

gehen, im übrigen sollten wir es uns gut gehen lassen. Er gab mir noch seine Telephonnummer, welche ich täglich anrufen und ihn über den jeweiligen Stand der Dinge unterrichten sollte. Dann fuhr er eiligst davon. Wir beiden zurückgebliebenen ließen uns als erstes EBkarten und Quartier geben, dann gingen wir in die Kantine, tranken ein Glas Bier nach dem andern, im ganzen zwei und dann hatten wir vor, das Strandbad aufzusuchen. Es war Mitte Juni 41, ein Tag schöner als der andere und es wurde uns recht ordentlich warm, wie wir beide an jenem Nachmittage nach Werl zum Bad schlenderten. Von dem Bad waren wir hell begeistert, ein großes Schwimmbecken mit Sprungbrettern, dann schöne Liegewiesen und eine Lautsprecheranlage, welche mit Ausnahme des Nachrichtendienstes laufend Schallplattenmusik übertrug. Es waren zwar eine Menge Badegäste dort, groß und klein, Männlein und Weiblein, alles war in rauhen Mengen vertreten, sodaß einer den andern beinahe behinderte, aber was tat das schon, schön war es trotzdem. Als Restauration war eine Bretterbude, welche laufend von einer Menge Menschen umringt war, es gab dort Erfrischungen und zwar Limonade und Eis, wovon auch Hugo und ich reichlich Gebrauch machten. Am Abend zogen wir dann befriedigt wieder heim und erkundigten uns auf der Flugleitung über den Verbleib unserer beiden Kameraden und erfuhren recht interessante Dinge. Die eine Maschine war noch nicht gestartet, da der Motorschaden nicht so schnell wieder behoben werden konnte, dagegen war der Reifen der anderen Maschine schnell repariert und dieselbe wurde zum Flug nach Werl abgefertigt und war gestartet. Der arme Flugzeugführer ging auf Kurs, kam auch bis zum Rhein, aber als er dann übers Ruhrgebiet mit dessen vielen Städten, Eisenbahnlinien, Straßen und Kanälen kam, da war es mit der Orientierung vorbei. Kreuz und quer irrte er zwischen den Sperrballons umher und mußte es für eine Gnade halten, von der Flak nicht be- oder gar abgeschossen zu werden, aber Werl und den dortigen Flugplatz konnte er nicht finden. Erst als infolge Kraftstoffmangels sein Motor zu verdursten drohte,

entschloß er sich, nach Westen wieder bis zum Rhein zurück zu fliegen und tatsächlich landete er dann glatt mit dem letzten Tropfen Sprit in Bonn. Großzügig, wie nun mal die Luftwaffe immer ist, wurde der Benzintank wieder voll gepumpt zu einem zweiten Versuch. Der Flugzeugführer studiert die Karte, entnimmt aus ihr den Kurs von Bonn nach Werl, ist endlich seiner Sache ganz sicher und startet. Anfänglich ging es ganz gut, dann kam zum zweitenmale das Wirrwar der Bahnen und Straßen im Ruhrgebiet und wieder war es vorbei, wieder flog er den Tank leer und fand alles nur nicht den Platz von Werl. Mit dem letzten Tropfen Benzin entschließt sich schließlich der Ärmste zu einer Notlandung, landet auch tatsächlich mit ausgefahrenem Fahrwerk mit 170 Sachen auf einem frisch umgepflügten Acker, der alles nur nicht eben war, einwandfrei, etwa 7 km westlich des Flugplatzes von Werl. Dies erfuhren wir auf der Flugleitung, ich rief sofort unsern T.O. an, dieser kam bald darauf angefahren und zusammen führen wir zur Notlandestelle, fanden das Flugzeug und bald kam auch der Pilot aus einem sich in der Nähe befindlichen Gut, mit vollen Backen kauend auf uns zu, man sah ihm an, daß er sich schon wieder recht gut erholt hatte von den aufregenden Flügen. Da das Gelände es unmöglich zuließ, die Maschine wieder herauszustarten, blieb nichts anderes übrig, als das Flugzeug abmontieren, zum Flugplatz zu transportieren und dort wieder aufzubauen, was für die dortige Werft, da dieselbe über keinen Spezialisten für die B F 109 verfügte, nicht ohne Schwierigkeiten war und sicher einige Tage in Anspruch nahm. Der nächste Tag begann wieder mit einem strahlenden Morgen und anstatt zu zweien gingen wir nun zu dreien ins Freibad von Werl, am darauffolgenden Tage genau dasselbe. So langsam wurden wir Stammgäste dort, hatten sogar mit einigen jungen Damen, die anscheinend auch nichts anderes zu tun hatten, als mit Faulenzen in Wasser, Luft und Sonne die Tage tot zu schlagen, genau wie wir, <sup>Reklamationsfrist 8 Tage</sup> ~~liebliche Beziehungen angeknüpft und es~~

man möchte nochmal soviel Spaß anschließend, man konnte sich im Wasser gegenseitig bespritzen, konnte sich im Grase liegend angeregt unterhalten, während man sich von der Sonne braten ließ. Wie im Urlaub war das, Herrgott, was haben wir verbrochen, daß es uns so gut geht. Abends wenn wir müde nach Hause kamen, erkundigten wir uns, wie weit die Werft mit ihrer Montage gekommen war und waren sehr überrascht, als es hieß, am nächsten Tage gegen Abend werde die Mühle klar werden. Inzwischen war auch unser letzter aus Belgien unversehrt eingetroffen und am nächsten Tag gingen wir zu vieren baden. Es war wieder ein prächtiger heißer Sommertag, ohne jede Bewölkung am Himmel, wir lagen wieder auf dem Rasen und baalten uns in der Sonne, von Zeit zu Zeit unsere Luxuskörper drehend, um an allen Seiten gleichmäßig braun angebraten zu werden. Beinahe beschämt überlege ich mir, was ich doch, kaum daß ich einem Frontverband zugeteilt bin, ohne bis jetzt etwas geleistet zu haben, für ein Faulenzeleben führe, aber dann dachte ich wieder, es kann nichts schaden, Kräfte zu sammeln, wer weiß was kommt und wie lange es dauern wird, bis wieder so eine herrliche Erholungszeit möglich sein würde. Und darum genoß ich diese schönen Stunden mit vollen Zügen. Wie ich nun so daliege und Stückchen um Stückchen eines eben gekauften Himbeereises bedächtig im Munde zergehen lasse, bricht die Schallplattenübertragung plötzlich ab, es folgte der Nachrichtendienst. Was wird es wieder Neues geben, ob unsere Geschwader wohl wieder die letzte Nacht in England drüben waren, oder ob es in Afrika etwas Neues gab. Gespannt lauschten wir alle und was hörten wir da. - Heute Morgen begann der Kampf gegen den Bolschewismus, Deutsche Armeen haben die Front an allen Abschnitten überschritten, von Geschwadern der Luftwaffe wirkungsvoll unterstützt, heftige Kämpfe sind im Gange. Wie Blitze springen wir auf, wie konnte das nur möglich sein, daß wir hier in Werl auf unserer faulen Haut lagen, während unser Geschwader vielleicht schon in schwerstem Kampf stand. Ich zog mich an mit einer Geschwindigkeit, die ich mir früher nie zugetraut hätte und dann ging's im Laufschrift zum Flugplatz, jetzt

	RM.	Pfg.
war es soweit, das war unser Krieg, jetzt so schnell als möglich nach dem Osten, sonst kommen wir wieder zu spät, sonst haben die andern wieder die ganze Arbeit geschafft bis wir kommen. Auf dem Flugplatz treffen wir bereits unsern Oberleutnant an, der ebenfalls durch diese Nachricht so schnell als möglich nun weiterwollte. Erfreulicherweise war auch die Werft mit der Montage der Maschine schon so weit, daß diese eingeflogen werden konnte. Ein kurzer, 5 Minuten langer Flug gab die Gewähr, daß die Maschine wieder einwandfrei flugklar war. Darauf schwangen wir uns wieder in die Krähen und landeten ausnahmsweise mal alle zusammen in Magdeburg. Dort erreichte uns ein Befehl, wonach bei sämtlichen Flugzeugen, die nach dem Osten verlegten, die Motorschnauzen hellgelb anzumalen wären. Nun begann die Suche nach einem Maler, der sich dann schließlich auch finden ließ und mit gelber Farbe unseren Vögeln eine regelrechte Kriegsbemalung verlieh, ohne dabei die Kabinenfenster zu verschonen. Fluchend haben wir dann an denselben die gelbe Kruste wieder abgekratzt, aber man konnte es dem guten Maler ja nicht übel nehmen, denn wie konnte der denn wissen, daß man als Flugzeugführer während des Fluges auch mal durch die Scheiben schauen mußte. Zwei Maschinen waren fertig, nun wartete man nicht mehr bis alle fertig waren. Die beiden starteten, wir sollten nachkommen sobald als möglich, Breslau war das nächste Ziel. Meine Maschine wird als nächste fertig, fieberhaft mache ich mich fertig, stecke meine Aktentasche und Mütze hinten rein, schnalle mich fest, klappe das Kabinendach zu und rolle wie ein Wahnsinniger zum Start, drehe den Schinken in den Wind und schiebe langsam meinen Gashebel nach vorne. Die Maschine kommt auf Fahrt, ich rase schon in Schnellfluglage über den Platz, gleich muß ich frei kommen von der Erde, da, plötzlich ein Schlag und mit einem Ruck fliegt die Kabine auf, im selben Moment reiße ich das Gas heraus, breite den Knüttel an den Bauch und versuche		

vorsichtig den Kahn abzubremsen, nebenher machte ich krampfhaftige Anstrengungen mit der Linken, das Kabinendach wieder zuzuziehen, was mir leider nicht mehr gelang, da sich das ganze Gestänge und der Rahmen verzogen hatten. Mit einer Wut im Bauch rulle ich zur Werft und stelle den Motor ab, dann begab ich mich zum Start und suchte meine Utensilien Mütze, sowie meine Aktentasche mit Inhalt und fand nach einigem Suchen alles in ziemlich demoliertem Zustande wieder, dann raste ich schleunigst zu meiner Maschine und zum Werftleiter. Diesem machte ich klar, daß die Kabine sofort repariert werden, und daß ich unbedingt heute noch weiter müsse. Schließlich wurde ein Mann für diese Arbeit eingeteilt, den ich anschließend beinahe verrückt gemacht habe. Ich reuete auf den Ärmsten ein, wie wichtig es wäre, daß der Schaden so bald als möglich behoben werden sollte, ich müßte unbedingt heute noch weg und es war schon nachmittags 4 Uhr, aber es war ja Juni und lange Tag. Erst wollten wir der Einfachheit wegen eine ganz neue Kabine aufsetzen, durchstöberten verschiedene Ersatzteillager, telefonierten hierhin und dorthin, aber für jede andere Flugzeugtype war eine Kabine da, nur für die meine nicht, schließlich blieb uns eben noch nichts anderes übrig, als das verbogene Dach zu reparieren und mit Wucht gingen wir beide an die Arbeit. Gleich hatte ich meine Jacke ausgezogen und die Ärmel hochgekrempt und arbeitete was in meinen Kräften stand. Schließlich war ich schuld, hatte vor dem Start die Kabine nicht richtig verriegelt, sonst hätte dieselbe ja nicht aufliegen können. Unwillkürlich dachte ich an meine Segelfliegerzeit, damals habe ich mich immer genau so ins Zeug gelegt, wenn es galt, einen Bruch zu flicken, den ich verschuldet hatte. Unsere Arbeit ~~machte~~ machte gute Fortschritte, der andere arbeitete auch ohne einmal aufzusehen, als hinge vom sofortigen Einsatz diese Maschine das Stehen oder Fallen der Ostfront ab. Endlich, es ging schon dem Abend zu, waren wir fertig, das Kabinendach schloß wieder wie vorher großzügig, wie ich in Kleinigkeiten schon immer war, rückte ich als Anerkennung für seinen tatkräftigen Einsatz, meinem treuen Mitarbeiter

zwei von den vier RM die ich noch besaß in die Hand, dankte ihm und setzte mich in den Kahn, allerdings diesmal mit etwas mehr Überlegung als zuvor, vor allem achtete ich darauf, daß die Kabine richtig verschlossen war, was ich noch nie vordem so genau getan hatte. Sonderbar, diesmal ging es ohne weiteres. Franz, du bist doch ein leichtsinniges Huhn, dachte ich bei mir, aber diesmal nochmal Glück gehabt. Man glaubt immer es käme auf Sekunden an und hetzt und eilt, paßt dann in der Aufregung auf irgendeine Kleinigkeit nicht auf, welche einem dann zum Verhängnis wird und dann einmal hat man stundenlang Zeit, einen Schaden zu beheben.

Kurz vor Dunkelheit landete ich in Breslau und finde dort meinen Kameraden Hugo, der bei seiner Landung einen Nagel in seinen Reifen stecken ließ und dadurch unfreiwillig aufgehalten wurde. Dieser Tag hatte wieder mal Nerven gekostet und da wir für den nächsten allerhand vor hatten, so gingen wir zeitig schlafen. Am nächsten Morgen standen wir schon wieder früh auf der Wetterwarte, aber es war noch nichts mit dem Streckenwetter. Gegen Mittag wurde es dann besser und wir bekamen den Start frei nach Krakau. Anfänglich ging es ganz gut, aber als wir dann in den oberschlesischen Kohlenpott hineinkamen, da sah es finster aus. Wir hingen uns an eine der unzähligen Bahnlinien, so ungefähr linkes Rad rechte Schiene, hatten Glück, daß keine Weiche falsch gestellt war und vor allem, daß es die richtige Bahn war. Auf jeden Fall waren wir beinahe etwas überrascht, daß wir ohne große Umwege geflogen zu haben, nach Krakau kamen.

Auf dem uns altbekannten Platz landeten wir und waren bald umringt von unseren früheren Kameraden, welche immer noch auf der Ergänzungsgruppe waren und vergebens bisher auf ihren Fronteinsatz gewartet hatten. Verschiedene Abschußergebnisse waren von der Ostfront schon bis hierher durchgedrungen, alle beneideten uns, daß wir nun mit solch prächtigen Maschinen vorwärts fliegen und mitkämpfen dürften. Unsere Kraftstoff- und Öltanks wurden aufgefüllt, während Hugo und

ich die Karte eingehend studierten, es war gar nicht so einfach, nach diesem kleinen polnischen Dorf, Hostyne hieß es, hinzufinden. Einen Vorteil hatte es, es lag an der Bahnlinie, welche von Zamosk direkt nach Osten führt. Das Schwierige an der Sache war das, daß die Strecke von Krakau bis dorthin beinahe 500 km lang war, ohne irgend einen Platz auf welchem wir hätten zwischenlanden können. Auch mußten wir sehr haushalten mit unserem Kraftstoff und durften keine großen Umwege dabei uns erlauben, um eben mit unserer Tankfüllung auszukommen. Nun, es wird schon schiefgehen, über Kurs und Flugweg waren wir uns im klaren und so starteten wir und gingen, ohne nochmal eine Runde zu fliegen gleich auf Kurs. Anfanglich war die Orientierung höchst einfach, wir flogen immer der Weichsel entlang, sorgfältig jeden Bogen derselben abschneidend, bis diese dann scharf nach Norden abbog und wir nach Osten weiterfliegen mußten. Jetzt war es schon bedeutend schwieriger, es folgten große Wälder, einige Seen, höllisch paßte ich auf, verglich laufend mit meiner Karte, damit der Faden ja nicht abriß, dabei laufend den Kompaß kontrollierend und so waren wir bald über Zamosk, nun weiter nach Osten, da mußte jetzt ja die Bahn entlang führen. Aber wo ist die, wir fliegen schon eine Weile, aber weder rechts noch links eine Bahnlinie findend, wieder zurück zu der Stadt und von neuem suchen, aber nichts zu finden, auf der Karte ist die Bahn, existiert aber in Wirklichkeit nicht machte ich, hier in Polen durchaus möglich. Wiederholt flog ich später dieser Bahnlinie entlang, die ich an jenem Tage und wie ich so auch mein Begleiter Hugo, einfach nicht finden konnte. Wir flogen eben Kurs Ost weiter, jetzt mußten wir bald da sein, der Zeit nach, aber von einem Feldflugplatz war nichts zu sehen, weiter, immer weiter, ein Fluß kam, den wir überquerten, aber wir kamen nicht auf den Gedanken, daß dieser bereits der Bug sein könnte. Weiter ging unser Flug nach Osten. Unten auf der Erde sahen wir nun endlose Kolonnen, begleitet von ebenso langen Staubfahnen, sich ebenfalls nach Osten bewegend, wir flogen weiter, einen Flugplatz fanden wir nicht. Aber da machte ich eine Beobachtung, welche mich fast aus meiner Ruhe

gebracht hätte und zwar unten auf der Erue blitzte es seltsam  
 auf, das waren ja Artillerieeinschläge, zur gleichen Zeit bemerkte  
 ich solche komischen kleinen Wölkchen um mich herum, die sich rasch  
 vermehrten. Das ist Flak, die auf uns schießt, saust es mir durch  
 den Sinn, noch nie hatte ich etwas derartiges erlebt und beinahe  
 mechanisch ziehe ich meine Kiste um 180 Grad auf einer Tragfläche  
 herum und verschwinde nach Westen, Hugo neben mir her. Die Bolsche-  
 wisten und auch unsere Erdtruppen die uns vielleicht beobachtet  
 hatten, werden sicher gedacht haben, die Mutigsten sind diese beiden  
 auch nicht, die da oben verduften. Aber wenn diese gewußt hätten,  
 wie es uns zu Mute war, hätte wohl keiner mit uns tauschen wollen.  
 Langsam ging es nun auch mit unserem Kraftstoff zu Ende und allmählich  
 begann mir der Frack mit vollen Turen zu sausen. Ich schaue mir  
 fast die Augen heraus, aber kein Flugplatz zu finden. Da entdecke  
 ich einige Me, s links von mir, die denselben Kurs wie ich fliegen,  
 denen hinterher, denke ich und kurve darauf ein und tatsächlich  
 landen diese 3 Minuten später auf einem Feldflugplatz. Unheimlich  
 beruhigt, fahre auch ich mein Fahrwerk aus und lande auf einem  
 buckeligen Feld, als Feldflugplatz eingerichtet. Als erstes rolle ich  
 zu einem Wart, der mich einwinkt, schiebe mein Kabinenfenster auf und  
 frage, ob ich hier in Hostyne wäre. Dieser deutete mit seinem Arm  
 in eine gewisse Richtung und sagte, es wären nur 7 km von hier,  
 dieser Platz hieße Dub. Dankend schloß ich meine Kabine wieder, stell  
 mich an irgendeinem Punkt des Feldes auf und Hugo hinter mir, schoben  
 wir die Pulte wieder rein. Bald nach dem Start sah ich bereits die  
 Staubwolken von rollenden Flugzeugen auf dem Platz, auf den wir  
 sollten. Daß dieses Feld gerade nicht der idealste Flugplatz war,  
 den man sich vorstellen kann, sahen wir schon daraus, daß mehrere  
 Brüche auf ihm herumlagen, als wir in die Landekurve gingen. Zwar  
 sprang meine Mühle noch einigemal, was infolge der Bodenwellen  
 sich nicht vermeiden ließ, aber ich hatte doch meine Maschine von



Belgien gut zu ihrem Einsatzhafen gebracht und das war das wesentlichste. Wir rollten zum Liegeplatz unserer Staffel, wo wir eingewinkt wurden, dann fand die Begrüßung mit unseren Kameraden statt und wir erfuhren nun die Einzelheiten über deren bisherigen Einsatz, einige hatten schon abgeschossen, aber leider waren auch schon einige Maschinen zu Bruch gegangen, zum Teil infolge Feindbeschuß, z.T. aber auch als Folge des schlechten ~~Wetter~~ Platzes. Der Flugplatz war ein Getreidefeld, welches grün abgemäht wurde und eine Bodenwelle an der andern aufwies, dazu kam noch, daß durch das Rollen einer einzigen Maschine soviel Dreck aufgewirbelt wurde, daß minutenlang dichte Staubwolken über dem Platz lagen und jedem andern, der landen wollte, die Sicht nahmen. Hugo und ich unterhielten uns dann später über unseren Überlandflug, jetzt konnten wir ja schon darüber lachen, wenn es uns während des Fluges auch nicht zum Lachen war. Es zeigte sich eben doch immer wieder, daß wir eben noch große Anfänger waren und wenn uns da über der Front einige Jäger von drüben begegnet wären, wahrscheinlich hätten diese uns abgeknallt, ohne daß wir davon etwas gemerkt hätten. Gesagt haben wir natürlich zu niemand etwas über unsere Irrfahrt, wir wären ja doch nur ausgelacht worden. Die Hauptsache, wir waren da, hatten unsere Maschinen klar abgeliefert, wie wir das gemacht hatten, das blieb unser Geheimnis. Nun saßen wir da und wären zu gerne mitgeflogen mit den andern, aber wir waren ja die Jungsten und hatten geduldig zu warten, bis uns die Alten mal mitnahmen. Zwei Tage später verlegten wir bereits auf den ersten Platz ostwärts des Bugs, nach Wlozimiers. Dies war ein ausgesprochen guter Platz, schön eben mit einer dichten Grasnarbe. Wir starteten in Hostyne, einer nach dem andern raste ohne Sicht in die Staubwolken seines Vorgängers hinein, eben auf Gradwohl, es wird schon gut gehen, eine kriminelle Angelegenheit. Hugo startete vor mir, eine gelbe Wolke hinter sich lassend, ich warte einige Sekunden, so, jetzt muß er in der Luft sein, ich gebe Gas, versuche krampfhaft die Mühle gerade zu halten ohne Sicht, da auf einmal huscht links ein Schatten vorbei, eiskalt zieht es mir den Rücken herauf, was

	RM.	Pfg.
war das eben. Inzwischen komme ich frei und bin bald über den Staubfahnen. In der Platzrunde sehe ich dann, als sich der Dreck etwas verzogen hatte, einen Bruch in der Startbahn liegen, unser guter Hugo hatte seine Krähe hingedonnert, er schien aber unverletzt zu sein, denn er stand neben seinem Denkmal, das er aufgebaut hatte. Ich hatte wieder mal sägenhaftes Glück gehabt, denn ich war nur wenige Meter an dies em Bruch vorbeigerast, das erstemal, daß mich der Tod so richtig von der Seite angegrinst hat. Auf unserem neuen Platz landeten wir alle glatt und Hugo kam dann am Abend mit der Bodenkolonne ziemlich niedergeschlagen an. Nun wurde die Sache interessanter, wir standen auf einem Gebiet, über welches der Krieg erst vor einigen Tagen weggebraust war, ganz frisch waren noch die Spuren davon, wir besahen uns Granat- und Bombentrichter, fanden russische Gewehre und Handgranaten, sogar ein kleiner Granatwerfer mit Munition lag ganz in der Nähe von unserm Liegeplatz, auch die ersten toten Bolschewisten sah ich da im Grase liegen, am Anfang habe ich diese mit etwas komischen Augen betrachtet, später gewöhnte ich mich daran, die gehörten einfach dazu. Gewehre, Handgranaten und Granatwerfer haben wir dann ausprobiert, überall rings um den Platz knallte es, scheinbar waren die andern Staffeln auch mit der Erprobung ihrer Funde beschäftigt, bis dann ein Befehl unseres Kommandeurs der Schießerei ein Ende bereitete.		

Unsere Panzer- und Infanterieverbände stießen immer weiter vor und standen bereits vor Luck, dort sollte eine heftige Panzerschlacht im Gange sein, erzählten unsere Flugzeugführer, die von den Feindflügen zurückkehrten, aber trotzdem, es ging immer weiter voran. Wir hatten alle nur die große Sorge, daß der Krieg zu früh zu Ende gehen könnte, ich selbst war damals fest überzeugt, daß dieser Krieg gegen den Bolschewismus allerhöchstens 6 Wochen dauern würde und zweifelte sehr daran, ob von der russischen Luftwaffe eine Maschine noch für mich übrig bleiben würde.

Reklamationsfrist 8 Tage

Da hieß es wieder Maschinen überführen, selbstverständlich war Hugo und ich wieder dran. Eine Ju kam, welche schon gut besetzt von einem andern Platz kam, wir stiegen mit anderen hinzu, eine freudige Begrüßung erfolgte, es waren lauter alte Bekannte von uns, einige hatten sogar schon einen Abschuß, trugen stolz das schwarz-weiß-rote Bändchen im Knopfloch ihrer Bluse und ließen sich von uns beneiden. In stundenlangem Flug ging es müde über das ganze Generalgouvernement hinweg, dann endlich landeten wir in Stubenworf in Oberschlesien. Wir übernahmen noch die Flugzeuge, übernachteten dann und am andern Morgen starteten wir wieder Richtung Osten. wieder landeten wir in Krakau, dann ging es durch bis Wlozimiers, sonderbarerweise führte auf einmal eine Bahnlinie von Zamosk nach Osten, ich kannte ja die Gegend jetzt auch schon und so kam ich diesesmal auch ohne Schwierigkeiten auf unseren Einsatzplatz. Dann endlich sollte mein heißersehnter Wunsch in Erfüllung gehen, ich sollte mich fertig machen zum ersten Feindflug. Ein wenig aufgeregt überlege ich mir was ich dazu alles brauche, schnalle mein Koppel um, kontrolliere nochmal meine Pistole, sie ist gefüllt mit Munition, eine Patrone im Lauf, die Waffe gesichert, dazu noch ein gefülltes Ersatzmagazin, man konnte nie wissen, mußte man drüben bei den Bolschewisten abspringen oder notlanden, so könnte dies von größtem Vorteil und Nutzen sein. Ich war fertig, es begann die Vorbesprechung, ich sollte als Katschmarek bei meinem Staffelkapitän fliegen, die zweite Rotte führte Gustav, außer meinem Staffelkapitän der älteste in unserer Staffel, ich beruhigte mich zusehends, was konnte mir schon zwischen diesen beiden alten Füchsen passieren, da konnte kommen was wollte, die würden mich schon wieder herausholen und nach Hause bringen. Es wurde noch besprochen in welchem Raume wir fliegen würden, Auftrag war freie Jagd. Unsere Panzer- und Infanteriespitzen hatten wir in die Karten eingezeichnet, dann gings zu den Maschinen und zwei Minuten später flog unser Schwarm bereits frontwärts. Erst ging es immer entlang der Vormarschstraße nach Luck, auf der endlose Kolonnen sich im Staub dahinwälzten,

links und rechts der Rollbahn beobachtete ich unzählige Panzer-<sup>Pfz.</sup>spuren in den Getreidefeldern und ab und zu sah man einen ausgebrannten Sowjetpanzerwagen zertrümmert daliegen, dann waren überall neuaufgeworfene aber längst schon wieder verlassene Deckungslöcher zu sehen und um dies alles herum lagen eine Menge gleichmäßiger erdfarbene Punkte, Artillerieeinschläge. Luck war bereits in deutscher Hand, aber noch kokelte die Stadt an allen Ecken und Enden. Wir bogen nach rechts ab, der Straße nach Dubno entlang, überall rollten bereits unsere Nachschubkolonnen, bis dann auf einmal kurz vor der Stadt alles leer zu sein schien. Die Stadt selber brannte zum großen Teil in hellen Flammen und dicke dunkle Rauchsäulen stiegen zum Himmel, aber im Vorfeld der Stadt konnte ich mit dem besten Willen nichts entdecken, es schien da unten ein menschenleerer Raum zu sein, nur ab und zu waren Granateinschläge zu beobachten, auch sah man das Mündungsfeuer von Geschützen aufblitzen, die man selbst nicht erkennen konnte, aber auf was die schossen, war mir schleierhaft, denn da wo die Granaten einschlugen war nichts, aber auch gar nichts zu sehen und doch hat es da unten bestimmt gewimmelt von Menschen, die gut getarnt eben nicht zu sehen waren. Über der Stadt beschoß uns dann die leichte Flak der Sowjets, ich empfand die damals noch sehr unangenehm und konnte nicht verstehen, warum meine Staffelkapitän trotzdem immer über diesem Ort herumflog, aber es war dies eben der Brennpunkt des Vormarsches und hier wurden die russischen Bomber erwartet, aber kein Schwein zeigte sich in der Luft. Nun endlich war ich so weit, daß ich mal flog mit entscherten Waffen, das elektrische Reflexlichtvisier eingeschaltet und wie ein Lux nach etwas abschießbarem am Himmel spähte, aber kein Schwanz zeigt sich. Die Zeit verging, nichts geschah, nur die Flak versuchte immer wieder uns zu erhaschen. Unsere Benzintanks leerten sich, schon stundenlang hätte ich noch hier sein wollen, vielleicht wäre dann

doch noch einer gekommen. Es war höchste Zeit, wir mußten nach Hause. Wieder ging es die Rollbahn zurück und nach 80 min. Flugzeit, waren wir wieder wohlbehalten alle zurück, zwar ohne Erfolg, aber immerhin hatte ich meinen ersten Feindflug hinter mir und für mich bedeutete dies schon allerhand. Tags darauf startete ich bereits zu meinem 2. Frontflug. Diesmal ging es wieder über Luck, aber von dort aus in nordostwärtiger Richtung nach Kown-o. Über der Front wieder dasselbe Bild wie am Vortag, brennende Dörfer, Artillerieeinschläge und für uns die Flak. Wir flogen schon eine Weile, außer einem eigenen Nahaufklärer begegnete uns nichts, da spritzt auf einmal Öl gegen meine Kabinenscheiben und zugleich läßt die Motorleistung beachtlich nach. Wir befanden uns etwa 30 km jenseits der Front über russischem Gebiet, mein nächster Gedanke ist, ich habe einen Treffer bekommen und muß herunter. Zu meinem Glück arbeitet aber der Motor noch weiter, ich melde mich durch Funk ab und fliege alleine nach Westen, wobei ich krampfhaft versuchte, Höhe zu gewinnen, was mir nur noch ganz mühsam gelang. Froh um jede Umdrehung, die meine Luftschraube noch machte, schleiche ich in 2000 m Höhe dahin, immer wieder von der Flak belästigt, mein einziger Gedanke war nur, hoffentlich kommen jetzt nicht noch welche, die mich als ein gefundenes Fressen betrachten und mich frühstücken wollen. Aber ich hatte Glück, trotzdem sich allmählich die ganze Kabine mit Öl beschlug, sodaß es mit der Sicht ganz aus war und ich nur noch durch das Schiebefenster etwas sehen konnte, erreichte ich meinen Absprunghafen und landete dort glatt. Wie eine Ölsardine war die Mühle über und über mit Öl überzogen, im Öltank kaum mehr ein Tropfen davon. Ich besah mir den Schaden, ein Flaksplinter hatte mir eine Ölleitung durchschlagen. Wieder hatte ich mal Schwein gehabt, ohne welches der Flieger eben nicht auskommen kann, will er lange leben. Nun hatte ich ja auch schon aufregende Minuten hinter mir, hatte die Maschine trotz allem gut nach Hause gebracht und war dadurch im Ansehen der Alten um einiges gestiegen.

Wieder saß ich in einer dicken Ju, wieder ging es nach Oberschlesien, neue Flugzeug-e abzuholen und wieder flog ich den altbekannten Weg zur

<p>Ostfront zurück und landete, da mein Verband inzwischen nach vorne verlegt hatte, in Dubno auf einem gelben, sandigen Platz, den ich bereits schon von weitem an den aufgewirbelten Sandwolken erkennen konnte. Meinen Liegeplatz, den ich gleich wieder an den bunten Sonnenschirmen erkannt hatte, entdeckte ich ebenfalls gleich wieder und fühlte mich bald im Kreise meiner Kameraden wieder zu Hause. Hier lagen wir nun ganz dicht hinter der Front und keine Minute verging, ohne daß man nicht von irgendwoher den rollenden Donner abschießender Batterien hörte, bald war dies im Osten, im Süden und bald wieder im Norden zu vernehmen. Wir schienen so richtig in einem vorgeschobenen Keil zu liegen, dazu kam noch, daß sich in diesem Gebiet, welche stark bewaldet und erst vor wenigen Tagen genommen worden war, noch eine Menge versprengter sowjetischer Truppen herumtrieben. Auf jeden Fall war die ganze Sache nicht gerade abgenehm, da außer uns Flugzeugführern und dem technischen Personal keine eigenen Verbände in der Nähe lagen. Wir hatten Befehl, uns zum Schlafen nicht auszuziehen um jederzeit für einen Überfall auf unsern Flugplatz bereit zu sein. Gegen Abend zog zu allem Übel noch eine gewaltige schwarze Gewitterfront von Osten her und bald goß es in Strömen; von herrlichen Blitzen und gewaltigem Donner begleitet. Nicht gerade in der besten Stimmung saßen wir in unserm Zelt auf unseren Luftmatratzen, die Pistole griffbereit vorne am Koppel und ließen den Regen in Strömen auf unser leichtes Dach trommeln. Aber bald war es aus mit der Ruhe, überall sickerte das Wasser schon von außen herein und zu letzt hatten wir eine regelrechte Überschwemmung im Zelt, der Boden weichte sich auf, knöcheltief sanken wir schon mit unsern Stiefeln ein, das ausgebreitete Stroh glich schon mehr einem Mist, überall gluckste und quitschte es wo man auftrat, dazu stockfinstere Nacht und das monotone Getrommel des Regens. Nachdem wir alles, was auf der Erde herumlag, einigermaßen auf unsere Kisten hochgelert hatten, verbrachten wir dann den Rest der Nacht halb stehend, halb sitzend in unseren feuchten Kleidern</p>	Pfg.
---	------

frierend und atmeten auf, als sich im Osten durch einige flache Sonnenstrahlen der neue Tag ankündigte. Wie durch ein Wunder hatten sich gegen Morgen die schweren, tiefnäheren Regenwolken restlos verzogen, ein herrlicher Morgen graute aber unser gestern noch so staubiger Platz gleich einem Sumpfe. Rollen war unmöglich, bis über die Achsen wären die Räder im Schlamm versunken. Es half alles nichts, wir waren zum Warten verurteilt, bis die Sonne das wieder gütigst gutmachte, was dieser gemeine Wolkenbruch uns angerichtet hatte.

Zwei Tage später war endlich wieder alles in Ordnung, unsere Klamotten waren getrocknet, frisches Stroh war im Zelt und der Flugplatz war wieder so weit, daß man mit größter Vorsicht darauf starten und landen konnte. Wieder ging es gegen den Feind, auf der Erde wieder dieselben Bilder, Artillerieeinschläge, rollende Panzer- und Kolonnen, in der Luft ab und zu Flakwölkchen, sonst nichts, so weit man sah. Flogen andere, so hatten dies e meist Feindberührung und Luftkämpfe, mit war das Jagdglück nie hold und ich hatte doch so gebraunt darauf, auch einmal etwas vor die Flinte zu bekommen. Wieder wurde um 100 km nach vorne verlegt, nach Miropol, überall lief der Russe, Schitomir war genommen und unsere Panzer, für welche wir laufend Jaguschutz flogen, rollten bereits auf der schnurgeraden Straße von Schithomir nach Kiew. Da kam für mich der große Moment der ersten Feindberührung. Es war bereits mein 9. Feindflug, zu zweien kammten wir das Gebiet über unserer Panzerspitze schon eine Weile ab, da entdeckte ich plötzlich links unter uns im Tiefflug 6 nach Osten fliegende Flugzeuge mit Sowjetsternen auf den Tragflächen und erkannte dieselben als vu-ltee V 11, amerikanische Baumuster. Das waren sie also, diese Burschen, nun aber ran an die Sachen. Schnell gebe ich meine Beobachtung meinem Rottenführer durchs Kehlkopfmikrophon durch, worauf wir beide zum Angriff übergangen. Schnell waren diese Apparate da vorne gerade nicht, sie sahen überhaupt nicht irgenuwie gefährlich aus und bald saßen wir den Burschen im Nacken während mein Rottenführer sich hinter den ganz rechts außen fliegenden

setzte, nahm ich den linken ins Visier und jagte dem Schinken eine Serie Geschosse nach der andern hinterher. Daß es dabei von Zeit zu Zeit auch in den 6 Heckständen aufblitzte und daß an meiner Kabine die roten Punkte der Leuchtpurgeschosse der feindlichen Bordwarfen vorbeihuschten, störte mich nicht, es sah ja auch beinahe lächerlich aus. Da, auf einmal hören meine Waffen auf zu schießen, erst glaubte ich, ich hätte Waffenhemmung, überzeugte mich aber später daß ich alles bis auf den letzten Schuß verschossen hatte und die Russen flogen immer noch. Ich hatte viel zu lange Feuerstöße abgegeben, ich hätte etwas mehr mit meiner Munition haushalten sollen, wann habe ich, anstatt sauber mit dem Visier zu zielen, nach dem Gartensprengschlauchverfahren gehandelt, indem ich auf die Flugbahn meiner Leuchtpurgeschosse geachtet hatte, alles Fehler, die nicht mehr gut zu machen waren. Ich ärgerte mich maßlos darüber, da ich sehen mußte, wie die Bolschewiken nach Hause flogen. Auch mein Kottenführer hatte keinen Erfolg dabei gehabt, obwohl die Gelegenheit günstiger nicht mehr kommen konnte. Während wir nach Hause flogen bemerkte ich, daß sich meine Luftschraube nicht mehr verstellen ließ, weder automatisch noch durch Handverstellung. Die Steigung der Luftschraube stand ziemlich steil, es ging wohl während des Fluges, aber unter keinen Umständen durfte ich bei mißlungener Landung durchstarten. Der Motor wurde dies nicht schaffen. Es ging dann auch ganz gut und als ich nachher nach der Ursache der Störung sah, da bemerkte ich erst, daß mein Luftschraubenge triebe zerschossen war. Lange nachher hatte ich mich immer noch darüber geärgert, daß bei dieser herrlichen Gelegenheit nichts herunterfiel. Wieder folgten Einsätze ohne Feindberührung. Ich bin an und für sich nicht sehr abergläubisch, ich stecke ohne weiteres an einem Zündholz als Dritter meine Zigarette an, ich sehe auch die Zahl 13 nicht als eine Unglückszahl an, obwohl ich Grund dazu hätte, <sup>Reklamationen sind 8 Tage</sup> allerdings ein Freitag, der auf einen 13. fällt, ~~der kann nichts Gutes bringen, das ist auch mir völlig klar. Es war~~



mein 13. Feindflug, wieder flogen wir zu zweien an der Straße nach Kiew entlang, aber nichts war zu finden. Bis nach Kiew flogen wir, zum erstenmal sah ich die Hauptstadt der Ukraine und zum erstenmal deren gewaltigen Strom, den Dnjepr, mit seinen vielen Sandbänken. Schon über eine Stunde flogen wir, als plötzlich meine rote Warnlampe aufleuchtete, was zur Bedeutung hatte, daß mein Kraftstoff soweit zur Neige gegangen war, daß ich gerade noch 20 Minuten fliegen konnte. Ich gab dies meinem Rottenführer durch, der mich aber anscheinend nicht verstand, denn er machte keine Vorkosten, nach Hause zu fliegen, bis ich dann nach einer Weile so dicht an ihm heranflog und mit der Hand am Mund Bewegungen machte, als hätte ich Durst. Da begriff er und ging auf Heimatkurs. Bis zu unserem Platz waren es gute 150 km, die Zeit verstrich und endlos zog sich die Strecke dahin. Eben hatten wir Schithomier hinter uns gebracht und schon waren es über 15 min. daß die Lampe brannte. Weiter ging es nach Südwesten auf Miropol zu, über ein endlos scheinendes Waldgebiet hinweg, 20 Minuten waren um und noch hatten wir ein gutes Stück nach Hause. Schon zeigte der Zeiger meines Kraftstoffvorratmessers 0 Liter an, aber der Motor lief und ich freute mich über jede Umdrehung die er machte. Langsam wurde ich nervös, konnte beinahe nicht mehr ruhig sitzen und als es schon 23 Minuten her waren, seitdem die Lampe leuchtete, da begann mein Frack allmählich zu rauschen wie eine Kreissäge. Schon wunderte ich mich, daß der Quirrl da vor mir sich noch drehte, da lag der Platz vor mir. So, jetzt aber schnellstens herunter und schon gab mein Rottenführer mir durch "landen sie als erster" und so knapp es geht gehe ich in die Landekurve, drücke schnell auf meinen Fahrwerkknopf, ohne auf die Anzeige zu achten, ob das Fahrwerk richtig ausfährt, fahre die Landeklappen aus, da schießen die Startposten ein rotes Leuchtzeichen nach dem andern. Da, links setzt eine Ju ebenfalls gerade zur Landung an, durchstarten kann ich mir nicht mehr erlauben, ich muß herunter und entschloß mich kurz, rechts neben der Ju zu landen, das konnte mir niemand übel nehmen in diesem Falle. Trotz der roten Leucht- kugeln setzte ich ruhig zur Landung an, komme auch tatsächlich dahin, wohin

ich will, ziehe langsam den Knüppel durch, da auf einmal RM. Pg.  
schlägt die Latte auf den Boden und gleich darauf rutsche ich, in die  
Anschallgurte gepreßt, von einer Staubwolke eingehüllt, dahin und  
stehe nach wenigen Metern. Aufgeregt, mit wackeligen Knien steige ich  
aus und sehe, daß beide Federbeine nur halb ausgefahren waren, ich  
hatte nicht auf das Fahrwerkanzeigegerät geachtet und daher nicht  
gemerkt, daß der Ausfahrknopf wieder herausgesprungen und das Fahr-  
werk nur halb ausgefahren war. Ich war restlos fertig, das hätte  
nicht passieren dürfen. Schon kam mein Kommandeur in seinem Wagen  
über den Platz gerast auf mich zu und anschließend mußte ich eine  
Rede über mich ergehen lassen, die ich, hätte er nur halb so laut  
geschrien, mindestens genau so gut verstanden hätte. Tags darauf  
wurde ich dann wieder mal bestraft und zwar mit Entzug der Flieger-  
zulage 2/3 für einen Monat, das waren 50.- RM und damit war die  
Sache wieder abgetan. Bald darauf mußte ich mein Leben wieder mal  
einer Ju anvertrauen, die mich nach Oberschlesien brachte, was ich  
ebenfalls als Zuschlag zu den 50.- RM betrachtete. Das Wetter war  
hundeschlecht, an ein Zurückfliegen für den nächsten Tag war nicht  
zu denken und da die Ju weiter nach Breslau flog, besorgten wir uns  
schnell Urlaubscheine und flogen mit, haben dort bei Wein und Sekt  
einen netten Abend verbracht und anschließend hatte ich im Hotel  
" Vier Jahreszeiten " ein Zimmer mit Bad, das zwar beinahe einen  
Wehrsold kostete, was mir völlig egal war und ich habe in dem weichen  
Federbett herrlich geschlafen. Vor allem machte ich von Badewanne  
und Wasser reichlich Gebrauch und stellte zu meiner Genugtuung fest,  
daß, trotzdem ich mich seit einiger Zeit auch zu den Frontschweinen  
zählte, mein Reinlichkeitsbedürfnis noch in stärkstem Maße vorhanden  
war.. Von den wenigen Stunden gut erholt, fuhr ich wieder ab und bald  
franzte ich wieder der weichsel entlang nach Osten. Wieder hatten  
meine Kameraden weiter nach vorne verlegt und bald war ich mit meiner  
neuen Mühle in Berditschew wieder unter ihnen. Wie auf allen vorher-

gehenden Plätzen standen unsere Sonnenschirme und Zelte gleichmäßig aufgestellt. Schnell hatte ich mich eingerichtet und anschließend besah ich mir die Umgebung. Der Platz selbst war schön eben und groß und wurde, da das Gras sehr hoch stand, von einigen Bauern mit Pferden und Mähmaschinen abgemäht. Wenige 100 m von unserem Liegeplatz entfernt lagen einige zerschossene und ausgebrannte Panzer der Sowjets, die meine Aufmerksamkeit auf sich zogen. Ich hatte bis dahin noch keines dieser Ungetüme von der Nähe gesehen, und ging darauf zu. Noch keine 50 Schritte war ich gegangen, da stand ich vor dem seltsamsten Grab, das ich je gesehen hatte und ich konnte nicht anders, ich mußte lachen. Da war ein Sowjetsoldat beerdigt, der anscheinend flach auf den Boden gelegt worden war und dann mit einigen Schippen voll Erde zugeeckt wurde, dabei hatte scheinbar der Totengräber übersehen, daß unten aus der Erde noch die Zehen des Beerdigten herausschauten. Am Kopfende des Grabes war ein Pflock in die Erde gesteckt, an welchem ein Brotbeutel hing, in welchem sich noch einige Stücke Brot befanden, die noch gar nicht sehr alt zu sein schienen. Vor diesem Pflock, ungefähr über dem mit Erde zugedeckten Kopf des Toten standen dessen Schuhe, es waren ziemlich zerlumpfte Schnürstiefel. Anscheinend hatte der treue Waffengefährte, der hier seinen Kameraden der Erde übergeben hat, diesem vorher die Schuhe ausgezogen und dann später festgestellt, daß ihm dieselben zu klein oder zu groß waren, oder sie haben gepaßt und er hat seine eigenen auf das Grab gestellt weil der Tote eben bessere hatte. Von da an habe ich immer morgens, wenn ich aus meinem Zelt kam und abends wenn ich in dieses zum schlafen ging, zu diesem seltsamen Hügel hinüber gesehen; aber der lag ruhig und als wir nach wenigen Tagen wieder weiter nach vorne verlegten, da schauten dessen Zehen noch genau so friedlich am unteren Ende aus der Erde. Dann ging ich weiter zu den Panzern. Rings um dieselben war die Erde schwarz verbrannt, die Wagen selbst sahen böse mitgenommen aus, zerfetzt und zerschossen und ausgeglüht. Innen drin verkohlte Leichen, nicht gerade ein angenehmer Anblick, aber ich sagte mir, als alter brauner

Krieger muß das Auge so etwas ertragen können und betrachtete mir die häßlichen Gestalten von allen Seiten. Dann ging ich wieder zurück. Da tut es auf einmal einen fürchterlichen Knall, auf dem Rollfeld wirbelt eine Staubwolke hoch, erst glaubte ich, es wäre ein Bombenwurf, aber dann klärte sich der Fall auf, ein Gespann, das mit Mähnen beschäftigt war, war auf eine Mine gelaufen und in die Luft geflogen, sodaß Pferde und Bauer auf der Stelle tot waren, aber was spielte das in einem solch gigantischen Kriege eine Rolle, eine Stunde später sprach schon niemand mehr davon. Es war fortan nur für jeden einzeln unangenehm, beim Rollen über den Platz oder bei Start und Landungen, denn man konnte ja nicht wissen, ob nicht unter der Grasnarbe noch irgendwo so ein Ding versteckt lag und mit einer schweren Maschine über so einen heimatückischen Apparat hinwegzurollen, konnte ziemlich unlustig werden.

Bjelaja-Zerkow war in unserer Hand und auf dem dortigen, gut ausgebauten Flugplatz mit Hallen und Betonstartbahn lagen bereits Teile eines anderen Verbandes. Über einen Tag sollten wir auch dorthin verlegen. Schon vorher wurde besprochen wo und wie wir dort unsere Flugzeuge abstellen sollen, um möglichst wenig Ziel zu bilden, da der Russe laufend diesen Platz angreift, dann starteten wir zur Überführung. Schon sahen wir den Platz vor uns liegen, da ruft einer durchs F.T. "Bombenwurf am Platzrand". Ich hatte den Flugplatz im Moment nicht im Auge behalten und schaute wieder hin, da, tatsächlich, da steigt eine ganze Reihe grauer Pilze hoch, wo ist nur das AAS, das diese Bomben geworfen hat. Da höre ich wieder einen "da vorne ist er", ich schaue mir fast die Augen heraus, ich sehe einfach nichts. Um mich herum wird alles schneller, ich gebe Gas und rase mit den andern los, da, jetzt sehe ich ihn auch, scheint ein ganz oruentslicher Kasten zu sein. Mein Herz schlägt höher, wieder mal ein Russe, diesem wird es wohl tiefer geschlagen haben, als er diese Meute hinter sich sah. Bald hatten wir den Dampfer eingeholt,