparat zum Glück nicht, das zischen rührte von den heißen Auspuffrohren her, die mit dem Schnee in Berührung gekommen waren. Es handelte sich um einen Bruch mit 25% wie sich nachher herausstellte, Propeller und Tragflächen waren zerbrochen. Da kam auch schon in rasender Fahrt der Staffelpilot angefahren und fing mit mir eine ziemlich laute Unterhaltung an, allerdings war diese ziemlich einseitig, da nur er schrie, ich hatte ja nichts zu sagen, mein Erfolg lag ja direkt neben mir. Tags darauf wurde ich dann, weil ich den Befehl, am Landekreuz aufzusetzen, nicht befolgt hatte, und dadurch ein Flugzeug, wertvolles Volksgut, zerstört habe, so hieß es in dem Strafenor, mit einem Verweis bestraft, dann war dieser Fall Gott sei Dank wieder bereinigt.</p>		

Ich kam dann bald auf die Me 108 zum umschulen und es machte
mir Spaß, mit diesem rassigen Maschinchen im gepolsterten Führersitz
durch die Gegend zu flitzen. Dann gings an die Me 109, an den
Wundervogel, von dem wir schon die ganze Zeit träumten. Viel Neues
kam dazu, was beherrscht sein wollte. Erst mal die enorme Geschwin-
digkeit, dann das einziehbare Fahrwerk, dann die verstellbare
Luftschraube, welche während des Fluges dauern d verstellt werden
mußte, dazu kam das Funkentelegraphengerät, welches bedient sein

wollte und einige Instrumente, mit denen ich vordem nichts zu tun hatte. Nach eingehender Einweisung in diese Maschine, es war noch die 109 B, begannen wieder die Platzrunden. Es ging alles beinahe zu schnell, bis man das Fahrwerk nach dem Abheben vom Boden eingefahren, die Luftschraub verstellt, die Landeklappen eingefahren und die Maschine ausgetrimmt hatte, hatte man bereits schon eine halbe Platzrunde hinter sich und schon mußte man wieder mit den Landevorbereitungen beginnen und mußte sich beeilen, bis zum Aufsetzen mit allem fertig zu werden. Ich muß sagen, mir wurde es warm dabei und als ich nach 5 Runden aus der Kiste stieg, habe ich leicht gedampft. Aber es ist noch nie ein Gelehrter vom Himmel gefallen, sondern nur Übung macht den Meister. Später machte ich alle diese Bewegungen automatisch, ohne dabei hinzusehen.

Die Platzrunden lagen hinter mir, ich erflog die Me 109 d.h. ich ging mit der Mühle auf Höhe, flog Steilkurven, Rollen, Auf- und Abschwünge und nahm den Kahn mal richtig ran, wobei mein Vertrauen zu dem Apparat gewaltig stieg, was auch der Zweck dieser Übung war. Dann ging es weiter mit Einsätzen, genau dasselbe Programm, das ich vordem mit der Avia geflogen hatte, jetzt allerdings mit Funksprechverkehr, was als unangenehme Folge hatte, daß einem der Lehrer gleich an Ort und Stelle in der Luft seine Meinung sagen konnte, wenn ihm irgend etwas nicht paßte. Aber wie gesagt, wir waren so langsam daran gewöhnt und nahmen nichts mehr tragisch.

So verging Tag um Tag. Mein Freund Sepp war inzwischen längst auf eine C Schule versetzt worden, hatte dabei Glück gehabt und kam gleich zur Schulung dran. Wir schrieben uns eifrig. Ich berichtete ihm von meinen Einsätzen als Jagdschüler und er schrieb mir von seinen Überlandflügen mit der Ju 52, bald erhielt ich von ihm eine Karte von Paris, dann wieder von Bordeaux, so ging es weiter, ich ärgerte mich jedesmal, denn ich flog eben immer in der Nähe meines Flugplatzes bei Roth meine Einsätze und wäre auch gerne wieder mal über Land geflogen. Aber bald war ich ja fertig und Jagdflieger und nicht mehr Schüler,

dann dachte ich, würde ich ja an die Front kommen und dann RM. wäre bestimmt ich derjenige, der mehr erleben würde. Im Übrigen war ich ja zufrieden, ich hatte mich ja freiwillig gemeldet zur Jagdfliegerei und ich habe diesen Schritt auch nie bereut. Endlich war es soweit, der letzte Einsatz wurde geflogen, es ging nochmal ordentlich rund, dann folgte ein feuchtfröhlicher Abend und wir waren von nun an keine Schüler mehr, sondern Jagdflieger. Wir atmeten sichtlich auf, nun endlich waren wir soweit, daß wir auch mitreden konnten, nun dachten wir, brauchten wir uns von niemand mehr etwas sagen lassen, mehr als wir konnte keiner mehr. Ich wurde zum Unteroffizier befördert und mit stolzeschwellter Brust ging es wieder mal für einige Tage auf Urlaub.

Der Urlaub dauerte diesmal viel zu lange, ich mußte ja diesmal nicht mehr zur Schule zurück, nein, etwas ganz Neues, Großes winkte. Droben am Kanal flogen damals im Winter 40/41 täglich unsere Kampf- und Jagdgeschwader hin über nach der englischen Insel, in Gedanken flog ich schon mit ihnen. Aber es sollte doch noch etwas anders kommen, als ich es mir erträumte. Der Urlaub ging zu Ende und ich fuhr wieder zurück und wurde zusammen mit noch 8 Kameraden zu einer Einsatzstaffel versetzt und zwar nach Zerbst. Voller Erwartung fuhren wir mit der Bahn dorthin. Zerbst war selbst eine Jagdfliegerschule und mußte eine Einsatzstaffel aufstellen zum Schutze der mitteldeutschen Industriewerke, vornehmlich die Leuna-Werke bei Merseburg und die Junkers-Dessau. vorläufig standen für dieses Unternehmen zwei Schwärme BF 109 B und E zur Verfügung. Das sollte nun ein ewiges Bereitschaftssitzen geben, denn es war zur damaligen Zeit kaum damit zu rechnen, daß ein Tommy sich an hellen Tage soweit nach Deutschland herein wagte und wir, die wir mit einem unbändigen Drang, nach kühnen Taten, direkt von der Schule kommen, wir sollten hier sitzen. Unsere Gesichter müssen Reklamationen 18. 1898 ~~ziemlich lang gewesen sein. Aber es sollte sich dies bald wieder~~

ändern. Als erstes wollte sich unser Staffelkapitän von unserem fliegerischen Können überzeugen, zu diesem Zweck ging es wie einst auf der Schule aufs Rollfeld zum Platzrundendrehen. Uns ging es natürlich gegen den Strich, aber es sollte sich bald herausstellen, wie notwendig und vor allem, wie vorteilhaft diese Maßnahme für uns war. Der erste startet, bricht aus, kann mit Mühe und Not die Mühle noch so halten, daß sie nicht zu Bruch geht. Der zweite startet, vergißt um ein Haar bei der Landung das Fahrwerk auszufahren, nur durch mörderisches schießen roter Leuchtkugeln gelang es uns im letzten Moment ihn noch darauf aufmerksam zu machen. Der dritte startet und kommt erst nach einer halben Stunde wieder, er hatte sich in der Platzrunde verfranzt und den Flugplatz nicht wieder gefunden. Wir andern machten durchweg hundemiserable Starts und Landungen, daß unserm armen Staffelkapitän die Haare zu Berge standen und es als ein Wunder angesehen werden mußte, daß die Maschine am Ende noch ganz war. Dies hatte zur Folge, daß der gute Mann zum Kommandeur eilte und demselben erklärte, daß er mit einem derartigen Sauhaufen, wie wir ihn darstellten, nichts anfangen könne. Anschließend wurden wir alle zum Kommandeur befohlen und nun ging es los. In nicht gerade sanftem Tone erklärte er uns, daß wir alle ihn schwerstens enttäuscht hätten; wir könnten überhaupt nichts, wir sollten nochmals anfangen zu schulen und im übrigen sollten wir wieder dahin gehen, woher wir gekommen wären. Tatsächlich hatten wir einige Tage später wieder unsere Marschbefehle in den Händen zurück nach Fürth b. Nürnberg auf unsere Jagdfliegerschule, woher wir gekommen waren. Auf der einen Seite beschämt, weil wir von unserer ersten Einsatzstaffel wieder weggeschickt worden waren, auf der andern aber wieder froh, daß wir von selbst wieder weg waren, führen wir zurück und wurden ziemlich unfein wieder aufgenommen, wie wir es ja auch gar nicht anders erwartet hatten, denn es ist für eine Schule wenig erfreulich, wenn ihre Schüler, nachdem sie ihre Schulzeit hinter sich hatten und sich bewähren sollten, wegen Unfähigkeit wieder zurückge-

schickt werden. Nun saßen wir da mit unseren Kenntnissen und warteten auf das Kommende.

Der Feldzug auf dem Balkan begann, deutsche Truppen marschierten in Jugoslawien ein und ich war wieder nicht dabei, ich saß mitten in Deutschland. Ein Einsatzschwarm wurde aufgestellt zum Schutze der Stadt Nürnberg, ich wurde dazu kommandiert, aber weder ein Jugoslawe noch ein Grieche oder ein Tommy dachte daran, nach Nürnberg zu fliegen. Vier Wochen lang schob ich jeden zweiten Tag 3 Minutenbereitschaft, wobei ich als einzige Vorteile einige Übungseinsätze und eine Ballonjagd für mich buchen konnte, das war alles. Bei dem Ballon handelte es sich um einen abgerissenen Sperrballon, der vom Norwestwind getragen irgendwo aus dem Rheinland in unsere Gegend geflogen kam. In der Gegend von Rothenburg fanden wir denselben dann, wie er bereits infolge seines Gasverlustes müde am Boden lag. Und somit blieb uns nichts anderes übrig, als unsere Waffen wieder zu sichern, denn zum Schießen gab es da nichts mehr.

Dann folgte wieder eine erlösende Stunde für mich, ich wurde wieder versetzt und zwar diesmal zur Ergänzungsguppe des Jagdgeschwaders 3. Das klang schon ganz anders, wenn es auch vorläufig nur die Ergänzungsguppe war, auf jeden Fall war ich dann bei einem Jagdgeschwader und würde bestimmt auch bald an die Front kommen.

Um zu erfahren, daß diese Ergänzungsguppe im Generalgouvernement in Krakau lag, mußte ich erst mal tief nach Frankreich fahren, an einen Ort, an dem dieselbe vordem sich befand, so ist das eben nun mal beim Militär, daß es auf einige 100 km hin oder her nicht ankommt. Mir machte dies auch gar nichts aus, im Gegenteil, ich war vordem noch nicht allzu weit in der Welt herumgekommen und ein gewisser Wandertrieb, der Drang, die Welt kennen zu lernen, steckte schon immer in mir. So fuhr ich über den Rhein, alte Erinnerungen tauchten wieder auf, als ich, als Arbeitsmann hier Hindernisse gebaut

hatte, dann ging es hinein nach Frankreich. Überall waren noch die Spuren des Krieges zu sehen, zerstörte Häuser und Brücken sah ich, weiter lagen noch eine Menge ausgebrannter Fahrzeuge und abgeschossene Panzerwagen an allen Straßen und hin und wieder sah ich einige Soldatengräber an der Böschung des Bahndammes stehen. So sah es also aus in einem Land, über das der Krieg hinweggebraust war. Den ganzen Tag über schaute ich zum Fenster hinaus und immer wieder erspähte ich etwas Neues, dann endlich war ich am Ziel, d.h. dann war ich so weit, daß ich wieder umkehren konnte, es ging wieder zurück durch ganz Deutschland nach Krakau und dort fand ich dann endlich meinen neuen Truppenteil gerade beim Einrichten. Zum Wohnen wurde ich in das Hotel Londonsky angewiesen, welches nicht gerade den besten Eindruck auf mich machte. Zur damaligen Zeit wurde gerade in Krakau die große Mauer um das Getto gebaut und die Stadt stand im Zeichen der Wohnungsumzüge der Juden dorthin. Der Besitzer meines Hotels nebst seiner Frau sahen, obwohl sie überaus freundlich taten, nicht gerade vertrauenerweckend aus und immer wieder begegnete ich in dem Hause einem Gesinde, dem man seine jüdische Abstammung schon von weitem ansah und ich konnte mir nicht helfen, jedesmal wenn ich das Haus betrat, überkam mich ein Unbehagen. Trotzdem habe ich immer gut geschlafen und wurde nicht einmal von Wanzen belästigt, auch mein Fliegerdolch, den ich allabendlich unter mein Kopfkissen schob, wirkte sehr beruhigend auf mich. Später zog ich dann auf den Fliegerhorst um, was schon wegen des weiten Weges viel angenehmer war. Mit den letzten kam ich zur Ergänzungsgruppe, war wieder 4 Wochen lang Schüler und hatte das Glück, mit den ersten wieder wegzukommen. Wieder flog ich einige Platzrunden, daran anschließend einige Einsätze, geführt von fronterianren Lehrern und habe dabei noch manches dazugelernt. Dann wurde ich zum Geschwader, welches am Kanal lag, versetzt. Endlich war es soweit, meinen Koffer hatte ich bald gepackt und unter den neidischen Blicken derer, die noch ableiben mußten, fuhr ich zusammen mit einigen Kameraden ab. Wieder ging es in langer Bahnfahrt quer durch Deutschland, durch Belgien, hinauf zur französischen Kanal-

küste. Damit hatte ich nun endgültig alles, was mit Schule zu tun hatte, abgestreift, meine Laufbahn als Jagdflieger begann. An einem Abend, zwei Stunden vor Dunkelheit, kamen wir auf einen Feldflugplatz an. Unser Gepäck unter den Armen, gingen wir todmüde am Rande des Rollfeldes entlang, vorbei an den Boxen, in denen die neuen Vögel standen, neu-gierig von uns betrachtet. Das war sie, die Me 109 F von der wir schon so viel gehört hatten, es mußte ja etwas herrliches sein, mit so einem Ding zu fliegen. Inzwischen waren wir beim Gruppenegefechtstand angelangt, stellten unsere Koffer und Rucksäcke auf den Rasen, betrachteten gegenseitig unsere Anzüge ob alles in Ordnung sei und dann ging es hinein zur Meldung bei unserem zukünftigen Kommandeur. Dieser begrüßte uns überaus herzlich mit Handschlag und erkundigte sich über alles was wir gelernt hatten, dann rief er seinen technischen Offizier, dieser sollte uns in die F einweisen und dann sollten anschließend daran gleich Platzrunden geflogen werden. So sehr ich mich auch auf die neue Maschine gefreut hatte, so wäre es mir doch im Moment weitaus lieber gewesen, der Kommandeur hätte gesagt, so, jetzt legt Euch mal schön schlafen und morgen sehen wir wieder. Aber wir waren ja jetzt an der Front und da schläft man nicht wenn man müde ist, sondern wenn man Zeit dazu hat. Wir wurden eingewiesen, es war beinahe dasselbe, nur einige Neuerungen waren dazu gekommen, dann flogen wir unter den kritischen Augen unseres Kommandeurs jeder 3 Platzrunden. Jetzt nur keinen Mist machen, ich denke an den weiten Weg nach Krakau zurück. Drei Starts und drei Landungen habe ich an diesem Abend noch gemacht, der Kommandeur war zufrieden, ich wurde der 6. Staffel zugeteilt, ich war aufgenommen in die Fliegergemeinschaft des Jagdgeschwaders 3. In Bruay, weit ab vom Flugplatz in einem schloßartigen Gebäude war meine Staffel untergebracht und wir lebten dort wie die Fürsten. Ich stellte mich bei meinem Staffelführer vor und lernte meine zukünftigen Kameraden kennen, lauter Pfunds-Kerle, einer hatte sogar

schon das EK I, was mußte das für eine Kanone sein, dachte ich. Ich wurde auch gleich aufgenommen in diese Gemeinschaft, wir aßen zu Abend und anschließend wurde gespielt, wobei ich gleich mitten unter ihnen saß als wäre ich schon seit Anfang unter ihnen. Allerdings, wenn die dann auf ihre Einsätze zu sprechen kamen, dann verhielt ich mich ganz ruhig, denn da konnte ich ja leider noch nicht mitreden und ich war glücklich, wenn mir einer von den alten meine Fragen, die ich an ihn stellte, bereitwillig beantwortete. Ich war wohl einer der 12 Flugzeugführer der Staffel, aber ich war eben doch der Jüngste, hatte keinerlei Fronterfahrung und somit der Lehrjunge oder wieder der Schüler. Jedoch machte es hier Spaß, denn es waren doch hochinteressante Neuigkeiten die ich hier erfuhr und die mir mitgeteilten Erfahrungen der Alten sollten mir ja mal zum Erfolg und zur Erhaltung mein-es Lebens behilflich sein und somit war ich froh, wenn ich von diesem jenes und von dem andern wieder dieses erfahren konnte. Arm dran ist der Flugzeugführer, der sich, neu hinzugekommen, nicht in eine derartige Gemeinschaft finden kann, oder glaubt, er könne schon alles und brauche auf gute Vorschläge der Alten nicht hören. Er lebt meist nicht mehr lange. Auch darf sich keiner einbilden, wenn er nun kommt, stürze sich alles auf ihn und teile ihm die in jahrelangem Fronteinsatz gesammelten Erfahrungen mit, nein, man muß in erster Linie, wenn die Alten darüber reden, seinen Rand halten, man kann ja gar nicht mitreden und nur hören und dann fragen und nochmal fragen und für jede Auskunft dankbar sein, dann lebt man sich ganz von selbst in so einen Haufen ein. Ich fühlte dies gleich am ersten Tage und es war richtig so. Ich bekam ein Zimmer angewiesen mit einem Bett, in welchem ich quer genau so gut hätte liegen können und habe die erste Nacht herrlich geschlafen. Am andern Morgen fuhr ich mit den andern zum Rollfeld und empfing vor allem das Nötigste, was ein Jagdflieger oben am Kanal braucht, dann schob ich mit Bereitschaft, bis es auf einmal hieß, alle Flugzeugführer zum Kommandeur. Dort traf sich nun die ganze Gruppe und der Kommandeur erklärte in kurzen Sätzen, wir haben uns sofort verlegebereit zu machen, wohin es geht, weiß niemand, ist ja auch nicht wichtig. Wir waren wieder

entlassen und fuhren zu unseren Liegeplätzen zurück. Nun wurde ^{Fig.} geraten wohin es gehen könnte, die einen meinten nach Afrika, wieder andere meinten glaubten bestimmt es ginge nach dem Südosten, nach dem Balkan, einige meinten nach Polen, aber was sollten wir dort tun. Mit Rußland hatten wir ein Abkommen geschlossen, was sollten wir also in Polen. Wieder andere vermuteten wir würden durch Rußland durchmarschieren und unter Umgehung der Türkei in den Iran und Irak einmarschieren, um durch Palästina und Arabien hindurch den Ring ums Mittelmeer zu schließen. Aber es blieb bei all diesen Erwägungen und Vermutungen, genaues wußte keiner und das war wohl gut so. Ich packte meine Habseligkeiten, die ich gerade vor ein paar Tagen ausgepackt hatte wieder zusammen und harrete der Dinge, die da kommen sollten, auf jeden Fall wird die Sache spannend und interessant, dachte ich mir. Nur eines bedauerte ich sehr und zwar, daß ich hier am Kanal nicht mehr zum Einsatz gekommen war, zu gerne wäre ich noch einige male hinübergeflogen nach England und zu gerne wäre hätte ich mir mal London von oben angesehen, aber es sollte eben nicht sein, na vielleicht dann später mal, der Krieg schien ja noch eine Weile zu dauern. Endlich fiel in dieses nervöse Warten der Verlegebefehl. Die Maschinen waren alle startklar, unser kleines Gepäck war in den Gepäckräumen verstaut, wieder wurde alles zum Gefechtstand befohlen, jeder bekam einen Briefumschlag, den er nur öffnen durfte im Falle einer Notlandung oder wenn er auf einem Flugplatz alleine zurückbleiben mußte. Er enthielt die Reiseroute und die Flugplätze die angefliegen werden sollten. Es wurde daraufhin der Name des Flugplatzes angegeben, der als erster angefliegen werden sollte, er lag genau im Süden von uns, westlich Nancy, dort sollten wir die nächste Etappe erfahren. Start um 17 Uhr 4. Staffel, dann folgen mit je 20 Min. Abstand die 5. und dann die 6. Staffel befohl der Kommandeur, dann war alles klar. Bald darauf ließ die ^{Reformation, 1. bis 8. Tage} 4. ihre Motore an und wenig später schob die ganze Staffel Gas rein

und startete geschlossen aus dem Feldflugplatz am Kanal, irgendwohin zu neuen Taten. Zwanzig Minuten später startete die 5: genau so, dann ist die Reihe an uns, langsam machen wir uns fertig, gehen an unsere Maschinen lassen unsern Blick nochmals prüfend über sie weggleiten, aber nichts ist da, was nicht in Ordnung sein könnte, die Reifen alle prall, die ganze Maschine leuchtet und strahlt in der Nachmittagsonne, als freue sie sich, daß es jetzt dann gleich in ihr Element mit ihr ging. Es ist soweit, der Staffelpkapitän steigt ein, dann wird es auch Zeit für uns. Ich schwinde mich in meine Mühle und schnalle mich fest, schon kurbeln die Räder, etwas einspritzen, Gashebel etwas nach vorne, Zündschlüssel rein und Netz einschalten, so jetzt muß der Motor kommen. Der Schwungkraftanlasser läuft auf vollen Touren, frei - rufen die Warte, ein kleiner Zug am Starter, die Luftschraube macht eine halbe Umdrehung, dann springt der Motor an. Ich mache die Kabine dicht und heitze mein Funkgerät an, dann lasse ich den Motor warmlaufen und beobachte die Überwachungsinstrumente. Da, die 1 rollt an, es geht zum Start, bald darauf stehen 12 Maschinen am Start,, langsam drehen sich die Luftschrauben, alle sind fertig, alle heben die Hand zum Zeichen dafür hoch, jetzt Gas rein, eine Maschine rast neben der andern her, beinahe zugleich heben alle vom Boden ab. Ein herrliches Bild ist es, so mitten drin zu sitzen, wir gehen auf Höhe und dann auf Kurs, ich nehme meine Karte heraus und franze sie. Nach einer Stunde sind wir da und landen, alle glatt, dann wollen wir zum Abstellplatz und stellen uns neben den andern, die vor uns gestartet waren, auf zwei Tankwagen und eine Menge Personal sind damit beschäftigt, die Flugzeuge aufzutanken, dann geht es weiter und zwar jetzt nach Osten, Böblingen soll unser nächster Zwischenlandeplatz sein. Schon wird es Abend, wir müssen uns beeilen, wenn wir noch vor Einbruch der Dunkelheit dorthin kommen wollen. Es geht direkt über Nancy nach Zabern am Rhein-Marnekanal entlang, dem Einsatzgebiet meines Vaters im Weltkrieg, von dem er mir so vieles erzählte; dann ging's weg über die Vogesen und da drüben leuchteten in der Abendsonne die Westhänge des

	RM.	Pfg.
Schwarzwaldes, Deutschland, wieder über deutschem Land, ein erhebendes Gefühl. Da vorne das bleierne Band des Rheins, da etwas südlich die alte deutsche Stadt Straßburg und da Kehl, hier habe ich vor 3 Jahren am Westwall Drahtverhaue gebaut und jedem Flugzeug das vorbeizog, sehnsüchtig nachgesehen und heute flog ich selbst da oben. Meine damaligen Wünsche waren in Erfüllung gegangen. Bei einbrechender Dunkelheit landen wir alle glatt in Böblingen, wieder im Schwabenland, in der Heimat. Am andern Morgen geht der Flug weiter nach Straubing, sehnsüchtig schaue ich nach Süden, dort mußte Ulm, meine Vaterstadt, liegen, dort waren meine Eltern. Wenn meine Mutter ^{jetzt} wüßte, daß ich so nahe am zu Hause vorbeifliege, aber weiter geht es, auch wenn es hart erscheint, an seiner Heimat vorbeizufiegen, einem Ziel entgegen, das man selber nicht kennt. In Straubing trifft sich beinahe das ganze Geschwader, ein prächtiges Bild ist es, wie die Maschinen gleichmäßig in langen Reihen aufgestellt sind. Dann startet wieder Staffel um Staffel, eine Maschine schmiert kurz nach dem Start ab und schlägt krachend auf dem Boden auf, der Flugzeugführer ist tot. Wo man hobelt gibt es Späne, ein uraltes Gesetz, wir rollen zum Start, starten an der zertrümmerten Maschine vorbei, weiter geht es nach Breslau. Wieder tauchen alte schöne Erinnerungen in mir auf, vor mir der Bayerische Wald, links die Kämme des Böhmerwaldes, dazwischen die Fürther-Senke, hier war ich doch als kleiner Anfänger herungekriecht, vor noch gar nicht all zu langer Zeit. Dann erspähte ich das Seengebiet bei Budweis, über welches ich damals bei meinem ersten Überlandflug nach Wien so hilflos weggeschippert war und nicht mehr wußte wo ich war. Ich mußte beinahe lachen, als ich daran dachte und es kam mir heute spanisch vor, wie so jetzt ^{etwas} einmal möglich sein konnte. Dann kam Prag, wir ließen es links liegen, wie bekannt mir doch noch alles war, gerade, als wäre ich hier in Böhmen zu Hause. Jetzt tauchte in der Ferne in Dunstschleiern		

gehüllt das Riesengebirge langsam auf, schon flogen wir über die Vorberge desselben dem Quellgebiet unserer Elbe. Herrliche Bilder waren das, welche ich schon bei meinen früheren Flügen von Pilsen nach Breslau bewundert hatte, diese dunklen bewaldeten Berge, diese, als Spielzeug anmutenden Dörfer die so neckisch an diesen Hängen klebten und zu denen Straße-n und Bahnlinien in unzähligen Windungen krochen, großartig war das, diese Bilder zu sehen ist n-ur uns Fliegern vergönnt und sie sind es wert, daß man dafür sein Leben einsetzt. Jetzt halten wir auf den höchsten Berg des Riesengebirges, einer alten Bekannten von mir, der Schneekoppe, zu, tatsächlich, trotzdem es ~~beiß~~ bereits Juni ist, aber hier liegt noch Schnee in versteckten Winkeln. Dicht über dem Gipfel fliegen wir, dann drücken wir unsere Höhe weg, hinunter geht es in rasender Fahrt in die schlesische Ebene, vorbei an Liegnitz. Von links zieht sich jetzt das weiße Band der Reichsautobahn heran und schon liegt im blauen Dunst Breslau, die schlesische Hauptstadt, vor uns. Nach kurzer Runde landen wir in Gandau. Hier sollten wir einige Zeit liegen bleiben und unsere Maschinen sollten überholt werden. Dazu war, wie wir überrascht feststellten; bereits ein Teil unseres technischen Personals mit Transportflugzeugen hierher gebracht worden und ging gleich an die Arbeit. Wir Flugzeugführer verbrachten einige nette Tage dort mit Spaziergängen in Parks, abends fand sich dann der ganze Haufen in der Stadt irgendwo beim Tanz, denn damals gab es so etwas noch, und selten traf man in unseren Baracken am Flugplatz einen, bevor die letzte Straßenbahn eingetroffen war.

Da erfolgte wieder etwas, womit ich nicht gerechnet hatte. Auf einem Flugplatz in Belgien standen noch einige neue Maschinen, welche uns gehörten und diese sollten abgeholt werden. Dazu mußte jede Staffel einen Flugzeugführer zur Verfügung stellen und es war ganz klar, daß dafür nur die jüngsten in Frage kamen. Als Vertreter meiner Staffel stieg ich zusammen mit den andern dann an einem Abend in Breslau in den Berliner Zug, der total überfüllt war und war heilfroh, daß ich wenig-

stens im Flur eines Waggons ein kleines Plätzchen für meinen Fallschirm fand, auf den ich mich dann setzte und beinahe die ganze Nacht seelig schlafen konnte. Am andern Tag ging es dann von Berlin aus weiter über Köln nach Belgien, ebenfalls teils stehend, teils auf dem Fallschirm sitzend. Endlich waren wir da, todmüde, wir meldeten uns bei unserm technischen Offizier, der bereits seit einigen Tagen hier war und uns geschlossen nach Breslau führen sollte. Dann wurde erst mal ausgiebig geschlafen. Am andern Tag sollte es dann bereits losgehen. Fünf nagelneue Maschinen standen da, jeder bekam eine zugewiesen, alles war klar, unser nächster Platz sollte Werl in Westfalen sein, auf dem wir zwischenlanden wollten. Schnell steckten wir noch unsere Aktentaschen in den Gepäckraum und schon sprangen die Motoren an, dann rollten wir nacheinander zum Start, stellten uns auf und schoben die Pule rein. In der daran anschließenden Runde bemerkten wir, daß wir nur 3 in der Luft waren, der technische Offizier unser Führer, der alte Hugo, leider lebt von beiden heute keiner mehr, und ich. Die beiden andern Maschinen standen unten auf dem Rollfeld, die eine noch am Start mit abgestelltem Motor, sie hatte Reifendefekt wie wir später erfuhren und die andere am Ende des Rollfeldes, eben im Begriff wieder zu den Hallen zu rollen, der Motor soll beim Start gekotzt haben, sodaß die Startleistung nicht vorhanden war. Nun gingen wir eben zu Dreien auf Kurs und landeten auch eine Stunde später in Werl. Hier wollten wir nun solange warten, bis die beiden Nachzügler auch hier sein würden und wollten dann von hier aus gemeinsam weiterfliegen. Diesen Entschluß faßte unser technischer Offizier insofern leicht und schnell, da dessen Braut ganz in der Nähe in Hamm beheimatet war und es für einen Besuch dort für ihn keine passendere Gelegenheit geben konnte. Hugo und mich machte er noch darauf aufmerksam, daß hier in Werl im Städtchen ein sehr nettes Freibad wäre, wir sollten dorthin