

Jüntgen wollte C-Flieger werden, aber er war kein Soldat und hatte die Fliegerei nie mit dem Soldatischen verbinden können. Es war ihm damals schon alles über gewesen. Trotzdem ich nicht seine Meinung teilte, verstanden wir uns gut. Am 5.11.42 trennten sich unsere Wege. Er kam zu einer C-Schule nach Ohlau, und ich zur C-Schule nach Oels. Das war ganz gegen meinen Willen. Ich hatte noch meinem letzten Fluglehrer versprochen, wenn man mich zur C-Schule schicke, bin ich in 14 Tagen abgelöst. Es stand für mich fest, Jagdflieger zu werden, und so war ich bereit alles anzustellen um von der C-Schule fortzukommen. Dies gelang mir auch, indem ich mich zum Rapport beim Chef meldete und diesem meine navigatorischen Unkenntnisse klarlegte. Er liess mich von Obernautiker Schulz überprüfen. Das Ergebnis stand für mich von vorherin fest: es sollte meine Ablösung bedeuten. Damit hatte ich erreicht, was ich wollte. Meine Kameraden, die ebenfalls Jäger werden wollten fragten mich, wie ich das gemacht hätte. Ich dampfte ab in Richtung Prenzlau zur Flugzeugführer-Überprüfungsschule, nicht ohne in Berlin zwei Tage Zwischenurlaub einzulegen. In Prenzlau angekommen kam ich zu den etwa 500 dort wartenden Flugzeugführern, es war ein einziger "Gammel"-Haufen. Frontflieger mit Auszeichnungen, Flugzeugführer von Jagd-, Zerstörer und C-Schulen warteten auf ihre Überprüfung. Meist war Antipathie der Vorgesetzten ihr Ablösungsgrund. Überall bestand ein Mangel an Flugzeugführern, und hier konnte man es sich leisten, diese Leute zur Infanterie und zu Luftwaffen-Sturmataillonen zuschicken. Ich kam sofort in die Jagdgruppe. Hier lernte ich die Kameraden Komfeld, Zacher, Rudnitzki, Slomski, Bepperling, Besendorfer und andere kennen. Sie alle hatten sich der Jagdfliegerei verschrieben und kamen später mit mir zur Jagdschule nach Paris - Villa Coublay. Die Jagdgruppe war ein toller Haufen gewesen, kein Lehrer wagte sich, bei uns Unterricht zu geben. Der Navigationslehrer sagte bloss kurz: "Navigation ist Gift für Jäger" und verliess den Klassenraum. So hatten wir wieder Zeit zum Doppel-Kopf-Spielen. Die andere Hälfte des Tages, die nicht für Unterricht vorgesehen war, war dem Flugdienst vorbehalten. Unsere Jagdlehrer, alles alte "Fronthasen", Ofw. Heinrich u. Ofw. Sawall, brachten uns schwer auf Schwung. Hier war man so richtig in seinem Element. Es gab nichts mehr, was schöner sein könnte, als die Jägerei. Als Schulflugzeuge hatten wir die "Arado 69", "Arado 96" und in der Hauptsache die Bf. 109 A. - Der gewaltigste Sprung war der, von der "Arado 96" auf die Bf. 109. Das waren 1000 PS. mehr, die noch zu bändigen waren. Nach der letzten Belehrung bestieg ich

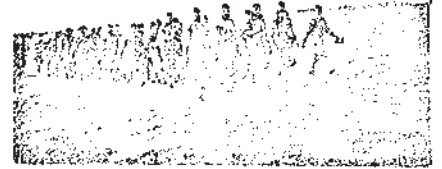
die "lo9", nicht ganz ohne Herzklopfen, und schob zögernd den Gashebel nach vorn. Nach wenigen Metern Rollstrecke brach sie mir etwas nach links aus, jedoch konnte ich sie noch eben hochreissen und einem gesteuerten Absturz entgehen. In 500 m Höhe über Prenzlau fand ich mich das erste Mal wieder. Das war für den Anfang doch etwas zu schnell gewesen. Nach mehrmaligem Durchstarten glückte mir endlich eine Landung. An diese Geschwindigkeit musste man sich erst gewöhnen. Nach einigen Schwarmeinsätzen war unser Programm auf dieser Schule beendet. Es gab Weihnachts-Urlaub und anschliessend einen Flugauftrag, einen Fieseler "Storch" nach Smolensk zu fliegen. Mit Feldwebel Joe Stempin, Uffz. Herbholzheimer und Uffz. Vogel ging es erst einmal nach Berlin. Nach dem Urlaub trafen wir uns wieder in Erfurt-Cölleda. Wiedersoft schon war die Maschine klar, aber das Wetter liess zu wünschen übrig. Wir mussten, was uns nicht ganz unangenehm war, Sylvester 1942/43 in Sömmerda verbringen. Hier lernte ich Ofw. Günther Schön kennen. Mitte Januar hörte der Nebel dort auf, und der Start ging los. Bei Leipzig machte ich eine Notlandung im Schneeschauer; den nächsten Tag ging es bis Grottkau, meiner alten Schule. Hier traf ich noch Kameraden aus meiner alten Gruppe, die inzwischen Lehrer geworden waren. Den Bruder von Peter Köster, ein Hauptmann Köster, hatte ich von hier aus als meinen Begleiter. Der Flug ging weiter über Warschau - Baranovice - Minsk - Orscha nach Smolensk-Süd. Hier lieferte ich den "Storch" bei einer Sanitätsstaffel ab. Man wollte mich dort behalten zum Einsatzfliegen in dieser Staffel. Da ich aber die Jagdschule vor mir hatte, verzichtete ich darauf. -- Ende Januar brachte mich eine "Ju" über Witebsk - Minsk - Warschau nach Berlin. Ein kurzer Besuch bei den Eltern, und dann ging es wieder nach Prenzlau. Kleinere Kurierflüge füllten die Zeit bis zu meiner Versetzung im März aus. Meine Kameraden Herbholzheimer und Vogel, die einen "Storch" nach Finnland bringen sollten, waren als vermisst gemeldet. Wie staunte jedoch alles, als sie kurz vor unserer Versetzung, Anfang März, wieder auftauchten. Sie wurden als "Muster-Gammler" bezeichnet, das hatte bisher noch keiner fertiggebracht. Nach ihren Erzählungen hatten sie ein herrliches Leben in Helsinki gehabt und sind dann anschliessend noch Wochen auf einem kleinen Feldflugplatz gewesen. Was sie hier getrieben haben, wollen wir nicht ergründen. -- Vor uns lag nun die Jagdschule, die so lang ersehnte Schule, die uns den letzten Schliff verpassen sollte.



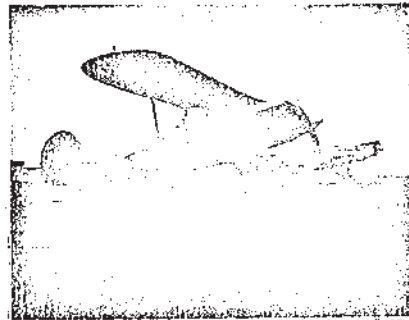
Unterricht am
„Stieglitz“



Fw-„Stösser“



Abmarsch zum
Flugdienst.



„He-51“ „W-33“



Einsteigen zur
Platzrunde.



„K1-35“ und „Fw-44“
mit Argusmotor.



„W-33“



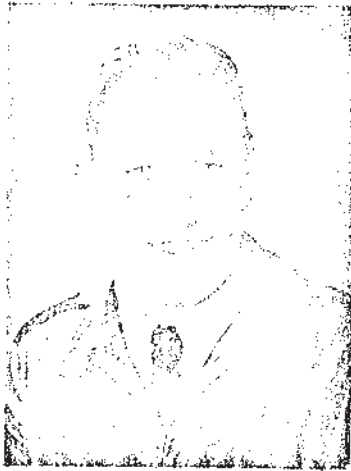
Flugbetrieb in Neisse^{o/s}.



„Fw-44“ im Fluge
mit Schneekufen.



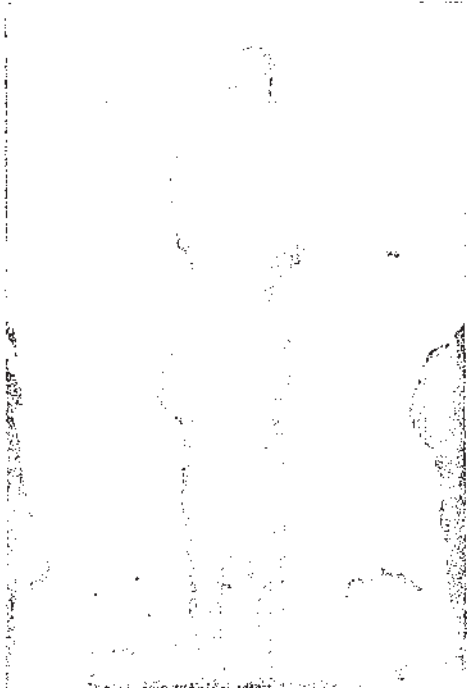
„W-34“



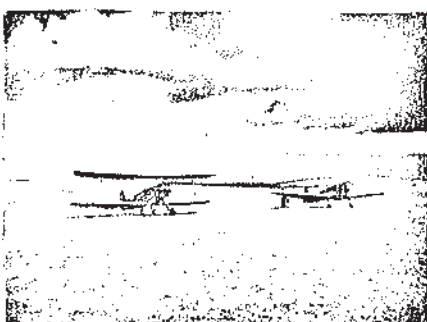
Bob-Pfingst
Der „Invasionsjagdflieger“!



Hannay, Thies, Kohl, Schötensack, Köster, Follack.
In Winterkombination.



Hier habe ich meinen
Fluglehrer Fw. Holland
auf „den Arm genommen“!



„Fw-44“ „KI-35“
„in Neisse“ - Stephansdorf.



Am „Start“ in
Grott Kau als.



Jo-Stempin, auf
„Arado-96“.

Paris-Villacoublay!



Der Flugplatz.
3 „Devoitine-520“
vor der Tankstelle.



meine Wenigkeit. Hans J. Saalmann.
Hans-Zacher, Bepperling, Alex-Slomsky.



Devoitine Franz Jagdmaschine
520



„Devoitine-520“



In „Frenzlau“



B.F.-109 b.

Wie sooft schon, so ging auch diese Versetzung über Berlin.

Hier hatte ich 14 Tage Erholungsurlaub. Dieser Urlaub ging schnell zu Ende und es hiess; Abfahren nach Paris-Villa Coublay.

Es war eine herrliche Fahrt in 2.Klasse-Wagen. Sie dauerte etwas länger als 20 Stunden. Am Gare de l'Est angekommen, wurde in die "Metro" umgestiegen und bis Forte de Orleans gefahren. Ein Bus brachte uns zum Flugplatz. Nie hätte ich geglaubt, das schöne Paris so schnell wiederzusehen. Am 7.März 1943 wurden wir der 1.Staffel des JG.105 zugeteilt. Unser Staffelkapitän war Oberleutnant Thurz, Gruppenkommandeur Hauptmann Hack, Geschwaderkommodore Major Leppla. Zu unserem grossen Entsetzen herrschte auch hier Spritknappheit, sodass wir noch nicht mit Schulen beginnen konnten. Jetzt hiess es, jeden 2.Tag Wache schieben. Die übrige Zeit hatten wir frei.

Geldlich waren wir besser gestellt, als in der Rekrutenzeit, denn uns stand die Fliegerzulage zu. Wir konnten uns Etliches in Paris leisten. Allerdings sass in Berlin mein Schwesterlein mit 100 Wünschen: Kleiderstoff, Schuhe, Parfüm usw., ihr Wunschzettel nahm kein Ende. Ich gab mein Geld immer restlos aus. In Petit Clamart gab es ein nettes Kaffee. "Chez Suzi" hiess es. Hier wurden die meisten Francs in Sekt und Cognac umgesetzt. Auch das Soldatenheim

am Place de Rondell war nicht zu verachten. Hier konnte man sehr gut essen, was von uns natürlich ausgenutzt wurde, da die Truppenverpflegung für unsere hung'rigen Mägen meist nicht reichte.

Nach einmonatigem Wache-Schieben ging die Fliegerei los. Mein Lehrer war Feldwebel Niessmann, er gab sich redlich Mühe mit uns und brachte uns sehr viel bei. Mit "Arado 96" ging es hier los, es wurde viel Luftschiessen geflogen, Scheibenanflüge und Luftkampf-

Übungen waren neben Schwarmeinsätzen das Hauptprogramm. Von der "Bf.109" waren nur noch einige Exemplare da. Wir bekamen französische Jagdmaschinen vom Typ "Dvoitine 520", die zur Weiserschulung dienten. Unsere Gruppe giess den Ruhm, sämtliche 40 "Dvoitines", die wir bekamen, innerhalb eines einzigen Monats getötet zu haben.

Hieran war ich auch mit einer Bauchlandung beteiligt. Uffz.Besendorfer machte seinen 1.Start damit und kam trotz wiederholter Landeversuche nicht mehr auf den Platz "Villa-Süd" herunter.

Eine Aussenlandung mit 80% Bruch brachte ihm die Ablösung und eine Kriegsgerichtsverhandlung ein. Später war er Kurierflieger in Italien, ob er wohl diesen Krieg überstanden hat? -

Unsere Schulerei in "Villa-Süd" war beendet, wir kamen nach "Nord", um dort die "Fw.190" zu fliegen. Es war der majestätischste Vogel, den ich jemals in den Händen hatte. Mit seinem wuchtigen Doppelmotormotor flösste uns dieser von Anfang an viel Achtung ein.

Uffz. Bauhuber, Uffz. Förster und Ofw. Hollmann schulden mich darauf um. Es waren Momente, die ich nie vergesse: Der dicke Motor, mir die Sicht nehmend, nur Seitenrichtung haltend, schob die Fw.190 mit mir los. Diese Startart mit dem Schanz nach unten war allen etwas Neues. Die Maschine hing buchstäblich an der Latte. So schnell steigend und fliegend hatten wir noch keine Mühle geflogen. Die erste Landung war schwierig, denn mit 220 kmh anschweben, das war viel. Man konnte dann stets singen: "Vorüber rauscht das Landekreuz...". Nach mehrmaligem Durchstarten gelang dann auch die erste Landung. Schwarmeinsätze und Schiessflüge folgten. Flieger Mehling, schon einmal wegen §§ 92 bestraft (Flieg.Zucht u.Ordnung) nahm 'mal kurz die Scheibe mit, weil er durchaus 100% beim Luftschiessen erreichen wollte. Wir hatten kaum 4 Stunden auf Fw.190 geflogen, da kam für alle Alarmstartbefehl auf die ersten einfliegenden amerikanischen 4 mot.Kampfverbände. Wir starteten zu 8 Maschinen, Ofw. Immerl, der einzige Lehrer bei diesem Unternehmen, führte uns. Mit einigen Herzklopfen ging es rasant auf 7000 m hoch. Wir sichteten diese fliegenden Festungen das erste Mal, es war ein gigantischer Anblick. Es mögen 200 Stück gewesen sein. Unser alter Fronthese und Lehrer Immerl schoss einendavon heraus. 7 unerfahrene Häschen stürzten von allen Seiten darauf los und hemmerten mit je 2 Kanonen 2cm und 2 MG. 13,1 mm auf diese "Boeing Fordress" ein. Von allen Seiten wurde angegriffen, wir ramnten uns bald gegenseitig dabei. Nach einander sprangen die Besetzungen heraus. Wir zählten 7 Fallschirme. Bei einem Flugplatz schlug die Boeing auf und verbrannte. Es war, wie sich später herausstellte, der Flugplatz Etampes, südl.Paris. Wir hatten in der Aufregung sämtliche Orientierung verloren und fanden nur einen Flugplatz, auf dem wir sofort landeten. Es war Orléans - Briecy. Kurz darauf nach Paris zurückgekehrt, wurde Bericht erstattet. Ofw. Immerl wurde dieser Abschuss zuerkannt, da er als erster angriff und den Heckschützen erledigt hatte. Dieser erste Luftkampf war so aufregend gewesen, obgleich fast ungefährlich, dass ich die folgende Nacht kein Auge schliessen konnte. So ungefähr sah es also aus, wenn man abgeschossen wird. Man machte sich damals noch Gedanken, obwohl dabei ein Mensch um's Leben gekommen sein könnte? Wer von uns hätte wohl zu dieser Zeit an kommende Luftschlachten über Mitteleuropa gedacht? Wo wir oft mit 30 Maschinen gegen 1000 "Boeings" und "Liberators" mit ihrem Jagdschutz zu stehen hatten. Die Ausbildung ging weiter mit mehr Ernst bei der Sache, denn nun hatten wir einen leisen Vorgesmack bekommen, wie es in Luftkämpfen aussieht. Jetzt hiess es, den Luftraum beobachten und auf feindliche Jäger aufpassen. Einzelne Kameraden von meiner Gruppe wurden von amerikan. Tieffliegern auf

ihren Schulfflügen abgeschossen. Nach beendeter Ausbildung ging es auf Erholungsurlaub nach Berlin. Herrliche Sommertage verlebte ich hier, allerdings auch einige Bombenangriffe, die weniger schön waren und den Ernst des verfluchten Krieges so richtig hervorhoben. Warum musste das alles sein? -- Diese 14 Tage vergingen schnell. Nach Paris zurückgekehrt, lag meine Versetzung vor. Es ging zur Jagdergänzungsgruppe Ost nach Toulouse. Hier konnte uns man wegen vorübergehender Spritknappheit ^{noch} nicht gebrauchen, und man schickte uns wieder mal auf Urlaub. Von Toulouse ging die Fahrt über Narbonne - Carcassone - Arcasonne - Montpellier am Mittelmeer entlang - Nimes - durch das Rhonethal aufwärts über Lyon - Strassbourg wieder nach Berlin. Meine Eltern staunten nicht wenig, mich schon wieder zu sehen. Die Freude war natürlich gross. Aber dieses Mal konnte der Urlaub nicht schnell genug vergehen, denn wollte ich recht bald an die Front gelangen. In Toulouse angekommen ging eine eifrige Schule-
ei los. Meine Lehrer waren hier Ofw. Rappel, Ofw. Schönfelder, Ofw. Simon, Ofw. Lange, Uffz. Gerells, Major Graf leitete damals diese Jagdgruppe, kam dann aber wieder an die Ostfront. Hier wurde scharf und ohne Rücksicht auf Verluste geflogen. Fw. Rudnitzki wurde abgelöst, weil er zu weich flog. Hpm. Ständel war hier Staffelpkapitän und verlangte das Letzte von uns. --
Bei einem Schiessflug kam ich in ein Gewitter und fand den Platz nicht mehr. Immer tiefer ziehender Regen ~~hinderte~~ meine Sicht. Ich musste mich zu einer Notlandung bei L'isle Jourdain entschliessen. Mein Fahrwerk war durch Störung in der elektr. Anlage herausgefallen und fuhr nicht mehr ein. So konnte ich keine Bauchlandung machen. Über eine Hochspannung hinweg slippte ich über einen Weingarten, von 200 m Länge und setzte hart auf einer 200 m langen Wiese auf. Die Bremsen mussten das Letzte hergeben. Das linke Rad meiner Fw. 190 machte sich selbständig. Das war mein Glück. 10 m vor einem tiefen Graben stand die Mühle. Es goss in Strömen, das Gewitter war noch nicht vorbei, da kam ein altes französisches Mütterchen und erkundigte sich nach meinem Befinden. Da ich einigermaßen französisch konnte, war die Verständigung nicht schwierig. Es war rührend, wie sie sich um mich sorgte, mir etwas zu essen brachte und mir eine alten Rock überzog, den ich bis zum Trocknen meiner Kombinations-
jacke anbehielt. Ich sah in dieser alten Frau meine Mutter wieder. Hier war nichts von Hass und Feindseligkeit zu spüren. Jetzt wurde mir bewusst, dass Hass nur eine gepredigte Sache war. Diese Frau fragte nicht lange, wer ich sei, sondern half mir aus menschlichem Mitgefühl. - Uffz. Würfel startete die Maschine wieder heraus. Er war ein toller Bursche und schaffte dies. Hptm. Ständel nahm mich im Beiw.Krad zurück zum Flugplatz. Er sagte noch zu mir:

"Dieser Würfel kommt an die Front und schiesst sich in kurzer Zeit das Ritterkreuz zusammen." Er kam an die Front und schoss laufend ab. Ende 1943, er hatte längst das Ritterkreuz mit 78 Luftsiegen erhalten, rammte er sich im Luftkampf mit einem Kameraden und stürzte bei Rogatschew tödlich ab. - Hier im südfranzösischen Gebiet machte ich die schönsten Überlandflüge. Es ging nach Bordeaux, an die span. Grenze bis nach Andorra, weiter nach Perpignan, am Mittelmeer längs-seits, im Tiefflug über das Meer nach Marseille und Toulon. Diese herrliche farbenprächtige Gegend, kann ich nicht schildern, denn in nüchternen Worten würde ich ihren Wert herabsetzen. Unsere letzten Schwarmeinsätze auf Wocke-Wulf wurden durch das Garonne-Thal geflogen. Sie waren hart und erforderten unser ganzes Können. Dieses Können sollten wir nun bald an der Front beweisen. Wir gnossen die letzten Tage in Toulouse so richtig, Weintrauben und Pfirsiche wurden in rauhen Mengen gegessen. Das schöne Schwimmbad von Toulouse brachte uns nach heissem Flugdienst Abkühlung. - Die Abfahrt ging los. Mit Uffz. Bauhuber, Franz Kindler und meiner Wenigkeit wurden mir zum JG. Mölders nach Briansk versetzt. Die Reise ging natürlich über Berlin, jeder besuchte nochmal sein zu-Hause, um Abschied zu nehmen. Ein an allen Ecken brennendes Berlin empfing mich. Ein schwerer Bombenangriff war unserer Ankunft vorausgegangen. Es war der 24. Aug. 1943. Es sah furchtbar in den Strassen aus. Hier hielt es mich nicht lange. Nach kurzem Besuch meiner Eltern dampfte ich in Richtung Krakau ab. Dort angekommen traf ich meine Kameraden wieder, die schon auf mich warteten. Mit einer Ju ging es bis Kiew. Von hieraus wollten wir weiter nach Briansk, aber hier ging der Rückmarsch los. Wir gelangten bis kurz vor Konotop, mussten aber zurück bis Neshin. Von Neshin bekamen wir eine Ju 52, die über Gomel, Minsk nach Smolensk flog. Von hieraus ging es nach Schadalowka, dann wieder zurück zum Geschwaderstab nach Smolensk. Oberstleutnant Nordmann empfing uns mit ermahnenden Worten und teilte uns der Stabsstaffel zu. Wir drei Unzertrennlichen meldeten uns bei Hptm. von Eichelstreiber, dem Staffelkapitän der Stabsstaffel. Der z.b.V., Obltn. Noll, zeigte uns unsere Quartiere und bewirtete uns gut. Das waren wir nun nicht gewöhnt. Auf den Schulen war man bloß immer A im letzten Glied. Wir kamen gleich richtig in den Frontbetrieb hinein. Fw. Krahnke, Ofw. Rauch und Ofw. Schönfelder, der inzwischen auch zurückgekehrt war, wiesen uns ein. Mein erster Feindflug im Osten startete am 7. Sept. 43. Als Kaczmarek bei Ritterkreuzträger Ofw. Anton Hafner fühlte ich mich sehr sicher. Wir flogen freie Jagd im Raume Dutschowtschina - Jarzewo - Briansk. Gleich nach Ankunft über der HKL nordöstl. Smolensk bekamen wir Luftkampf mit acht russ. Jägern.

