

Mein Fliegerleben



*Angefangen im April 1939
Beendet im Dezember 2003*

Fritz Koal

Teil I
Mein fliegerischer Lebenslauf.
Vorgeschichte.

Am 24. Dezember 1923 wurde ich in Raddusch im Spreewald geboren. Ich hatte vier Geschwister, von denen heute keine mehr am Leben sind, auch meine Eltern sind verstorben. Sie betrieben in Raddusch zunächst eine Landwirtschaft, gaben diese im Jahr 1937 auf, da mein Vater als Reichsbodenschätzer beim Finanzamt in Calau eine Anstellung bekam.

Vom April 1930 besuchte ich in meinem Geburtsort die Volksschule, die ich im Jahr 1938 beendete. Neben der Schule musste ich auf dem elterlichen Hof viel und schwer arbeiten. Folgerichtig sahen meine Eltern und Verwandte meine Zukunft in der Landwirtschaft. Mir war aber die Lust zu diesem Beruf total vergangen. Zunächst wollte ich Musiker werden und hatte mich auf der Musikschule Schreiber in Cottbus als Absolvent für ein Studium einschreiben lassen. Verwandte rieten aber davon ab. Das Arbeitsamt in Vetschau war der Ansicht, dass ich zum Kaufmann geeignet sei und wies mir eine Lehrstelle in einem Feinkostgeschäft in Lübben zu. Diese trat ich aber nicht an, da ich lieber einen technischen Beruf erlernen wollte.

Ich suchte nun selbst nach einer Lehrstelle. Von Bekannten hörte ich, dass in der Nachbarstadt Vetschau eine Maschinenfabrik aufgemacht hat. Ich fuhr dort hin, meldete mich beim Betriebsleiter Herrn Proske und bewarb mich. Seine Antwort war: „Eigentlich sind wir noch nicht so weit, um Lehrlinge ausbilden zu können, aber wenn du willst, kannst du anfangen!“

Am 01. November 1938 trat ich dann als Maschinenschlosserlehrling in diesen Betrieb ein. Die Firma trug den Namen „FaGeB“, Fahrzeug und Gerätebau Vetschau. Probleme traten zunächst auf, da das Arbeitsamt Vetschau sich übergangen fühlte und meine Einstellung rückgängig machen wollte. Ich hatte auf eigene Faust gehandelt. Herr Proske regelte alles und ich konnte bleiben.

Unsere Firma wuchs von Tag zu Tag, im April 1939 wurde sie zu einem Luftwaffen -Rüstungsbetrieb erklärt. Wir stellten Spezialfahrzeuge, Lafetten für FLAK-Geschütze, Abwurfbehälter für Munition und Verpflegung und Waffen und andere kriegswichtige Dinge her. Laufend wurden nun auch neue Lehrlinge eingestellt und ihre Zahl stieg schnell auf 25 an. Ich aber war die Nummer 1 und nahm dadurch eine Sonderstellung ein. Täglich mit Arbeitsbeginn traten wir zur Flaggenparade an, und unser Sportlehrer Willi Stör meldete dem Betriebsleiter die zum Frühsport angetretenen Lehrlinge. Vorher wurden wir einer strengen Kontrolle unterzogen, die Kleidung, Schuhzeug und körperliche Sauberkeit umfasste.

Dann marschierten wir mit Gesang zum Sportplatz, wo wir durch Willi Stör hart gedrillt wurden. Zur Abwechslung fanden auch Leichtathletik und Ballspiele statt. Wir hatten eine sehr gute Handballmannschaft und waren im weiten Umkreis bekannt, 2 x spielten wir sogar gegen die jugoslawische Jugendnationalmannschaft, die in Deutschland auf einer Trainingstour war.

Nach fast einstündigem Drill oder Sport ging es mit Gesang zum Betrieb zurück, wo wir uns umzogen und zur fachlichen Ausbildung in die Lehrwerkstatt oder in andere Abteilungen des Betriebes gingen.

Ab August 1939 spitzte sich die außenpolitische Lage in Deutschland zu, die ersten Reservisten wurden zum Militärdienst eingezogen. Auch mein Vater wurde einberufen und lag mit einer berittenen Einheit, als Meldereiter, irgendwo an der polnischen Grenze. Der militärische Aufmarsch aber begann und war überall spürbar. Berittene, motorisierte Einheiten, Panzertruppen und sonstige militärische Verbände waren in den umliegenden Dörfern einquartiert. Die Grenze nach Polen lag von uns aus nur ca. 100 Klm entfernt. Auf der Eisenbahn fuhren in Richtung Osten fast nur noch Militärzüge, voll beladen mit Soldaten und militärischem Gerät. Das gleiche spielte sich auf der Reichsstraße 115 und der daneben einseitig fertig gestellten Autobahn Berlin-Cottbus ab. In der Luft sah man ungezählte Flugzeuge. Für uns Jungs war dies eine interessante Sache, so hautnah hatten wir das Militär noch nie erlebt. Doch der Alltag ging weiter. Viele Menschen waren bedrückt und alle hofften, dass es keinen Krieg geben möge.



Lehrling in der Fa. FaGeB, 16 Jahre alt.

**Am 01. September 1939 verkündete dann der Großdeutsche Rundfunk:
„Ab heute früh 05:45 Uhr wird zurück geschossen!“**

So begann für mich der II. Weltkrieg.

In unserem Betrieb lief zunächst alles so weiter wie gehabt. Auf einem Abstellgleis unserer Firma stand an einem Morgen ein Militärzug, voll beladen mit Soldaten und Gerät. Wir Lehrlinge bekamen den Auftrag, die Seitengewehre für diese Soldaten scharf zu schleifen. Jetzt wurde mir bewusst, dass wir uns im Kriegszustand befanden.

Bevor ich nun auf den Beginn meiner fliegerischen Laufbahn eingehe, noch einige Bemerkungen zu meiner Person. Eigentlich hätte ich mich nie mit dem Gedanken befassen dürfen, einmal Flugzeugführer zu werden. Ich konnte als Junge nicht auf höhere Bäume klettern wie meine Schulfreunde. Karussell fahren und sonstige luftige Dinge erzeugten immer ein Zittern und Kribbeln in meinen Beinen. Aber mich faszinierten Flugzeuge und alles, was sich in der Luft bewegte. Beim Steigenlassen von selbstgebauten Drachen war ich immer dabei. In unserer Kreisstadt Calau gab es ein Busunternehmen Reschke, der Besitzer besaß ein eigenes Flugzeug, mit dem er öfter Kunstflug durchführte. Ich schaute ihm oft begeistert zu.

Ein ganz besonders unvergessliches Erlebnis hatte ich im Jahr 1937, als das Luftschiff „Graf Zeppelin LZ 127“ über meinen Heimatort fuhr.

In der nahe gelegenen Stadt Cottbus gab es einen Verkehrsflughafen mit einer Flugzeugführerschule. Jedes Mal, wenn ich mit meinen Eltern in der Stadt weilte, musste ich einfach einmal zum Flughafen fahren, um dem fliegerischen Treiben zuzuschauen.

Ab 1936 wurde offiziell die neue deutsche Luftwaffe aufgebaut, und die Fliegerei nahm überall stark zu. Ich hatte inzwischen ein sehr gutes Gehör für Flugmotorengeräusche entwickelt und konnte schon, ohne dass ich ein Flugzeug sah, den Typ am Motorengeräusch erkennen. Meine Eltern und Geschwister hänselten mich dann auch öfters: „Fritz, schnell, da kommt ein Flieger“ auch wenn keiner kam.

Lehrlingsabteilung der Fa. Fahrzeug- u. Gerätebau in Vetschau. Hier trat ich im Nov. 1938 als erster Maschinenschlosser-Lehrling ein. Im Nov. 1941 legte ich die Gesellenprüfung ab u. wurde dann dort bis März 1942 als Lehrgeselle eingesetzt. Im März 1942 ging ich zur Luftwaffe u. wurde Flugzeugführer u. Jagdfighter.



Unsere Lehrlingsgruppe mit einem selbst konstruiertem 4 Zylinder-Sternmotor.

Ich hatte im November 1941 meine Gesellenprüfung bestanden und wurde Lehrgeselle.

Soweit meine Vorgeschichte.

Teil II
So begann ich mit der Fliegerei.

Der Anfang



Der höchste künstlich aufgeschüttete Punkt des Weinberges in Neuzauche , genannt der „Pickel“

Da wir ein Luftwaffenrüstungsbetrieb waren, gab man uns Lehrlingen die Möglichkeit, an einer Segelflugausbildung teilzunehmen. Ich war sofort dabei, und wir fuhren nun ab Anfang April 1939 fast jedes Wochenende mit einem Lastkraftwagen unserer Firma zum Hangsegelfluggelände Neuzauche/Straupitz ins Fliegerlager. Wir schliefen dort in einer einfachen Fliegerhalle. Neben und unter den abgestellten Gleitflugzeugen. Den Geruch von Spannlack und Farbe wurde ich nie wieder los.

Zwischen den Orten Neuzauche und Straupitz im Spreewald liegt ein ca. 95 mtr. hoher Kegelberg, der Weinberg, von diesem begann meine fliegerische Ausbildung zum Segel= flieger.

Unser Fluglehrer Fritz Juhrmann war Dorfschulmeister in Neuzauche. Er kam in seiner Berufskleidung, Gehrock und Melone auf dem Kopf, zum Flugdienst. Ob er selbst fliegen konnte wussten wir nicht, aber als Pädagoge war er in der Lage, uns die in Büchern beschriebene Handhabung eines Flugzeuges beizubringen. Ein doppelsitziges Schulflugzeug, wie heute in der Anfängerschulung üblich, gab es damals noch nicht.

Auf dem flacheren Gelände des Weinberges begannen wir nun mit den ersten Rutschern.



Gummiseilstart in Neuzauche/Straupitz

Mit einem von den Flugschülern ausgezogenen Gummiseil wurde der Gleiter katapultartig in Bewegung und in die Luft gebracht. Als Flugschüler lernten wir zunächst den am Boden rutschenden oder abhebenden Gleiter mit dem Querruder in der horizontalen Fluglage zu halten.

Mit zunehmenden Kenntnissen ging es immer höher an den Hang des Weinberges, bis der Moment des ersten richtigen Abhebens kam. Für einige Sekunden schwebte man wirklich in der Luft, es war ein herrliches Gefühl. Nach jedem Start musste aber der Gleiter wieder zum Startplatz zurückgebracht werden.



Hangsegelfluggelände Neuzauche-Straupitz /Spreewald, April 1939

Dann folgte der nächste Start und die Startmannschaft straffte wieder das Gummiseil. Es war eine Knochenarbeit für uns Flugschüler.

Immer wenn der nächste Schüler startklar im Gleiter saß, kam das Kommando:

„Haltemannschaft, fertig, Startmannschaft, fertig, dann ausziehen, laufen und los.“

Die Haltemannschaft ließ das am Gitterrumpf befestigte Halteseil los, und der Gleiter setzte sich in Bewegung, hob ab und flog. Unser Ziel war es, immer höher an den Hang zu kommen, um dann vom höchsten Punkt des Weinberges, dem künstlich aufgetragenen „Pickel“, die ersten Flüge zu machen. Als Krönung dieses Ausbildungsabschnittes winkte uns das „A“ Abzeichen. Hierfür waren drei Flüge von mindestens 30 Sekunden Flugdauer und eine perfekte Landung erforderlich.

Schon im Mai 1939 konnte ich dieses Ziel erreichen und bekam das blaue Abzeichen. Voller Stolz trug ich es, bei Freunden und den Mädchen wurde man schon bewundert. Zur weiteren Schulung fuhr ich dann auf Lehrgänge nach Finsterwalde, dort wurde die Ausbildung an der Motorschleppwinde fortgesetzt. Dies war eine völlig andere Art, Flugzeuge in die Luft zu bringen. Auch hier begann man wieder mit Rutschern und Sprüngen bis zu einer Höhe von ca. 75 mtr. Nach dem Ausklinken des Schleppseiles flog man eine so genannte S-Kurve, weil sonst die Länge des Platzes nicht ausreichte, und landete.

Dann kam der große Augenblick des 1. Hochstarts. Der offene Schulgleiter wurde hierfür mit einem Boot verkleidet und man saß nicht mehr völlig im Freien.



Standard-Schulgleiter SG 38 mit Boot, mit einem solchen machte ich meinen 1. Hochstart.

Mit einem Sturzhelm und großer Fliegerbrille versehen wurde ich zum ersten Mal in meinem Leben auf eine Flughöhe von über 250 mtr. geschleppt. Eine normale Platzrunde folgte mit einer Landung im abgesteckten Landefeld.

Ich genoss zum ersten Mal den weiten Blick aus dieser Höhe von einem Flugzeug aus und das einmalige Gefühl, wie ein Vogel zu fliegen. Mein Jugendtraum war in Erfüllung gegangen. Die Ausbildung in Finsterwalde ging zügig voran, es erfolgte die Umschulung auf richtige Segelflugzeuge, wie das Baby, den Wolf, den Bussard, die Weihe und den Rhönadler. Flüge unter Ausnutzung der Thermik, Überland- und Höhenflüge folgten. Schnell schaffte ich die Bedingungen für die „B“, die „C“ und die „Amtliche C“, den Luftfahrerschein.



Segelfliegerausweis „C“



Drei weiße Möwen zierten jetzt das blaue Segelfliegerabzeichen, welches ich jetzt tragen durfte.

Ich wundere mich heute noch darüber, wie ich das alles so geschafft habe.

Hiermit war auch meine fliegerische Ausbildung zum Segelflieger abgeschlossen. Aber immer noch hatte ich keinen Ausbildungsflug mit einem Fluglehrer gemacht, da auch in Finsterwalde kein Doppelsitzer zur Verfügung stand.



Baby II b am Start in Finsterwalde 1940

Ende meiner Ausbildung zum Segelflugzeugführer.

Teil III Mein Weg bis zum Flugzeugführer der Luftwaffe.

Inzwischen ging auch meine Lehrzeit zu Ende und ich konnte vorzeitig im November 1941 als erster Lehrling aus unserem Betrieb die Gesellenprüfung ablegen. Wegen meiner guten Noten wurde ich danach als Lehrgeselle übernommen und in der Lehrwerkstatt eingesetzt.

Unser Betriebsleiter, Herr Proske, riet mir, die Ingenieurlaufbahn einzuschlagen. Einen Studienplatz besorgte er mir für das Frühjahr 1942 an der technischen Hochschule in Berlin. Vorsorglich hatte ich durch Fernkurse alle Voraussetzungen für das Studium erlangt. Aber dann kam alles ganz anders. Freunde von mir legten auch vorzeitig ihre Gesellenprüfung ab, und meldeten sich anschließend als Kriegsfreiwillige. Als Werner Psaar, Ebbo Michaelis und auch Hermann Peters mir ihre Einberufungsbefehle zur Luftwaffe zeigten, änderte ich meinen Entschluss zu studieren, ich wollte auch erst einmal Soldat werden.

Mein Vater hatte als Soldat den Polen- und Frankreichfeldzug mitgemacht und lag nun in Russland an der Front. Aus diesem Grund verweigerten meine Eltern ihre schriftliche Zustimmung zu einer freiwilligen Meldung.

Ich fuhr ohne Wissen meiner Mutter mit dem Fahrrad nach Lübben zum dortigen Wehrbereichskommando, um mich als Kriegsfreiwilliger zu stellen. Ich wollte unbedingt Flugzeugführer werden. Da ich dem zuständigen Feldwebel der Luftwaffe die Zustimmung meiner Eltern nicht vorweisen konnte, schickte er mich wieder weg. Ich ließ aber nicht locker und betrat immer wieder sein Zimmer. Beim vierten Versuch schrie er mich an: "Wenn sie noch einmal hier herein kommen, lasse ich sie einsperren!" Zufällig trat in diesem Moment, ein Bootsmann der Marine herein. „Was schreist du denn hier so herum?“ „Ach der Kerl will unbedingt Soldat werden!“ „Na und, lass ihn doch, auf einen mehr oder weniger kommt es doch gar nicht an!“ In wenigen Minuten hatte ich meinen Einberufungsbefehl zur Luftwaffe in der Hand und musste mich schon am **20. März 1942** in Berlin melden.

Stolz kam ich nach Hause und zeigte meiner Mutter den Einberufungsbefehl. Sie war entsetzt, und mein gutes Verhältnis zu ihr kühlte merklich ab. Mit gemischten Gefühlen gingen wir am Tage meiner Abreise auseinander. Ich wusste nicht, dass ich meine Mutter nicht mehr wiedersehen würde. Sie verstarb völlig unerwartet am 18. August 1942.

Nach meiner Meldung in Berlin wurde ich sofort nach Schleswig weitergeleitet und dann in der dortigen Seefliegerhorstkaserne eingekleidet. Nach einer Woche ging es weiter nach Douai in Nordfrankreich zum Luftwaffenausbildungsregiment Nr. 12.

Während der sehr harten 3-monatigen Rekrutenzzeit hatte ich auch die Aufnahmeprüfungen für das fliegende Personal der Luftwaffe bestanden und wurde **Flugzeugführertauglich** geschrieben. Von den ca. 100 Bewerbern des Regiments gehörte ich zu den zehn, die alle Voraussetzungen erfüllt hatten.

Ich war richtig glücklich, aber es war noch ein langer harter Weg bis zu meinem Ziel.

Neue Bedingungen für die Laufbahn eines Flugzeugführers kamen heraus. Jeder künftige Pilot musste zunächst eine Frontbewährung hinter sich bringen. So wurde ich zu einem Feldregiment der Luftwaffe an die Ostfront, nach Kaunas in Litauen kommandiert, um im Kampfgebiet vor Leningrad als Infanterist eingesetzt zu werden. Eine Woche lang wurde ich dort auf diesen Einsatz vorbereitet, plötzlich lag ein Rückmarschbefehl nach Frankreich vor. Ich sollte mich in der Nähe von Cambrai / Nordfrankreich bei einem neu aufgestellten Feldregiment der Luftwaffe melden. Unsere militärische Führung erwartete im Raum Dünkirchen eine neue Invasion der Engländer. Meine Kompanie bezog Feldstellungen an der Kanalküste und bereitete sich auf die Landung der Briten vor.

Diese erfolgte tatsächlich am 15. August 1942. Von deutscher Seite konnte der Versuch aber zerschlagen werden. Unter schweren Verlusten zogen sich die Engländer zurück. Meine Einheit kam nicht zum direkten Einsatz, aber ich hatte die geforderte Frontbewährung und konnte nun mit der Versetzung zu einer Flugzeugführerschule rechnen, glaubte ich. Wir verließen unsere Stellungen am Kanal und bezogen Quartier in der Nähe von Cambrai / Nordfrankreich.

Dort angekommen, erreichte mich die Nachricht, dass meine Mutter am 18. August 1942 plötzlich und unerwartet verstorben sei. Der Kompaniechef erteilte mir zur Beisetzung Sonderurlaub. Zum ca. 10 Klm. entfernten Bahnhof musste ich laufen. Die Zeit drängte, kurz vor dem Bahnhof sah ich die geschlossene Schranke. Der dort haltende Zug setzte sich wieder in Bewegung . Ich gab alle Hoffnungen auf, diesen noch zu erreichen. Winkend machte ich mich bemerkbar, der Lokführer sah mich und hielt den Zug wieder an. Ob dies auch ein deutscher Lokführer getan hätte? Von helfenden Franzosen wurde ich ins Abteil gezogen, verständigen konnte ich mich mit ihnen nicht, aber irgendwie mussten sie meine Traurigkeit gespürt haben, sie boten mir Obst an und waren freundlich zu mir. Selbstverständlich war dies nicht, denn ich war ja ein feindlicher Soldat. Gerade noch rechtzeitig kam ich zu Hause zur Beisetzung an.

Nach meiner Rückkehr zur Einheit erhielt ich einen Marschbefehl nach Paris, dort sollte ich mich wegen weiterer Anweisungen bei der Dienststelle „General der Flieger“ melden.

Ich erhielt einen Marschbefehl nach Saint Brieuc in der Bretagne zum dortigen Flugzeugführer-Anwärter-Bataillon Nr.1 „**Monte Rosa**“. Die „**Monte**“ war eine bei allen Fluganwärtern gefürchtete Einheit. Sie hatte den Auftrag, die zukünftigen Flugzeugführer der Luftwaffe noch einmal auf ihre Belastbarkeit zu prüfen und ihnen den Befähigungsnachweis zur Eignung zum Unteroffizier zu erteilen. Ich wurde dort auch so empfangen, wie ich es mir vorgestellt hatte. „Was, Flugzeugführer wollen sie werden?“ Hinlegen, auf marsch marsch usw. Auch an PAK- Geschützen wurden wir ausgebildet. Da die Einheit keine Zugfahrzeuge besaß, mussten wir die Kanonen von Hand ziehen und die schweren Munitionskisten selber tragen. So quälten wir uns oft bergauf und bergab. Die Franzosen lachten uns aus und irgendwie habe ich mich geschämt. Dazu kam der tägliche Drill und die Schikanen der Ausbilder, oft von solchen, die die Voraussetzungen für die Laufbahn des fliegenden Personals nicht geschafft hatten. Aber um mein Ziel zu erreichen, fügte ich mich.

Die Ausbildung zum Flugzeugführer war nicht nur sehr hart, sie erfolgte auch nach strenger Auslese. Im Rahmen der Laufbahn galten Zuverlässigkeit, Stressbelastung und alle leistungsbetonten Eigenschaften als Grundvoraussetzung für eine derart kostspielige Ausbildung. „Wer irgendwie negativ auffiel, oder den hohen Ansprüchen nicht genügte, war weg vom Fenster,“ wie man immer so schön sagte.

Bei der alten Luftwaffe war es so, dass Vorgesetzte ab dem Dienstgrad Unteroffizier einen Putzer hatten. Die hierzu abgestellten Soldaten erlangten dadurch einige Vorteile. Durch Zufall wurde ich meinem Zugführer vertretungsweise als Putzer zugewiesen, 14 Tage später dem Spieß der Kompanie. Jetzt hatte ich es geschafft! Gingen meine Kameraden ins Gelände oder zu einer anderen unangenehmen Ausbildung, konnte ich mich schon mal drücken und blieb in der Unterkunft, um Stube und Sachen vom Spieß in Ordnung zu halten. Selten ging ich noch zur täglichen Befehlsausgabe. Als ich aber hörte, dass wieder Fluganwärter zu einer Flugzeugführerschule versetzt werden sollten, war ich zufällig dabei.

Der Spieß las die Namen der zur Versetzung anstehenden Soldaten vor. Plötzlich stutzte er: „Gefreiter..... sie wollen Flugzeugführer werden, treten sie einmal vor, gestern sind sie mir doch aufgefallen, weil unter ihrer Schuhsohle Nägel fehlten, kehrt, rechten Fuss hoch, die Nägel fehlen ja immer noch, so kommen sie nicht zur Flugzeugführerschule, treten sie zurück!“ Kurze Besprechung zwischen Zugführern und dem Spieß, wer als Ersatz versetzt werden sollte. Mein Zugführer schlug vor, den Flieger Koal zur Schule zu versetzen. Nach kurzer Pause kam der Befehl: „Flieger Koal links raus, sie werden zur Flugzeugführerschule A/B 3 nach Guben versetzt!“ So schnell bin ich noch nie in meinem Leben losgewetzt. In kurzer Zeit waren Untersuchungen, Abmeldungen, Sachen packen und Verabschiedung von den Kameraden zu erledigen. Dann ging es mit Musik , begleitet von den zurückbleibenden Kameraden, zum Bahnhof. Hier bestiegen wir einen bereitgestellten Personenzugwagen, der auf der langen Reise unser Zuhause sein sollte. Mehrere Male wurde dieser an andere Züge angekoppelt und nach ca. acht Tagen Bahnfahrt kamen wir in unserem Zielort Guben an.

Ich glaubte nun endlich am Ziel meiner Träume zu sein. Aber neue Hindernisse traten auf. Durch meine plötzliche Versetzung hatte man versäumt, mir den bestandenen Unteroffizierslehrgang zu bescheinigen. So wurde ich kurz zum Arbeitsplatz der Schule nach Brand kommandiert, dort sollte ich in einen gerade laufenden Lehrgang einsteigen, um so meine Bestätigung zu bekommen. Es gelang mir.

Zurück nach Guben: von allen Flugschülern war eine Mutprobe zu bestehen, bevor sie ins Flugzeug kommen, so lautete der Befehl. Jeder Schüler muss einen Sprung vom 5 mtr. Turm nachweisen. Ich war damals Nichtschwimmer, trotzdem sprang ich beherzt hinunter. Jetzt hatte ich alle geforderten Bedingungen erfüllt und wurde zur fliegerischen Grundausbildung zum Arbeitsplatz der Flugschule nach Neuhausen bei Cottbus kommandiert.

Teil IV

Die Ausbildung zum Luftwaffen-Flugzeugführer.

Auf dem Fliegerhorst Neuhausen wurden wir Schüler zunächst mit den örtlichen Verhältnissen, dem Fluggelände und dem Fluggerät vertraut gemacht. Dann war es endlich soweit, die Fliegerkombinationen hatten wir angezogen und unser Fluglehrer Uffz. Fritz Leiß machte uns mit dem Schulflugzeug Bücker 181 „Bestmann“ bekannt. Unvergesslich bleiben mir die Eindrücke vom ersten Flug mit einem Motorflugzeug. Aber zum Träumen blieb keine Zeit. Schon nach 26 Starts und Landungen wurde mir nach Überprüfung durch den Gruppenfluglehrer die Freigabe zum **1. Alleinflug** erteilt. Meine Segelflugausbildung hatte sich bezahlt gemacht. Die meisten Anwärter benötigten fast die doppelte Anzahl von Starts und Landungen mit einem Fluglehrer.



Bücker 181, PIVR, mit der ich meine 1. Alleinflüge machte



TKNM - B 131, unser Schulflugzeug in Neuhausen März 1943, A B 3 Guben

Schulflugzeug Bü 181 - PIVR

Mit diesen Flugzeugen machte

ich meine 1. Alleinflüge

Bücker 131 - TKNM

Nach drei gut durchgeföhrten Starts und Landungen gab es die Gratulation des Fluglehrers mit Ermahnungen für die Fliegerei: „Föhre alle weiteren Flüge, Starts und Landungen in deinem Fliegerleben so durch, wie heute deine ersten Alleinflüge!“ Es folgte das traditionelle Schlipsabschneiden und Schinkenklopfen. Am Abend wurde dann dementsprechend gefeiert.

Auf dem Übungsprogramm standen zunächst weitere Platzflüge mit Notlandeübungen und Ziellandungen. Es folgte die Einweisung auf weitere Flugzeugmuster, wie die Bücker 131 „Jungmann“, die Fw 44 „Stieglitz“ und Klemm 35. Täglich stand Kunstflug auf dem Programm, damit man lernte, das Flugzeug in allen Fluglagen zu beherrschen und sich auch selbst die Angst vor abnormalen Flugzuständen zu nehmen. Mir hat das alles viel Spass gemacht und ich war mit Begeisterung bei der Sache. Auch das Umfeld stimmte. Neuhausen liegt nahe zur Stadt Cottbus, der Bahnhof von Neuhausen liegt direkt vor dem Eingang des Fliegerhorstes. Bis zu mir nach Hause waren es nur 35 Klm!

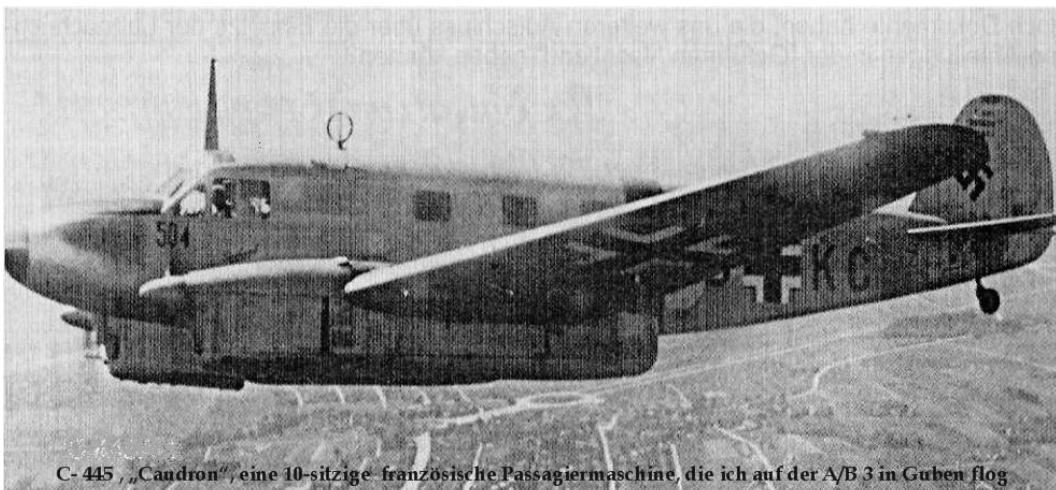
So ging dieser Ausbildungsabschnitt schnell und erfolgreich zuende und es folgte die Kommandierung zum Fliegerhorst Drewitz bei Cottbus. Hier standen uns für die weitere Schulung 2-motorige französische Verkehrsflugzeuge vom Typ „Caudron 445“ bereit.

Ziel dieser Ausbildung war die Alleinflugreife auf diesem Typ, Einweisung in die Instrumentenfliegerei, Überlandflüge usw. Nebenbei wurde viel Unterricht abgehalten, auch das Funken gehörte dazu. Tempo 50 musste jeder Flugzeugführer hören und geben können. Bei unseren Alleinflügen befand sich nur noch ein Mechaniker an Bord. Bei einem solchen Alleinflug verlor ich von der Caudron die hintere Einstiegstür. Flugschüler, die ihr Flugprogramm vorher erfüllt hatten, und im fliegenden Wechsel ausgestiegen waren, vergaßen, die Einstiegstür hinter sich zu verriegeln.

Ich saß schon auf dem Flugzeugführersitz, ließ die Motoren an und rollte zur Startposition. Start und Steigflug verliefen ohne Probleme, als ich aber den Querabflug einleitete gab es einen Knall und Ruck in der Maschine. Der Bordmechaniker sah nach und stellte fest, dass die Einstiegstür nicht mehr vorhanden war. Sonst war aber am Flugzeug nichts beschädigt worden und ich konnte die „Caudron“ sicher landen. Zur Strafe für diese Unaufmerksamkeit mussten wir Flugschüler die Tür suchen. Der Flug fand ausnahmsweise an einem Sonntagvormittag statt und nachmittags hatten wir dienstfrei.. Lustlos durchliefen wir das Waldgebiet, über dem ich geflogen war. Im nächsten Ort setzten wir uns in eine Kneipe und tranken Bier. Auf dem Rückmarsch rief plötzlich einer: „Kommt mal her, da ist unsere Tür, sie hängt oben im Baum!“ Wir holten das fast unbeschädigte Stück herunter und marschierten frohen Mutes zum Fliegerhorst zurück



Meine Fluggruppe mit unserem Fluglehrer Fritz Leiß



C- 445 , „Caudron“, eine 10-sitzige französische Passagiermaschine, die ich auf der A/B 3 in Guben flog

C-445 „Caudron“, 10-sitziges französisches Verkehrs- u. Schulflugzeu

Unser Gruppenfluglehrer OFw. Bunge war für uns junge Flieger schon ein alter Herr von gerade 30 Jahren. Bei der Umschulung auf dieses Flugzeug passierte folgendes: OFw. Bunge flog mit dem Flieger Otto Platzrunden. Bei dieser etwas eintönigen Fliegerei schließt Bunge ein und Flugschüler Otto drehte Platzrunde um Platzrunde. Wir Schüler am Boden hatten den Auftrag, die Landungen zu beobachten, vor allem, ob das Fahrwerk ausgefahren sei. Wir hatten aber anderes im Kopf. Plötzlich rief einer: „Die Caudron hat das Fahrwerk nicht ausgefahren!“ Wir schossen noch eine rote Leuchtkugel, aber schon zu spät, die Maschine machte eine perfekte Bauchlandung. Für OFw. Bunge gab es ein böses Erwachen. Schuld an diesem Zwischenfall waren natürlich wir Flugschüler und eine Bestrafung musste folgen. Nach Beendigung dieses Ausbildungsabschnittes kam die Verlegung nach Guben zwecks Weiterschulung und Abschlussprüfung zum Flugzeugführerschein. Jetzt kam auch die Bestrafung für den Vorfall mit der Bauchlandung.

„Zur Strafe marschiert ihr alle mit dem Fliegersack auf dem Buckel die 25 Klm. nach Guben!“ Wir waren alle richtig sauer, fühlten wir uns doch schon als richtige Flugzeugführer, nun sollten wir laufen und den unbequemen Fliegersack selbst tragen. Außerdem mussten wir beim Verlassen des Fliegerhorstes auch noch singen. Auf unserem Marsch, kurz nach dem verlassen des Horstes, überholte uns ein Lkw, hielt vor uns an und OFw. Bunge stieg aus: „Auf den Wagen ihr Himmelhunde!“ Fröhlich kletterten wir hinauf und aller Groll war vergessen. Lustig und in guter Stimmung kamen wir auf dem Fliegerhorst Guben an. Jetzt begann die Endphase unserer Ausbildung zum Lw. Flugzeugführer. 40 Std. Überlandflüge standen auf dem Programm, diese führten uns über das gesamte „Großdeutsche Reich“. Ich erinnere mich noch an meinen ersten Alleinüberlandflug, der mich von Guben nach Dresden-Klotzsche mit einem offenen Doppeldecker vom Typ FW 44 Stieglitz führte. Ich fand meinen Zielflugplatz und nach der Landung nahm ich meine Karten und die Navigationstasche und suchte dort das Lufthansa Cafe auf. In meiner Fliegerkombi nahm ich auf der Terrasse Platz und fühlte ich mich in meiner Fliegerkombi wie ein ganz „Großer“.

Höhepunkt dieser Ausbildungsphase war die Umschulung auf die Arado 96. Dies war ein doppelsitziges Ganzmetallflugzeug, mit Einziehfahrwerk und einer Verstell-Luftschaube, und mit einem 445 PS starken Motor vom Typ HM 410 versehen. Diese Maschine war voll kunstflugtauglich und bis zu einer Sturzfluggeschwindigkeit von 750 Km/h zugelassen.. Die Reisefluggeschwindigkeit lag bei 360 Km/h.

Verbandsflug, Instrumenten-Überlandflug und Nachtflüge standen auf dem Programm. Daneben fand eine intensive Theorieschulung statt

Dann kam die Woche der Prüfungen.. Zunächst fand die praktische, danach die schriftliche statt. Bei zufriedenstellenden Noten der schriftlichen fiel die mündliche weg. Danach warteten wir alle gespannt auf unsere Ergebnisse. Diese fielen wie folgt aus: von den 12 Prüflingen hatten nur drei die schriftliche Prüfung bestanden. Ich gehörte dazu!

Uns drei wurde das Flugzeugführeraabzeichen und der Fliegerdolch verliehen und wir bekamen 14 Tage Sonderurlaub. Die anderen Kameraden mussten in dieser Zeit Unterricht machen und dann die Prüfung nachholen. Zum Schluss bestanden auch alle anderen.



Flugzeugführeraabzeichen und Fliegerdolch



Flugzeugführeraabzeichen der Lw.



Gruppenfluglehrer Lt. Buder, Fluglehrer Uffz. Fritz Leiß



Am Start in Neuhausen märz 1943

Ende der Ausbildung zum Lw. Flugzeugführer im September 1943

Teil V

Ausbildung zum Jagdflieger auf der Jagdschule Zerbst / Anhalt u. Magdeburg-Süd

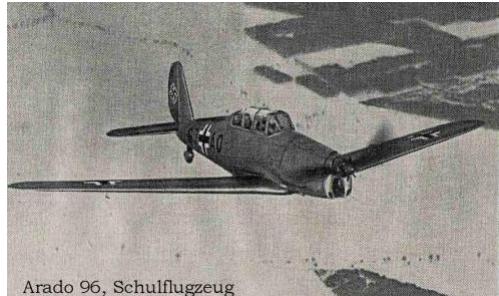


Ziel der Ausbildung war das Jagdflugzeug Messerschmitt Me 109

Nach Abschluss meiner Ausbildung zum Flugzeugführer wurde ich zur Jagdfliegerschulung nach Zerbst/Anhalt versetzt. Wir hatten inzwischen Oktober 1943 und es machte sich auf den Schulen teilweise Spritmangel bemerkbar. Deshalb wurden wir erst einmal auf Warteposition gesetzt und einem OLT. Otto Burmeister unterstellt. Dieser war kein Flieger, aber schon ein im Fronteinsatz bewährter Offizier. Seine vor Leningrad im Erdkampf gemachten Erfahrungen sollte er an uns weitergeben. Dazu gehörte auch das Bauen von Rollstraßen. Und so fingen wir Flugzeugführer an, lustlos Straßen und Abstellboxen zu bauen. Otto Burmeister war ein Freund des Gesanges und es wurde bei ihm während des marschierens und arbeitens viel gesungen. Diese Überbrückung war nur von kurzer Dauer, dann ging es ab nach Magdeburg-Süd, um endlich mit der fliegerischen Ausbildung zum Jagdflieger zu beginnen.

In Magdeburg standen uns folgende Flugzeugtypen zur Verfügung:

Kopien



Arado 96, Schulflugzeug

Arado 96 - B



Arado 96 - B



He 51, Jagdflugzeug

Heinkel HE 51



Focke Wulf 56, Stößer, Jagd- u. Schulflugzeug

Focke Wulf FW 56 "Stößer"



Bücker 131 und Bücker 133



Me 108, Taifun, Reise u. Schulflugzeug

Messerschmitt Me 108-Taifun

Hier wurde nun sehr viel geflogen, wir machten Anflüge mit der eingebauten Filmkamera auf Bodenscheiben, übten Verbands-u.Kunstflug, Tiefflug, Kleinorientierungsflüge und Einführungsflüge in den Jägerluftkampf.

Es war eine schöne Zeit für uns hier in Magdeburg, vieles verlief noch friedensmäßig. Wir flogen viel und abends lockte uns die Stadt mit ihren Lokalen. Das Stammlokal der Flieger war das „HOZO“. Hier spielten tolle Kapellen, wie z.B. Juan Lossas und Wilma Woy sang dazu. Oft wurde auch, wenn die Luft rein war, verbotene Musik wie Swing und Jazz gespielt, aber nur für uns Flieger.

Nach Abschluß dieser Ausbildungsphase ging es zurück nach Zerbst zur Weiterschulung auf die Messerschmitt „Me 109 oder auch Bf 109“ genannt.



Messerschmitt Bf 109 G 6

„Endlich standen wir vor unserem Traumflugzeug. Dieses unterschied sich in allen von den bisher geflogenen Flugzeugen. Sie war der „Starfighter“ dieser Zeit. Die Me war damals das schnellste Jagdflugzeug überhaupt, sie erreichte eine Reisegeschwindigkeit von über 500 Km/h, hatte eine Steigrate von über 1000 mtr./Min. und die Dienstgipfelhöhe lag über 12.000 mtr.

Sie hatte eine geschlossene Kabine, Einziehfahrwerk und eine automatische Verstellluftschaube, sowie automatische Verstellung der Kühlwasserkappen und vieles andere mehr.

Allerdings war sie bei Start und bei der Landung äußerst empfindlich in der Handhabung und neigte stark zum Ausbrechen. Dadurch hatten viele Piloten große Probleme, dieses rassige Flugzeug zu fliegen. Die Umstellung vom offenen Doppeldecker zu der Me war sehr groß.

Die Me 109 trat im Jahr 1936 erstmals in Erscheinung.

Damals hatte sie einen 800 PS starken Motor und ein Abfluggewicht von 2000 Klg. Die letzte Version die ich flog dagegen einen Motor mit 2000 PS Startleistung und wog 4000 Klg.

Dadurch waren auch die Geschwindigkeit, Bewaffnung, Zuladung und die erreichbaren Flughöhen unterschiedlich. Die Me 109 war in der Welt das am meissten gebaute Jagdflugzeug, ca. 40. 000 Stck wurden davon hergestellt.

Zunächst etwas zum Personal auf dieser Jagdschule. Staffelkapitän war Hptm. Ludewig, ein ganz besonderer Typ von Offizier und Jagdfighter. Er hatte Fronterfahrung und war aus uns nicht bekannten Gründen dort abgelöst worden. Von Beruf war er Barmusiker und ausserdem ein großer Hundeliebhaber. Es ging das Gerücht herum, dass er seine Truppenverpflegung mit seinem Spaniel teilte, der ihn auch überall hin begleitete. In seinem Sprachgebrauch kam laufend die Redewendung:“ Bulle, Bulle, nicht wahr nicht, nicht wahr“ vor. Während seiner Unterrichte zählten wir dann immer, wie oft er dies sagte.

Mein Jagdlehrer war der OFw. Knauer, ebenfalls von einem Jagdverband abgelöster Flieger, ein Sonderling. Er besaß in der Nähe des Fliegerhorstes einen großen Bauernhof, täglich ging sein 1. Flug mit uns über die Felder und seinem Hof. Er wollte nachsehen, ob seine Knechte und Mägde auch arbeiten, wie er sich ausdrückte. Uns Jagdschüler behandelte er auch mit

Ausdrücken, als wenn wir seine Knechte wären. Ich kam mit diesem Fluglehrer nicht klar.

Nun zur Umschulung auf die Me 109. Es gab damals noch keinen Doppelsitzer von diesem Typ. Damit wir uns mit der Handhabung dieses Flugzeuges vertraut machen konnten, wurde zunächst ein umfangreiches Einweisungsprogramm am Boden durchgeführt..

Danach machten wir Rollversuche, damit wir spüren lernten, dieses Gerät trotz der schlechten Sicht vom Pilotensitz aus am Boden zu bewegen. Dann erfolgten Startversuche mit Startaufstellung, Anrollen und wieder Abbrechen des Starts.

Die Me hatte ein sehr enges Fahrwerk und einen starken Motor mit einem Propeller von 3,75 mtr. Durchmesser. Der kurze Rumpf und das niedrige Seitenleitwerk erzeugten beim verändern der Längsachse beim Anrollen zum Start ein sehr starkes Rückdrehmoment. Dies führte oft zum Ausbrechen und endete dann mit einem sogenannten Ringelpietz. Es gab dadurch beim Start- u. Landevorgang oft Brüche.. Aus diesem Grund wurden auch nur die fliegerisch besten Flugzeugführer auf dieser Maschine eingesetzt.

Nach Durchführung dieses Übungsprogrammes wurde für die ersten Flüge das Kabinendach abgebaut, um das Schiebemomentverhalten besser zu spüren. Durch den Abbau des Kabinendaches hatten wir aber keine Möglichkeit, das Funkspiegelgerät zu benutzen, da sich die Antenne am Kabinendach befand

Mein erster Start und auch der Landeanflug verliefen gut, nur war ich mit der Landung in ca. 2 mtr. Flughöhe schon fast fertig. Ich erkannte meine gefährliche Situation und gab zum Durchstarten ganz vorsichtig und langsam Vollgas. Die Gefahr beim plötzlichen Vollgasgeben in der Langsamflugphase lag darin, dass sich die „Me“ wegen des großen Propellers um die eigene Längsachse drehen konnte, dann eine ungesteuerte Rolle machte, die fast immer mit einem Aufschlagbrand endete.

Das Durchstartemanöver gelang mir und nach einer Beruhigungsplatzrunde setzte ich zum neuen Landeversuch an. Diese Landung und zwei weitere gelangen mir gut und ich meldete mich danach bei meinem Fluglehrer zurück. Dieser machte mich durch sein Anschreien und seine üblichen Schimpfworte total fertig.

Unsere Fluggruppe bestand aus 12 Piloten. „Merkt euch, sagte er öfter zu uns, drei von euch werden abgelöst, ganz gleich ob sie gut oder schlecht sind, passen sie auf, dass sie nicht darunter sind!“

Obwohl ich eigentlich keine Probleme mit der Fliegerei hatte, war ich von ihm mit zwei anderen Piloten zur Ablösung ausgeguckt worden. Ich war deprimiert und lief lustlos auf dem Vorfeld herum und wartete auf den Überprüfungsflug durch den Staffelkapitän. Dieser fiel fast immer zu Ungunsten des zu Überprüfenden aus.

Der Schulungsbetrieb lief weiter. OFw. Knauer erteilte dem Uffz. Esser einen Flugauftrag, mit einem zweiten Piloten zu einem bestimmten Ort und in eine bestimmte Flughöhe zu fliegen. OFw. Knauer startete etwas später hinterher und wollte diese Beiden angreifen und in einen Luftkampf verwickeln. Er fand sie aber nicht über diesem Punkt. Kehrte zurück, landete und stieg wutentbrannt aus seiner Me: „Wo sind diese beiden Idioten bloß hingeflogen?“

Zufällig lief ich ihm über den Weg. „Koal, rief er, kommen sie her, sie werden nicht abgelöst, der Uffz. Esser ist dran!“ So wurde ich weiter ausgebildet, und der Uffz. Esser fiel beim anschließenden Überprüfungsflug durch. Er wurde abgelöst, um danach Überführungsflieger zu werden.

Ohne weitere Schwierigkeiten konnte ich das Ausbildungsziel zum Jagdflieger erreichen und wurde nach bestandener Prüfung zur Ergänzungsgruppe Ost nach Liegnitz/Schlesien zur weiteren Ausbildung versetzt.

II./Jagdgeschwader 27

Br.

18. JUNI 1944

Beurteilung.

Ergänzungsgruppe: Ost O.U. den 16.6.1944
2./ Staffel

Dienstgrad, Vor- und Zuname: Obgefr. Fritz Koal

Geburtsdatum und -Ort: 24.12.1923 in Raddusch

Diensteintritt: 20.3.1942

Führerschein: LF seit 31.10.1943 EL F seit -

Charakter und Persönlichkeit: Koal ist ein körperlich großer Mensch, der jedoch einen leicht schlacksigen und weichen Eindruck macht. Er ist ein ruhiger und gesetzter Charakter mit offenem und ehrlichem Wesen. Er ist dienstefrig; bei den Kameraden beliebt.

Militärische Leistungen: Seine militärische Haltung lässt etwas zu wünschen übrig. Das Benehmen gegen Vorgesetzte ist gut.

Fliegerische Beurteilung: Koal beherrscht die Bf 109 sicher bei Start und Landung. Beim gefechtmäßigen Fliegen und im Zirkus fliegt er noch etwas weich und hängt meist leicht ab, was er aber durch gutes Schneiden und überlegenes Fliegen wieder ausgleicht. Im Verbundflug fliegt er ^{un}fähig. Orientierungsvermögen und Raumsehen sind ausreichend. Höhenflüge führt er ohne Beanstandung durch. Scheibenabflüge werden zufriedenstellend ausgeführt.

Brüche: kein

zum Jagdfighter ~~gut geeignet~~

geeignet

~~zweck geeignet~~

Zur II./ J.G.

- 2 -



Me – Bf 109 Gustav-6

Teil VI Ergänzungsgruppe „Ost“

Zunächst musste ich mich in Liegnitz/Schlesien beim Stab der Ergänzungsgruppe „Ost“ melden. Diese Gruppe hatte den Auftrag, die ausgebildeten Jagdflieger frontreif zu machen. Außerdem wurden die Flugzeugführer ihrer fliegerischen Eignung entsprechend für einen Verband, der entweder die Me 109 oder die Focke Wulf 190 flog, vorbereitet. Flugzeugführer, die Probleme mit der Me hatten, blieben zur Umschulung auf die Fw 190 in Liegnitz, die übrigen kamen zur weiteren Ausbildung nach Lamsdorf/Weidengut in Oberschlesien. Auch die Fw 190 war ein Jagdflugzeug und hatte als Antrieb einen luftgekühlten Doppelsternmotor, den BMW 801, eingebaut. Diese Maschine war einfacher zu fliegen, beim Start und bei der Landung gab es wegen des breiten Fahrwerks für die Piloten keine Schwierigkeiten. Die Focke Wulf bot den Flugzeugführern durch den großen Sternmotor guten Schutz bei einem Beschuss von vorn.. Deshalb wurde sie auch als Sturmjäger gegen die amerikanischen Viermotoren und als Jagdbomber eingesetzt.

Ich meldete mich in Lamsdorf beim Stab der Ausbildungsstaffel.

Hier wurde ich freundlich aufgenommen und zum ersten Mal während der gesamten Ausbildungszeit hatte ich das Gefühl, als Flugzeugführer anerkannt zu sein. Es herrschte hier ein mir bisher unbekannter kameradschaftlicher Umgangston. Unsere Ausbilder waren erfahrene und erfolgreiche Jagdflieger, einige von ihnen trugen das Ritterkreuz und sonstige hohe Auszeichnungen.

Ca. 25 Flugstunden flog ich dort unter simulierten frontmäßigen Bedingungen. Jetzt folgte die Versetzung zu einem Frontverband.

Die Ergänzungsgruppe „Ost“ war eigentlich für den fliegerischen Nachschub der Jagdverbände an der Ostfront zuständig. Ich hatte aber wieder einmal großes Glück und wurde nach Fels am Wagram/Österreich zum dort liegenden Jagdgeschwader 27 versetzt.

Hiermit war meine fliegerische Ausbildung zum einsatzfähigen Jagdflieger beendet.

Ich wurde zur II. Gruppe vom Jagdgeschwader 27 nach Fels am Wagram versetzt.

N.B. Ich hatte inzwischen eine Gesamtflugzeit von ca. 300 Stunden geflogen. Meine fliegerische Ausbildung fand noch fast unter friedensmäßigen Bedingungen statt.

Teil VII
Erlebnisse die ich im Fronteinsatz beim Jagdgeschwader 27 hatte.

Die II. Gruppe vom JG 27, der ich zugeteilt wurde, lag mit drei Staffeln, der 4., 5., und der 6. Staffel auf dem Fliegerhorst Fels am Wagram. Nach großen Verlusten an Flugzeugführern und Maschinen wurde diese Jagdgruppe hier mit Personal und Material aufgefrischt. Gruppenkommandeur der II. Gruppe war Hptm. Fritz Keller.



Ich erhielt die „gelbe 14“ zugeteilt



Wappen vom Jagdgeschwaders 27

Staffelkapitän der 6. Staffel, zu der ich gehörte, war Olt. Eberhard Schade. Ich hatte auch hier Glück, denn beide Offiziere waren in ihrer Haltung und als Vorgesetzte vorbildlich.

Die Flugzeuge der 6. Staffel trugen gelbe Kennzeichen und mir wurde die „gelbe 14“ zugeteilt. Nach Erreichen der vollen Einsatzstärke sollte unsere Gruppe mit den ungarischen Jagdfliegern der „Puma“ Staffel und einer deutschen Zerstörergruppe, die mit der Me 410 flog, gegen die von Italien aus einfliegenden Bomberverbände der Alliierten eingesetzt werden. Es ging vor allem darum, die kriegswichtigen Erdölfelder und Raffinerien in Österreich, Ungarn und Rumänien zu schützen.

Nach einer fliegerischen Überprüfung durch einen erfahrenen Einsatzpiloten der Staffel wurde ich als einsatzfähig erklärt. Jetzt trafen täglich neue Maschinen ein, diese mussten eingeflogen werden. Meine meist älteren Staffelkameraden hatten dazu keine Lust und spielten lieber Doppelkopf, so überließen sie oft mir das Einfliegen. Die Motoren dieser Maschinen mussten mehrere Stunden im Schonflug mit einer bestimmten Motorleistung geflogen werden, um danach voll belastbar zu sein. So saß ich fast täglich mehrere Stunden in der Me und bekam dadurch Gelegenheit, diese in allen Fluglagen zu fliegen und zu erproben. Ich habe dabei richtig gelernt dieses sensible Flugzeug zu fliegen und auch zu beherrschen. Später kam mir dies bei Luftkämpfen mit feindlichen Jägern zugute.

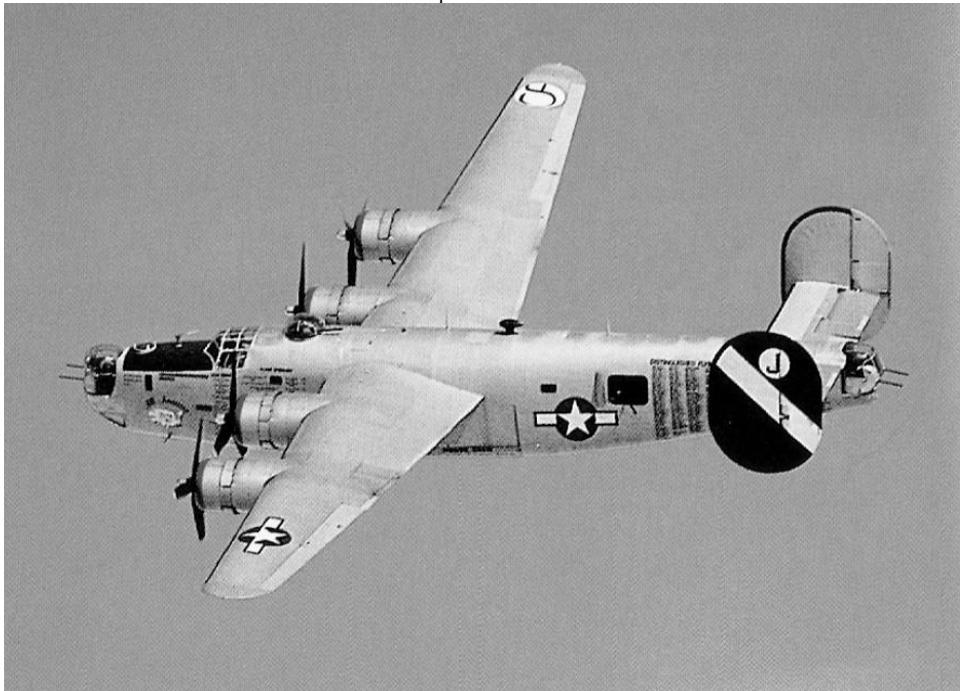
In meinen Aufzeichnungen will ich keine Heldentaten schildern sondern versuchen die Stimmung wieder zu geben, wie ich sie im Einsatzverband empfand.

Ich habe noch viele besondere Erlebnisse aus dieser Zeit in guter Erinnerung. Als junger Einsatzpilot wurde ich dem Uffz. Toni Bradatsch als Kaczmarek zugeteilt, Toni hatte schon einige Feindflüge hinter sich. (Kaczmarek ist der, der neben seinem Rottenflieger fliegt) Er war Österreicher und kam aus Mürzzuschlag / Steiermark. So konnte er mir auf unseren gemeinsamen Übungslügen viel von seiner Heimat zeigen. Der Gipfel vom Schneeberg in der Steiermark war oft unser Überflugziel, und wir hatten viel Spaß daran, die dort oben beim Hotel in Liegestühlen liegenden Urlauber zu überfliegen und auch zu erfreuen.

Zu unserer Staffel gehörte auch Fähnrich Horst Rüdiger. Wir nannten ihn kurz „Knesebeck“ Auch er hatte schon Luftkampferfahrungen und dabei Abschüsse erzielt.

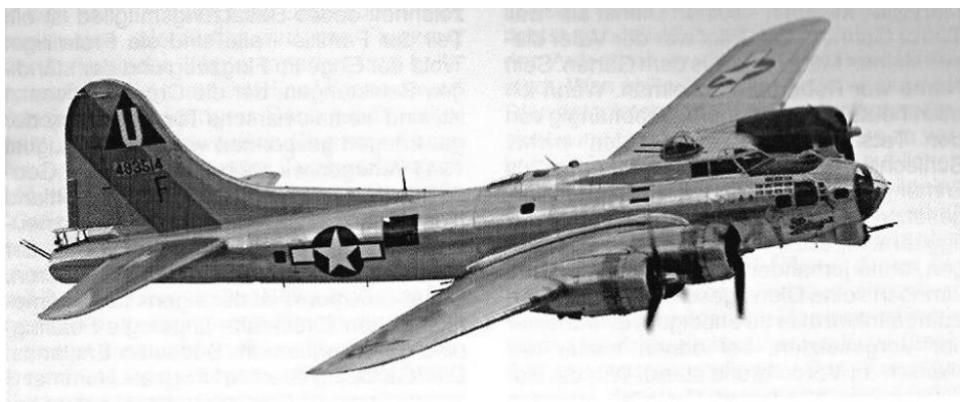
Sein erster Erfolg war der Abschuss einer B-17 „Fortress“, ein viermotoriger amerikanischer Bomber. Nach dem er diesen schwer getroffen hatte, sah er, dass die Besatzung das schwer beschädigte Flugzeug mit dem Fallschirm verließ. Er flog dicht an diese Maschine heran und zählte die abspringenden amerikanischen Flieger. Einer von denen sah die Me und benutzte noch vor dem Verlassen des Bombers eine Bordkanone und schoss unseren Knesebeck ab. Das Ende vom Lied war, dass auch er sich mit einem Fallschirmabsprung retten musste. Er kam dann gemeinsam mit den Amerikanern auf dem Boden an.

Kopien



Liberator, B 24, amerikanischer Bomber, diesen griff ich auf meinem 1. Feindflug an.

Zwei Standardbomber der USAAF, die Deutschland zerbombten.



B-17, Flying Fortress der USAAF, 1944 als Bomber über Deutschland

Fliegende Festung genannt

Oft hatte er auch Probleme mit der Me beim Startvorgang, er brach aus, dass heißt, er konnte die Startrichtung nicht halten.

Eines Tages kam ich von einem Werkstattflug zurück und stellte meine Maschine neben der Werfthalle ab. Da sah ich eine startende Me, die nach links ausbrach und auf die Werfthalle zuraste. Ein kurzer Knall und sie durchschlug das geschlossene Hallentor und verschwand darin. Diese Halle war eine Holzkonstruktion und auf einen ca. 1,50 mtr. hohen Zementsockel gesetzt. Gegen diesen prallte die Me, dabei brach der Motor ab und die zwischen den Beinen des Piloten eingebaute Bordkanone quetschte ihm die Beine ab. Unser „Knesebeck“ war der Pilot; er verstarb einige Tage später an seinen schweren Verletzungen.



Unter Gefr. Leitner kommt aus dem Arrest aus an Wagram im Jni 1944

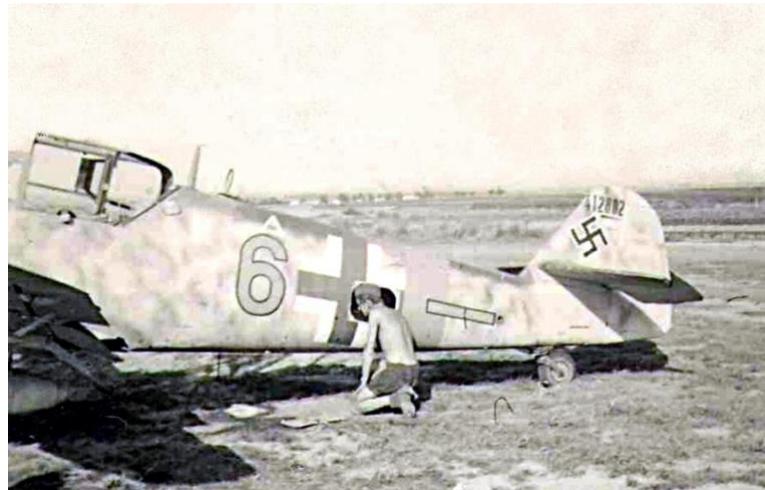
Gefr. Leitner wird tagsüber zum Fliegen aus dem Arrest geholt, danach wurde er wieder eingesperrt.
Er hatte wieder einmal etwas Verbotenes getan



Flugzeugführer der 6. Stff. II./Jagdgeschwader 27, im Jni 1944 in Fels am Wagram

Flugzeugführer der 6. Stff. II.JG 27 in Fels am Wagram Anfang Juni 1944

(Bis auf Toni Bradatsch, Hans Stenglein und Fritz Koal sind alle diese Flugzeugführer von der 6. Stff. im Jahr 1944 gefallen, verwundet worden, oder von Feindflügen nicht mehr zurückgekehrt.)



Die gelbe „6“ der 6.Stff./JG 27 in Fels am Wagram



Kanonen Me 109 in Fels am Wagram, Juni 1944

Oft kannten wir schon die Startzeit der Feindverbände, die in Italien oder in England gestartet waren. So konnten wir uns ungefähr ausrechnen, wann sie in unseren Verteidigungsbereich einfliegen werden und somit auch unsere ungefähre Startzeit. Ich hielt mich oft bei unseren Technikern auf und beschäftigte mich an der Me, um mich besser mit den technischen Einrichtungen vertraut zu machen. Dadurch konnte ich schon nach der Landung oft genaue Auskunft über mögliche Fehlerquelle geben. Ich habe auch heute noch nach so vielen Jahren viele technische Details fest in meinem Gedächtnis. Wegen meiner guten technischen Kenntnisse wurde ich in der Staffel mit der Durchführung von Test- und Werkstattflügen beauftragt.

Über eine Rundsprechanlage wurde laufend die Gefechtslage durchgegeben, dazwischen gab es Musikeinlagen. Um uns abzulenken und bei guter Stimmung zu halten, benutzten wir diese auch, uns gegenseitig Musikwünsche zu erfüllen. Wir Jagdflieger liebten vor allem die in dieser Zeit verbotene Hot- und Jazzmusik und da wir unter uns waren, kam diese auch laufend ins Wunschprogramm,, wie z.B. „Where is the Tiger, Where is the Tiger „, Die Platten hatte unsere Gruppe in Afrika von den Engländern erbeutet. Das Programm wurde bei Durchsagen von neuen Bereitschaftsstufen unterbrochen.

„Achtung, Achtung, ob sofort 15 Min. Bereitschaft!“ klimpte es dann durch den Lautsprecher. jetzt wussten wir, dass in den nächsten 15 Min. mit einem Alarmstart zu rechnen ist. Nervös rauchten einige Kameraden noch eine Zigarette, oder versuchten sich auf ihre Art auf den Feindflug vorzubereiten. Dann folgte die erwartete nächste Alarmstufe:“ Ab sofort „Sitzbereitschaft!“. Die eingeteilten Flugzeugführer laufen zu ihren Maschinen, wo die Flugzeugwarte schon warten. Schnell noch ein mal ans Spornrad pinkeln, wie es der Aberglaube der Jagdflieger erfordert, dann den Fallschirm anlegen, einsteigen, festschnallen. Noch einmal alles überprüfen und auf den Startbefehl warten. Dies ist die schlimmste Phase vor einem Alarmstart, bis dann endlich der Befehl zum Anlassen der Motoren kommt.

Von diesem Augenblick an konzentrierte man sich nur noch auf den Start, den Flug und den Feind, alles andere musste man vergessen, sonst ist man schon verloren. Keine Gedanken mehr an den schönen gestrigen Abend mit der Freundin, an zu Hause und auch nicht an das, was einem eventuell passieren könnte, Absturz, Verwundung, Fallschirmabsprung oder, dass man vom Feindflug nicht mehr zurückkehren könnte.

Schon auf meinem dritten Einsatzflug konnte ich meinen 1. Luftsieg erringen. Ich schoss eine amerikanische P-51 Mustang ab. Dies hätte für mich aber auch anders enden können, denn ich hatte mich vollkommen falsch verhalten und die Anweisungen meines Schwarmführers missachtet. Dieser hatte mir noch vor dem Start gesagt: "Fritze, du bleibst bei mir dran, komme was da wolle!" Mein 1. Wart Willy Schulz dagegen meinte: „Fritze, du musst auch mal einen abschießen!“ Die Warte waren dann besonders stolz auf ihren Flugzeugführer, wenn er wackelnd als Siegeszeichen vom Feindflug zurück kam

Der Luftkampf spielte sich folgendermaßen ab: Nach dem Alarmstart stieg unsere Staffel mit 12 Maschinen schnell in Richtung Alpen auf eine Flughöhe von über 10.000 mtr. Wir bekamen Feindberührung mit amerikanischen Jägern vom Typ Mustang, die etwas tiefer als wir flogen. Es begann eine wüste Kurbelei, ich versuchte zunächst immer dicht hinter meinem Schwarmführer zu bleiben. Dann sah ich eine Mustang, die etwas tiefer von uns flog und mitkreiste. Ich dachte jetzt nicht mehr an die Worte meines Schwarmführers, sondern an die von meinem Freund Willy. So verließ ich meine Position und drückte meine Me nach unten weg und kam auch gleich in gute Schussposition hinter das Feindflugzeug. Ich schoss mit meinen Bordwaffen, erzielte Treffer und sah, wie der Pilot aus seiner getroffenen Maschine mit dem Fallschirm ausstieg. Was für ein Gefühl für einen Jagdflieger: ich war Sieger! Jetzt hielt ich Ort und Zeitpunkt fest und versuchte Anschluss an meinen Schwarm zu bekommen, konnte aber weit und breit keine Flugzeuge ausmachen. Höchstwahrscheinlich habe ich doch länger mit meinem Gegner gekämpft als angenommen.

Ich stieg wieder auf eine größere Höhe und ging auf Heimatkurs. Weit hinten sah ich zwei weiße Kondensstreifen, ebenfalls auf Nordkurs fliegend. Im guten Glauben, dass es sich nur um eigene Flugzeuge handeln könnte, reduzierte ich meine Geschwindigkeit, leitete eine leichte Rechtskurve ein, damit sie schneller heran kommen konnten, um dann gemeinsam nach Hause zu fliegen. Fast zu spät bemerkte ich, dass es sich um Mustangs handelte. Ein harter Luftkampf entbrannte zwischen uns, es ging um Leben oder Tod, jeder wollte den anderen abschießen. Man versucht in eine gute Schussposition hinter den Gegner zu kommen. Durch fliegerisches Können muss versucht werden, dem anderen diese Möglichkeit zu nehmen. In einem Luftkampf heißt es Nerven behalten, ruhig bleiben und weiter kämpfen. Plötzlich nahm ich nur noch eine Mustang wahr, ich musste annehmen, dass die zweite sich abgesetzt hatte, um mich aus günstiger Position abzuschießen. In meiner verzweifelten Lage brachte ich meine Me ins trudeln. Bei dieser Flugfigur kann man nicht so leicht getroffen werden. Als ich glaubte sicher zu sein, beendete ich dieses Flugmanöver. Wieder verfolgte mich eine Maschine, aber ich konnte schnell am Spinner des Propellers erkennen, dass es sich um eine eigene handelte. War ich froh!!! Wir schlossen uns zusammen und landeten beide auf dem Fliegerhorst Götzendorf bei Wien. Hier tankten und munitionierten wir, um dann wieder zu einem neuen Einsatz starten zu können.

Mein Retter war der schon erfolgreiche OFw. Müller von der 4. Staffel unserer Gruppe. Er erzählte mir, dass er eine Me sah, die von zwei Mustangs gejagt wurde. Er konnte sich unbemerkt hinter diese setzen und beide abschießen. Da ich plötzlich zu trudeln begann, hätte er die zweite fast verfehlt. So hat er mir wahrscheinlich das Leben gerettet. Mein Fehlverhalten sollte eine Lehre bei weiteren Feindeinsätzen sein. Mein Abschuss wurde durch die Amerikaner bestätigt. (Eine Kopie habe ich nach dem Krieg erhalten.)

Ein ganz besonderes Erlebnis hatte ich noch nach der Landung in Götzendorf. Ein Flugzeugwart wies mich in eine Splitterbox ein, ich stellte den Motor ab. Wie üblich sprang der Wart auf die Tragfläche, um beim Öffnen der schweren, gepanzerten, Kabinenhaube zu helfen. Große Überraschung, der Wart war mein Freund Wolfgang Eichler, wir waren als Lehrlinge zusammen in Vetschau bei der „FaGeb“ gewesen. Wolfgang war in Götzendorf als Flugzeugwart eingesetzt. (Zufälle !!)

Auf einem weiteren Einsatz, der über Ungarn nach Rumänien ging, flog ich als Kaczmarek beim Staffelkapitän. Unsere II. Gruppe war, wie ich schon erwähnte, als erster Verband in der Luftwaffe mit einem speziellen Höhenmotor ausgerüstet worden.

Mit dem erreichten wir Flughöhen von über 12.000 mtr. und hatten Vorteile gegenüber den feindlichen Jägern, die normalerweise diese Flughöhen nicht erreichten.

Als zusätzliche Einrichtung für unsere Höhenflüge benutzten wir einen Druckatmer, und wir wurden angewiesen, schon vom Boden an zusätzlichen Sauerstoff zu atmen. Wir bekamen blähungsfreie Sonderverpflegung. Druckkabinen waren in unseren Me's noch nicht eingebaut.

Wir befanden uns auf dem Rückflug von einem Einsatz über den Erdölfeldern von Plöesti Rumänien.

Nördlich von Budapest, wir flogen in einem Schwarm von vier Me's, wurden wir von ca. 20 Mustangs verfolgt. Da wir keine Munition mehr hatten und auch der Kraftstoff knapp wurde, konnten wir uns nicht auf einen Luftkampf einlassen. Wir nutzten unsere Stärke durch den Höhenmotor aus und stiegen bis auf eine Flughöhe von 12.200 mtr. Unerwartet folgten uns die Mustangs, blieben aber immer etwas tiefer. Die Mustang hatte eine Flugzeit von mehr als vier Stunden. Wir dagegen, ohne Zusatztank, nur eine Stunde. Sie hatten unsere Situation erkannt und wussten, dass wir bald aus sicherer Flughöhe herunter kommen mussten. Deshalb folgten sie uns. Wir konnten nicht wissen, dass auch die Amerikaner inzwischen ihre Mustangs teilweise mit einem speziellen Höhenmotor ausgerüstet hatten, und mit solchen hatten wir es wohl zu tun. Der Kraftstoff in meiner Maschine wurde knapp und die rote Lampe fing an zu leuchten. Da mein Funkgerät ausgefallen war, flog ich dicht an meinen Staffelkapitän heran und durch Handzeichen zeigte ich ihm, dass ich Kraftstoffprobleme habe. Er nickte mit dem Kopf, das heißt, verstanden. Nun sah ich, wie die beiden zu uns gehörenden Maschinen nach unten wegstürzten und verschwanden. Beide kehrten nicht mehr nach Hause zurück, sie wurden von den unter uns fliegenden Mustangs abgeschossen und überlebten nicht.

Olt. Schade und ich verblieben noch eine kurze Zeit in dieser Flughöhe, dann nickte er mit dem Kopf, legte seine Me auf den Rücken und stürzte senkrecht nach unten weg. Ich folgte ihm und versuchte mit Vollgas, so schnell wie möglich, auf meine Endsturzgeschwindigkeit zu kommen, um ebenfalls durch den feindlichen Jägerverband nach unten zu stürzen. Im Sturzflug merkte ich, dass mein Motor nicht mehr lief und der Propeller sich nur noch durch den Fahrtwind drehte. Die Me meines Staffelkapitäns wurde immer kleiner und verschwand.

Im Sturzflug durchflog ich den Mustangverband. Da diese Mustangs wegen ihres größeren Gewichts in der Lage waren, die Me im Sturzflug einzuholen, brachte ich diese ins Trudeln. Ich wollte dadurch schnellstens die unter mir liegenden Wolken erreichen. Die Mustangs ließen von mir ab.

Durch die Unterkühlung der Me in 12.000 mtr. wo Temperaturen von minus. 65 Grad herrschten, vereiste diese beim Eintauchen in die warmen und feuchten Luftmassen von innen stark. Ich hatte fast keine Sicht nach draußen und konnte auch die Instrumente nicht mehr richtig ablesen. Durch kratzen versuchte ich das Eis wegzubekommen. Im steilen Gleitflug kam ich aus der Wolke heraus und suchte nach einem geeigneten Landefeld für eine Notlandung. Plötzlich gab es einen Ruck in der Maschine und der Motor lief wieder. Durch die Gleitfluglage war der letzte vorhandene Kraftstoff wieder nutzbar.

Sofort ging ich in den Steigflug über, um mehr Sicherheit für die bald folgende Landung oder einen Fallschirmsprung zu erreichen. Östlich von mir waren die Berge der hohen Tatra, in die ich nicht hinein fliegen wollte. So ging ich auf Nordkurs, wo große ebene Felder vorhanden waren. Aber schon kurze Zeit später begann der Motor zu stottern und blieb endgültig stehen. Ich fand schnell ein geeignetes Notlandefeld und bereitete mich auf eine Bauchlandung vor. Dann setzte ich meine Me sanft auf, rutschte durch ein Maisfeld, bis sie zum Stillstand kam. Ungewohnte Stille war plötzlich um mich herum.

Jetzt kommt der Moment für einen Piloten, wo er sich schnell entscheiden muss, was zu tun ist. „Wo bin ich gelandet, ist es Feind- oder Partisanengebiet? Mehrfach wurden Flugzeugführer nach einer Notlandung von der Bevölkerung misshandelt oder sogar umgebracht.“

Ich öffnete das Kabinendach und sprang hinaus. Von allen Seiten kamen Leute auf mich zu. Sie hatten Spaten, Sensen, Gabeln und anderes in den Händen und blieben in kurzer Entfernung von mir stehen. Da ich nicht wusste, ob sie mir freundlich gesonnen sind, machte ich zwecks Verteidigung meine Pistole locker.

Aus der Menge kam mir ein älterer Mann entgegen und blieb vor mir stehen. Ich zeigte auf mein Flugzeug und sagte: „Deutscher Flieger!“ Mit einmal verstand er. Ich hatte großes Glück gehabt, war im Gebiet einer deutschen Volksgruppe in Ungarn gelandet, deren Vorfahren vor vielen Jahren aus Deutschland ausgewandert waren. Ich wurde nun von allen herzlich begrüßt, umarmt und gedrückt.

So nah hatten sie noch nie in ihrem Leben ein Flugzeug gesehen. Dann erschien die Polizei und ich gab ihnen den Auftrag, die Maschine zu bewachen.

Eine Kutsche mit zwei rassigen Pferden davor und zwei nebenher laufenden Fohlen kam angefahren. Eine Dame mit ihren zwei Töchtern stieg aus, begrüßte mich und lud mich ein, in ihrem Haus Gast zu sein. Sie sprach gut deutsch. Wie in einem Triumphzug fuhren wir durchs Dorf und überall standen die Leute und winkten mir zu. Ich kann das alles gar nicht so wiedergeben, aber es war für mich ein einmaliges Erlebnis. Mein Landeort hieß **“Vamosmicola”** und liegt am Donauknie, nördlich der Stadt Gran am Eipel, ein Nebenfluss der Donau. Im Ort wurde viel gefeiert und jeder wollte den deutschen Flieger als Guest haben. Ich musste dann immer viel essen und trinken. Abends fanden mir zu Ehren auf dem Gut meiner Quartiersleute Tanzvergnügen statt. Eine Zigeunerkapelle spielte. Ich war damals 20 Jahre alt und kam mir unwahrscheinlich großartig vor. Zum Schluss musste ich die Braut vom Sohn meiner Quartiersleute küssen. Dies ist dort Brauch und Sitte.

Erst nach drei Tagen erschien das Bergungskommando aus Budapest und ich konnte den gastlichen Ort verlassen.

Quasi per Anhalter fuhr ich dann mit der Bahn, mit einem Truppentransportzug und zum Schluss nahm mich ein aus Budapest kommender Arzt in seinem Opel Kapitän bis nach Wien mit. Mit der Bahn fuhr ich die letzte Strecke nach Fels am Wagram.

Meine Staffel hatte mich schon abgeschrieben und mich als vermisst gemeldet, da meine Landemeldung auf Grund gestörter Telefonverbindungen nicht durchgekommen war. Groß war die Freude bei meinen Kameraden und auch bei meiner Freundin Miezi Meier.

Nach einigen Wochen brachte ein Pilot aus einer Flugzeugwerft in Budapest meine wieder hergestellte Me zu unserer Staffel zurück. Der Pilot war der damalige Uffz. Hermann Kässinger, der als Einflieger in dieser Werft tätig war. Nachdem er sich unseren Staffelbetrieb angesehen hatte, fragte er, ob er nicht zu uns versetzt werden könnte, um Jagdflieger zu werden? Unser Staffelkapitän leitete die Versetzung von Hermann zu uns ein.

Keiner hatte damit gerechnet, als er einige Wochen später tatsächlich bei der 6. Staffel eintraf. Die fehlende Jagdausbildung holte er in einem Kurzlehrgang nach. Anfang September 1944 gehörte er dann endgültig zu uns. Ich war inzwischen Schwarmführer und bekam vom Staffelkapitän den Auftrag, ihn unter meine Fittiche zu nehmen. Wir haben gemeinsam einige Übungseinsätze geflogen und dann auch die ersten Feindeinsätze.

Hermann, Toni und ich wurden gute Freunde, die wir bis zum Tod von Hermann im Jahr 2004 blieben und mit Toni heute noch sind.



Der unzertrennliche Schwarm von Fritz, mit Hermann und Toni. Wir wurden gute Freunde und überlebten auch den Krieg.

Im August 1944 wurde unsere II. Gruppe ins „Reich“ verlegt, wie man in Österreich so sagte. Für uns ging ein schwerer, verlustreicher, aber auch wieder schöner Abschnitt zu Ende. Die Gastfreundschaft in Österreich, Wien, der Wein, die Mädchen und die schöne Landschaft bleiben unvergessen.

Die unerwartete Luftlandung der Engländer in Holland.

Am 16. September 1944, einem Sonntag, bekamen wir am späten Nachmittag plötzlich den Verlegungsbefehl zum Fliegerhorst Gütersloh. Ich war schon auf dem Weg zum Bahnhof, um nochmals nach Hause zu fahren. Ein Meldefahrer holte mich zurück. Englische Luftlandetruppen waren mit Lastenseglern und Fallschirmspringern in Holland im Raum Arnheim, Eindhoven und Nimwegen gelandet. Zur Unterstützung unserer Bodentruppen wurden wir am nächsten Morgen schon sehr früh dort eingesetzt. Für uns als spezielle Höhenjäger war dies eine völlig neue und ungewohnte Aufgabe. Flogen wir sonst immer in großen Höhen, bekamen wir nun Aufträge, im Tiefflug Erdziele zu bekämpfen.

Als ich beim ersten Einsatz das Landegebiet der Engländer überflog, wollte ich meinen Augen nicht trauen. Die Erde war übersät mit Lastenseglern und Fallschirmen, die von den gelandeten Springern liegen gelassen wurden. Um die verschiedenen Einheiten kenntlich zu machen, benutzten die Engländer farblich unterschiedliche Fallschirme, und so sahen die Landeplätze von oben wie große Tulpenfelder aus.

Kopie



Spitfire Jagdflugzeug der RAF

Über diesem Einsatzgebiet hatte ich meine erste Begegnung mit der legendären „Spitfire“ der RAF, die mir fast zum Verhängnis wurde.

Sie kam mir entgegen, kurvte sehr eng hinter meine Me ein und schoss. Ich erhielt einige Treffer in meine Me, die aber die Flugeigenschaften zunächst nicht beeinflussten. Jedoch durch einen Streifschuss wurden die Motorverkleidung und deren Verriegelung beschädigt. Sie sprang auf und klappte auf die andere Seite über. Dadurch kam meine Me in eine Trudelbewegung und war nicht mehr steuerbar. Ich entschloss mich zum Fallschirmausstieg und warf das Kabinendach ab. In diesem Moment klappte die Motorverkleidung auf die andere Seite zurück und ich konnte die Me wieder unter meine Kontrolle bringen. Die Motorverkleidung legte sich durch die Luftströmung etwas schräg über den Motor und blieb so liegen. Offen, ohne Kabinendach, begleitet von einem Kameraden als Schutz, flog ich nach Gütersloh zurück. Immer bereit, falls notwendig, sofort mit dem Fallschirm abzuspringen. Auch bei diesem gefährlichen Flug stand mir wieder ein Schutzengel zur Seite. Im Moment des Aufsetzens schlug die Verkleidung wieder auf die andere Seite und brachte dadurch meine Maschine in eine Schräglage. Dabei berührte die rechte Flügelspitze und das rechte Fahrwerksbein den Boden, einen Überschlag konnte ich verhindern.

Unsere Gegner hatten schon bei der Landung in Holland große Verluste erlitten, denn sie landeten genau in einem Bereitstellungsraum einer deutschen Panzerdivision. Der Landeversuch wurde dadurch schnell zerschlagen. Auch unser Auftrag war erfüllt und wir verlegten wieder von Gütersloh nach Finsterwalde zurück.

Einige Einsätze flogen wir von dort aus noch als Begleitschutz, dann kam der Verlegungsbefehl zum Feldflugplatz Canitz bei Riesa. Dies war ein ganz einfacher Flugplatz, ohne Hallen und Unterkünfte und besaß nur eine unbefestigte Start- und Landefläche. So waren wir inzwischen ein richtiger Wanderzirkus geworden. Wir Flugzeugführer bezogen Privatquartiere im Ort. Mit den Bewohnern hatten wir schnell einen guten Kontakt hergestellt, sie waren stolz auf ihre Flieger und nahmen uns mit Herzlichkeit auf. Und hübsche Mädchen gab es dort auch.

Tagsüber fand der gewohnte Ablauf statt, wir warteten auf den Einflug der Alliierten Verbände. Fast täglich kam es zu Alarmstarts gegen diese, um die in der Nähe liegenden Hydrierwerke von Leuna und andere Industrieanlagen im Raum Halle-Leipzig zu schützen.

Zu dieser Zeit waren im Reich alle Tanz- und Vergnügungsveranstaltungen verboten. Wir Flieger hielten uns aber nicht an dieses Verbot und organisierten in der kleinen Gaststätte von Canitz, so genannte „Turbanfeste“. Die mitziehenden Ehefrauen und Bräute von einigen Flugzeugführern und eingeladene Mädchen nahmen daran teil. Mit Handtüchern wickelten uns die weiblichen Gäste einen Turban.



Kommodore JG 27, Major Franzisket

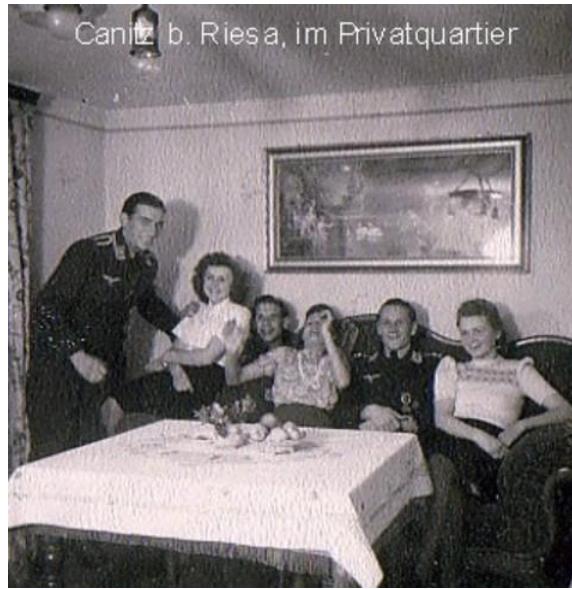


Hptm Keller, Kmdr.
II. Gruppe JG 27

Kommandeur II./JG 27, Hptm. Keller



General der Jagdflieger Adolf Galland und Kommodore JG 27 Oberst Edu Neumann
in Afrika



Im Privatquartier in Riesa-Canitz, Nov. 1944.

Der **12. November 1944** wurde für unsere Staffel ein schwarzer Tag. Es war ein neblig trüber Sonntag, Da wir wegen der Großwetterlage nicht mit einem Einsatz rechnen mussten, hatten wir unsere Quartiersleute und Freundinnen zu uns eingeladen, um ihnen unsere Flugzeuge zu zeigen. Zunächst vertrieben wir Flugzeugführer uns die Zeit mit allerlei Albernheiten. Die meisten von uns waren gerade 20 Jahre alt. Einer kam auf die Idee, uns in einer Me zu fotografieren. Jagdflieger sind sehr abergläubisch und tun dies nie vor einem Einsatz. Da wir aber nicht damit rechneten, setzten wir uns nacheinander in eine Me und es wurden Aufnahmen gemacht. Als letzter kam Hermann an die Reihe. Nach der Aufnahme, klappte einer das Kabinendach zu und zog die Abdeckplane darüber und Hermann saß noch n dieser.. Eine Weile ließen wir ihn drin sitzen und holten ihn dann aber wieder heraus. „Das zahle ich euch heim“, sagte er noch, dann gingen wir fröhlich und gut gelaunt zum Mittagessen.

Für uns Flugzeugführer war am Liegeplatz eine kleine Baracke aufgestellt. Hierin verbrachten wir die Wartezeit auf unsere Feindeinsätze, spielten Skat, Doppelkopf oder gingen anderen Beschäftigungen nach. Im Vorraum war eine kleine Garderobe eingerichtet, in der wir Uniformjacken und persönliche Dinge ablegten, die wir auf einem Feindflug nicht mitnehmen durften. Dieser Raum hatte keine elektrische Beleuchtung, jeder merkte sich genau wo, er seine Sachen abgehängt waren. Hermann hatte heimlich fast alle umgehängt und so gab es dann im Dunkeln viel Ärger beim suchen der persönlichen Dinge. Dies sollte übrigens die angekündigte Rache sein.

Unsere Gäste erschienen. Auch ich erwartete Besuch von meiner neuen Freundin Anita und hoffte, dass meine bisherige nicht erscheint. Zwei ihrer früheren Freunde waren Flugzeugführer gewesen und tödlich abgestürzt. Da ich nicht der dritte sein wollte, machte ich Schluss und gab das mir von ihr zur Verfügung gestellte Fahrrad an meinen Staffelkameraden Hans Conrad ab, der sich mit ihrer Schwester angefreundet hatte. Da es ja in der Familie blieb, durfte Hans es nun benutzen.

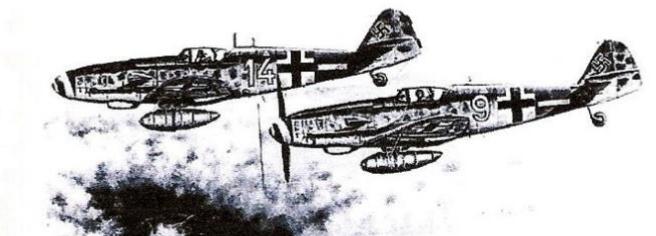
Am Nachmittag änderte sich plötzlich das Wetter, die Sonne kam durch, der Nebel verschwand und wir bekamen gutes Flugwetter. Unsere ausgelassene Stimmung wurde plötzlich durch das schrillen des Alarmtelefons gestört, unsere Staffel wurde in Alarmbereitschaft versetzt. Kurz danach kam der Befehl zur Sitzbereitschaft. Wir Piloten stiegen ein und warteten auf den Startbefehl. Feindliche Flugzeuge vom Typ Mosquito waren im Anflug auf das Reichsgebiet gemeldet und wir sollten diese bekämpfen. Nach kurzer Zeit kam aber die Meldung, die Mosquitos wären abgedreht und hätten das Reichsgebiet wieder verlassen. Unsere Bereitschaft wurde nun in einen Übungseinsatz umgewandelt und wir erhielten Startbefehl. Mit drei Schwärmen von vier Me's gingen wir nacheinander in die Luft, ich führte den 2. Schwarm. Nach dem geplanten Übungsprogramm wollten wir in geschlossener Staffelformation unseren Flugplatz im Tiefflug überfliegen, dann hochziehen, auflösen und wegen der Enge des Platzes einzeln hintereinander landen.

Alles verlief planmäßig. Wir befanden uns im Sinkflug aus großer Höhe, die einzelnen Schwärme flogen weit auseinander gezogen und waren dabei, sich zu einem geschlossenen Verband zu formieren. Hermann flog an meiner linken Seite und wir befanden uns in einer Rechtskurve. Etwas nach hinten versetzt flogen auf der rechten Seite die beiden anderen Maschinen von meinem Schwarm. Im Kurvenflug wurde

innerhalb der Schwärme ein Positionswechsel vorgenommen, um den Flugweg der außen und innen fliegenden Maschinen anzugeleichen. Wir „unter- oder hinter schneiden“ uns dann. Dies ist ein etwas gefährlicher Vorgang, der oft geübt und von allen Flugzeugführern beherrscht werden muss.

Beim Unterfliegen meiner Me kam es zu einer Kollision unserer beiden Maschinen. Mit dem Propeller durchsägte die Me von Hermann kurz hinter meinem Sitz den Rumpf meiner Maschine und teilte diesen in zwei Hälften. Ich raste steuerlos mit dem Vorderteil der nahen Erde entgegen. Schnell warf ich das Kabinendach ab und sprang heraus. Wegen meiner geringen Absprunghöhe zog ich sofort den Auslösegriff des Fallschirmes und im Moment der Öffnung war ich schon auf Höhe der oberen Kante eines Getreidesilos. An seiner Seitenwand glitt ich hinunter und schlug unten mit dem Hinterkopf auf das Anschlussgleis, genau neben der Laderampe auf. Dabei zog ich mir stark blutende Kopfverletzungen zu. (Siehe Skizze) Das alles hatte sich in Bruchteilen von Sekunden abgespielt. Als ich aus meiner kurzen Ohnmacht erwachte, sah ich, dass das komplette Heckteil meiner Me nur ca. 15 mtr. von mir entfernt lag. Das Vorderteil schlug ca. 400 mtr Luftlinie entfernt inmitten eines Sportplatzes auf, explodierte aber nicht. Glücklicherweise fand an diesem Sonntag keine Sportveranstaltung auf diesem statt. Es ist unglaublich, was ich für ein Glück hatte. Wenn ich heute am Husumer Hafen an den hohen Silos vorbei fahre, werde ich immer noch an diesen Absturz erinnert.

Zusammenstoß in der Luft über Riesa / Elbe
am 12. November 1944



Die „Gelbe 9“ rammte die „Gelbe 14“ und teilte diese den Rumpf in zwei Hälften.

Vorderteil der „Gelben 14“ Ich springe mit dem Fallschirm ab Heckteil der „Gelben 14“

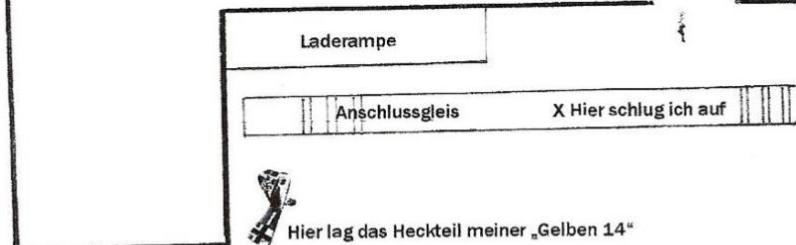


Getreidesiloanlage in Riesa / Elbe

Ansicht von oben. Genau über diesem Getreidesilo sprang ich am 12. Nov. 1944 aus meiner geteilten „Me“ mit dem Fallschirm ab.
Der Fallschirm öffnete sich erst, als ich schon auf Höhe der oberen Kante des Silos war.

Höhe der Anlage: ca. 60 mtr.

An dieser Wand glitt ich mit dem Fallschirm nach unten und schlug auf das Anschlussgleis auf.



Ich hatte großes Glück gehabt, mein Leben hing hier an einem sehr dünnen Faden.

Das abgetrennte Vorderteil meiner „Me“ stürzte ca. 400 mtr. entfernt von hier in die Mitte eines Sportplatzes, explodierte aber nicht.

Nachdem ich den 1. Schock überwunden hatte, versuchte ich Hilfe zu bekommen. Die Silos waren mit einem Bretterzaun umgeben.

Da Sonntag war, befanden sich auch keine Beschäftigten auf dem Betriebsgelände. Ich kletterte am Bretterzaun hoch und sah auf der Straße eine ältere Dame stehen: „Wie sehen sie denn aus?“ sagte sie, dann kletterte ich hinüber und erzählte ihr was passiert sei. Sie nahm mich mit in ihre Wohnung. Zunächst versorgte sie notdürftig meine Kopfwunden, dann gab sie mir einen Cognac zu trinken. Ich sah, dass sie ein Telefon hatte, so konnte ich meine Staffel benachrichtigen.“ Was, du lebst“? Meine Kameraden waren sehr überrascht, dass ich den Absturz überlebt hatte. Das ganze Geschehen hatte sich fast über dem Flugplatz abgespielt und war von vielen beobachtet worden. Mein Absprung war nicht erkennbar, da sich der Fallschirm erst kurz über dem Erdboden geöffnet hatte.

Dann holte man mich mit einem Auto ab und brachte mich zum Staffelliegeplatz. Jetzt erfuhr ich erst, was weiter geschehen war.

Hermann zog, nachdem er mich gerammt hatte, seine „Me“ nach rechts oben weg und kam dabei mit der Me vom Hans Conrad in Berührung. Beim Ausweichen stieß Hans Conrad mit seinem Schwarmführer zusammen. Dieser konnte noch aussteigen und sich mit dem Fallschirm retten. Hans Conrad dagegen war festgekeilt und schlug mit beiden Maschinen in eine Werkhalle des Eisenhüttenwerkes von Riesa auf und erlitt tödliche Verletzungen.

Mein Aberglaube wurde gestärkt, Hans war der dritte Pilot mit Verbindung zur Familie meiner gewesenen Freundin, der tödlich abstürzte. Hermann flog immer noch und versuchte wegen der beschädigten Maschine eine Bauchlandung durchzuführen. Vorher musste er den unter dem Rumpf befestigten Zusatztank abwerfen, benutzte dafür aber den falschen Hebel, nämlich den für das Notausfahren des Fahrwerkes. Was Hermann nicht wusste war, dass durch den falschen Handgriff der Zusatztank sich noch unter dem Rumpf befand, aber das linke Fahrwerksbein ausgefahren war. So setzte die „Me“ sich nicht auf den Bauch, sondern rollte auf einem Fahrwerksbein über das Platzende hinaus. Die Maschine kam mit einem Kopfstand in einer FLAK-Stellung zum Stehen. Ihm war nichts passiert.



Kopfstand einer Me 109 von der 1. Gruppe JG 27

Ein Fliegerdenkmal. (Nicht von mir verursacht)

Weiter zu mir. Unser Fliegerarzt Dr. Winkelmann, der in der Staffel anwesend war, nahm mich ins Krankenrevier mit, um meine Wunden zu versorgen. Er musste eine Kopfwunde nähen, zwei weitere durch Klammern schließen. Dann legte er mir einen großen Kopfverband an und erteilte mir eine Woche Heimurlaub. Auf dem Weg zum Bahnhof wickelte ich den Verband wieder ab und legte meine noch damals reichlich vorhandenen langen Haare über die Wunden. Ich war damals sehr eitel!

Ein schön begonnener Tag endete für uns so tragisch. Wir hatten einen Kameraden und vier Me 109 ohne Feindeinwirkung verloren.

Als ich eine Woche später vom Genesungsurlauf zurückkam, hatte unsere II. Gruppe schon nach Hopsten bei Rheine verlegt. Ich erhielt den Befehl, mit den restlichen Maschinen und Flugzeugführern nach Hopsten nachzukommen.

Fliegerhorst Hopsten-Rheine.

Jetzt begann für uns der schwärzeste Abschnitt unserer Einsatzzeit, was wir aber noch nicht wussten. Wir lagen nun nahe zur Westfront und flogen fast täglich Einsätze über diesem Gebiet. Ständig waren wir den Tiefangriffen feindlicher Jabos auf unseren Fliegerhorst ausgesetzt und wurden oft im oder nach dem Start in Luftkämpfe mit den Alliierten Fliegern verwickelt. Oft konnten wir dadurch unsere vorgegebenen Angriffsziele im Frontgebiet nicht erreichen.

Trotzdem wurde unsere Einsatzstärke durch Flugzeugführer und Maschinen hochgehalten. Wir hatten fast immer eine Einsatzstärke von 16 Maschinen je Staffel, und Kraftstoff war auch noch vorhanden. Die Einsatzfähigkeit der jungen Flugzeugführer ließ aber zu wünschen übrig. Sie hatten nur eine Kurzausbildung hinter sich, konnten die Me nur mit Mühe und Not in die Luft bringen. Von taktischem Jägereinsatz und frontmäßigem Fliegen hatten sie keine Ahnung. Für uns „Alten“ waren sie oft nur eine Belastung und für die feindlichen Jäger leichte Opfer. Viele überlebten ihren ersten Feindflug nicht.

Kopien



Amerikanischer Jabo P-47 Thunderbolt



Amerikanische P-38 Lightning



P- 51 Mustang, amerikanisches Jagdflugzeug, mein 1. Luftsieg.

Am **16. Dezember 1944** begann die Ardennenoffensive. Jetzt flogen wir täglich Einsätze zur Unterstützung der auf dem Vormarsch nach Frankreich befindlichen Bodentruppen. Mehrere deutsche Jagdgeschwader waren für diesen Großeinsatz zusammengezogen und aufgefrischt worden.

Mehrmals täglich flogen wir in Geschwaderstärke von ca. 200 Jägern und Jabos ins Frontgebiet ein und verblieben dort ca. 30 Minuten, dann wurden wir vom nächsten Verband abgelöst.

Da über dem westlichen Flugplätzen eine Schlechtwetterfront lag, konnten die alliierten Luftstreitkräfte nicht in voller Stärke zum Einsatz kommen. Der Vormarsch unserer Bodentruppen ging rasch voran und wir glaubten, das Weihnachtsfest in Paris feiern zu können. Dies war aber nur ein Wunschdenken.

Die Wetterlage im Westen besserte sich und die feindlichen Fliegerverbände traten uns wieder mit ihrer zahlenmäßigen und materiellen Übermacht entgegen. Bei uns wurde der Kraftstoff knapp und so mussten wir unsere Einsatzstärke täglich reduzieren. Durch die vielen Ausfälle an erfahrenen Jagdfliegern wurden wir auch fliegerisch geschwächt.. Unser Staffelkapitän Hptm. Eberhard Schade verließ uns und wurde Gruppenkommandeur der I. Gruppe / JG 27. Sein Nachfolger wurde Hauptmann Lebert, er kam als Lehrer von der Lw.-Kriegsschule Dresden und hatte keine Erfahrung als Jagdflieger. Ich wurde mit der fliegerischen Führung der Staffel beauftragt und Hptm. Lebert flog an meiner Seite als Rottenflieger.

Am 18. Dezember hatten wir mehrere Einsätze geflogen und wieder schwere Verluste erlitten. Auch unser Gruppenkommandeur Hptm. Fritz Keller wurde abgeschossen, verwundet und konnte sich nur mit einem Fallschirmabsprung retten. Nach zwei Tagen kam er humpelnd zurück. Ich traf ihn im Staffelbereich und meldete den Einsatzzustand. Ein anderer Hptm. begleitete ihn. Diesem nahm er von seinen Schulterstücken zwei Sterne, heftete sie auf meine Schulterklappen und gratulierte mir zur Beförderung zum Feldwebel. Ich war einfach platt, war ich doch erst vor vier Monaten zum Unteroffizier befördert worden. Ich hatte eine Blitzkarriere gemacht. So erging es mir auch, als er mir das EK I. Klasse verlieh. Wir befanden uns im Gefechtsstand zur Einsatzbesprechung. „Alles klar?“ fragte er, „dann raus mit euch!“

„Halt, ich habe noch etwas vergessen, Koal komm mal her“ rief er, nahm sein EK I von seiner Lederjacke und heftete es an meine. „Morgen bekommst du dein Eigenes, dann bringst du mir meines wieder zurück!“ Das war unser beliebter Kommandeur Hauptmann Fritz Keller!

Anfang Juni 1944 war ich mit acht weiteren Flugzeugführern von der Ergänzungsgruppe Ost zur II. Gruppe des Jagdgeschwaders 27 versetzt worden. Sechs von ihnen überlebten die ersten Feindeinsätze nicht, wurden abgeschossen, verwundet oder starben den Fliegertod. Mein Freund Horst Grunow, mit dem ich am selben Tag zur II. Gruppe versetzt wurde, erlitt bei einem gemeinsam durchgeföhrten Feindeinsatz mehrere Durchschüsse im Schenkelbereich. Horst brachte seine Me109 trotz der Verwundung wieder nach Hopsten zurück. Er konnte sie nach der Landung aber nicht mehr zum Liegeplatz rollen. Man holte ihn aus der Maschine und brachte ihn mit einem „Sanka“ zum Krankenrevier direkt neben unserem Gefechtsstand. Ich konnte ihn dort kurz sprechen, sah seine durchschossene blutige Lederhose. „Fritz, sagte er, ich bin bald wieder da!“ Einige Tage später verstarb er an seinen schweren Verletzungen. Für mich war dies ein schwerer Schlag, war ich doch nun der Letzte von diesen acht jungen Flugzeugführern, die im Juni 1944 zur II. Gruppe gekommen sind.

Täglich bekamen wir von den Flugschulen junge Piloten zu gewiesen. unerfahren und schlecht ausgebildet hatten sie im Luftkampf keine Chance. Wir konnten sie auch nicht schützen oder ihnen helfen. Wir „Alten“ der 6. Staffel, dazu gehörten Toni Bradatsch, Hans Stenglein, Hermann Kässinger und ich, kamen einstweilen immer heil von unseren Feindflügen zurück und erzielten auch Abschüsse. Unsere Fronterfahrung machte sich bemerkbar. Auch Hermann, der eigentlich oft vom Pech verfolgt war, erzielte in wenigen Einsätzen Abschüsse und wurde mit dem EK I ausgezeichnet.

Kurz vor Weihnachten erwischte es unseren Toni. Im holländischen Luftraum wurde er über der Front von einer Mustang abgeschossen und konnte sich durch einen Fallschirmsprung aus der brennenden Maschine retten. Sein Pech dabei war, dass er mit dem Fallschirm genau zwischen die Kampflinie der Bodentruppen fiel. Er wurde dabei von zwei Seiten mit Infanteriewaffen beschossen und konnte sich zunächst in einem Wassergraben verbergen. Gegen Abend machte eine deutsche Infanterieeinheit einen Angriff auf den gelandeten Flieger, um ihn gefangen zu nehmen.

In letzter Minute konnte er sich als deutscher Pilot zu erkennen geben. Das ganze war ihm nun aber doch zu viel, Toni war Österreicher: „Da kämpfe ich für euch, und ihr beschießt mich noch“, sagte er wütend. Um seine beim Aufprall erlittene Gehirnerschütterung auszukurieren, schickte unser „Fliegerdoktor“ ihn für vier Wochen ins Jagdfliegererholungsheim Bad Wiessee. Das geschah am 22. Dezember 1944.

Zwei Tage danach wurde auch Hermann vom Himmel geholt. Eine Mustang schoss seine Me in Brand, auch er konnte sich mit dem Fallschirm retten. Auch ihm verhalf die beim Absprung erlittene Gehirnerschütterung zu einer Fahrkarte nach Bad Wiessee.

Am 1. Weihnachtsfeiertag 1944 erwischte es auch mich. Ich führte als Staffelführer die 6. Staffel mit 16 Messerschmitt 109 und hatte den Auftrag, den Höhenschutz für die übrigen drei Staffeln der II. Gruppe zu übernehmen. Wir hatten den Auftrag, feindliche Kampfverbände im Raum Brüssel zu bekämpfen.

Nach dem Anlassen der Motoren rollten wir in Hopsten geschlossen über die Rollstraße zur Mitte der drei Klm langen Ost-West Startbahn, um dann Schwarmweise in die Luft zu gehen. Zur gleichen Zeit startete

die fünfte Staffel am Anfang derselben Bahn. Die 4. u. 7. Staffel benutzte die quer zur langen Startbahn liegende Bahn und die Rasenfläche. Nach dem Sammeln der Gruppe ging es im Gefechtsverband auf Westkurs in Richtung Belgien.

Kurz nach dem Start stellte ich fest, dass der Motor meiner „Me“ übertourte. Schnell konnte ich den Fehler in der Verstellautomatik des Propellers erkennen und beseitigen. Eigentlich musste nach einem solchen Vorfall wieder sofort gelandet werden. Um aber als Staffelführer meine zum größten Teil unerfahrenen Staffelkameraden nicht in Stich zu lassen, setzte ich den Flug fort.

Es war ein herrlicher wolkenloser Wintertag, alles sah aus der Luft so friedlich aus. Über uns der blaue Himmel, darin viele weiße Kondensstreifen der in großer Höhe in Richtung Deutschland fliegenden Feindverbände. Wir aber hatten den Auftrag nach Belgien zu fliegen, um unsere im Vormarsch befindlichen Bodentruppen zu unterstützen. Um nicht erkannt zu werden, flogen wir in einer Flughöhe, in der es nicht zur Kondensstreifenbildung kam. Im Luftraum über der Eifel wurden die drei unter mir fliegenden Staffeln unserer Gruppe von einer großen Anzahl Mustangs angegriffen. Ich gab meiner Staffel den Angriffsbefehl. Im Sturzflug ging es nach unten und es begannen erbitterte Luftkämpfe.

Ich kam bei dieser wüsten Kurbelei in gute Schussposition hinter eine Mustang, schoss und traf sie schwer, sie stürzte nach unten weg. Ob ich sie abgeschossen habe, konnte ich nicht mehr feststellen, denn in diesem Augenblick schlug es in meine Me ein. Sie wurde schwer getroffen. und ich kam mit ihr in einen unkontrollierbaren trudelnden Flugzustand. Ich musste aussteigen. Dies klappte zunächst nicht, da durch die Drehungen starke Fliehkräfte auf meinem Körper einwirkten und ich dadurch Bewegungslos wurde. So hatte ich nicht die Kraft, mit den Händen an die Anschnallgurte und den Kabinennotabwurfhebel zu kommen. In einer solchen Situation ist man völlig hilflos, bleibt aber bei vollem Bewusstsein. Man erkennt alles und sieht auch, wie der Höhenmesser schnell drehend nach unten geht. Es waren die schrecklichsten Sekunden. meines Lebens.

Dann änderte sich plötzlich die Fluglage meiner Me. Es gelang mir die Anschnallgurte zu lösen und das Kabinendach abzuwerfen. Ich flog aus dem Sitz, dabei streifte ich noch mit einem Bein das Seitenleitwerk, zog den Fallschirmschlösegriff und der Schirm öffnete sich. Plötzlich ungewohnte Stille um mich herum, nur aus weiter Ferne hörte ich das Brummen von Motoren und Geräusche von Kanonen und Maschinenwaffen. Am Schirm hängend merkte ich, dass alles dunkel um mich herum war, nur silberne Streifen zogen durch meine Augen. Ich konnte nicht mehr sehen! Zuerst nahm ich an, dass mir Kühlflüssigkeit in die Augen gespritzt wäre, da diese stark trännten. Dann vermutete ich, dass ich mich mit dem Kehlkopfmikrophonkabel meiner Kopfhaube stranguliert hätte. Wütend nahm ich diese ab und warf sie weg.

Während des Hinunterschwebens hat man viel Zeit zum Nachdenken, plötzlich läuft einem sein bisheriges Leben wie in einem Film vor Augen ab.

Verschwommen bekam ich auf einem Auge etwas Sehkraft zurück und erkannte die unter mir liegende Landschaft. So konnte ich meinen voraussichtlichen Landeplatz ausmachen. Nach meiner Berechnung hing ich über 15 Minuten am Fallschirm. Ich hatte ihn in großer Höhe gezogen. Da ich nicht in einem Ort landen wollte, versuchte ich nun meinen Landeplatz zu beeinflussen. Unter mir war eine bergige, schneebedeckte Landschaft. Nach einer verhältnismäßig sanften Landung suchte ich schnell ein Versteck, da ich nicht wusste, ob ich auf deutschem oder feindlichem Gebiet gelandet war. Ich kroch in ein dichtes Dornengestrüpp, nahm meine Orden ab und vernichtete die geheimen Aufzeichnungen über Funkfrequenzen und Angriffsziel. Schon nach kurzer Zeit hörte ich näher kommendes Stimmengewirr. Ich wagte jetzt nicht mehr zu atmen, weil ich annahm, man könnte es hören. Trotz meiner Aufregung erkannte ich aber, dass es deutsche Sprachlaute waren. Ich machte mich durch Rufen bemerkbar, man holte mich mit vorgehaltenem Gewehr aus meinem Versteck. Ich war kurz hinter der eigenen Frontlinie auf deutschem Gebiet in der Schneeeifel gelandet. Wo meine Me verblieb, war konnte ich nicht mehr festzustellen. Man wundert sich später immer wieder, wozu man in einer solchen Notsituation in der Lage ist.

Es war der 1. Weihnachtsfeiertag 1944 und ich war sehr glücklich, alles lebend überstanden zu haben. Am Heiligabend hatte ich noch meinen 21. Geburtstag gefeiert.

Nun brachten mich die Soldaten in ihren Gefechtsstand und versorgten mich. Mit einem zufällig in Richtung Köln fahrenden PKW. konnte ich mitfahren. Von Köln aus fuhr ich in der Nacht mit einem Zug weiter nach Münster. Wegen feindlicher Jabo-Angriffe fuhr tagsüber kein Zug mehr.

In Münster angekommen, lief ich durch die Trümmer der völlig zerstörten Stadt mit meinem Fallschirm übern Arm. Ich suchte eine Straße in Richtung Norden, um nach Hopsten kommen. Auf den Straßen waren keine Menschen zu sehen, geschweige denn ein Fahrzeug. Dann erreichte ich die Stadtgrenze.

Überraschend überholte mich ein Trecker der in Richtung Greven fuhr, der Fahrer nahm mich mit. In Greven fand ich eine Gelegenheit, eine Telefonverbindung zu meiner Einheit zu bekommen. Hier löste mein Anruf große Freude darüber aus, dass ich noch am Leben war. „Wir schicken sofort einen PKw!“ Mit großem Hallo wurde ich nach meiner Rückkehr bei den Kameraden empfangen. Nicht nur meine Staffel hatte Verluste gehabt, sondern auch die gesamte II. Gruppe. Mehrere meiner Kameraden waren von diesem Einsatz nicht mehr zurückgekehrt. Auch unser neuer Kommandeur Ritterkreuzträger Hptm. Kutscha wurde bei seinem ersten Einsatz mit unserer II. Gruppe abgeschossen und kam auch mit dem Fallschirm unterm Arm nach Hopsten zurück.

Am nächsten Tag fuhr ich nach Osnabrück in eine Klinik, wo meine Augen gründlich untersucht wurden. Man stellte schwere Blutergüsse in beiden Augen fest, verursacht durch die großen Fliehkräfte denen ich während des Absturzes ausgesetzt war. Ich wurde zunächst fluguntauglich geschrieben, bekam eine Woche Heimurlaub und fuhr zu meinem Onkel Fritz nach Raddusch. Anschließend bekam ich die beliebte Fahrkarte nach Bad Wiessee ins Jagdfliegererholungsheim. Hier wurde ich von den bereits dort anwesenden Freunden Toni und Hermann, herzlich begrüßt. Einige schöne erholsame Wochen verlebten wir dort und vergaßen darüber fast den Krieg. Gut erholt kamen wir Anfang März wieder zur 6. Staffel nach Hopsten-Rheine zurück. Außer Hans Stenglein gab es keine alten Freunde mehr. Einige waren verwundet worden oder hatten in diesen für uns aussichtslosen Kämpfen ihr Leben lassen müssen.

Ich frage mich heute oft, wie wir das alles so verkraftet haben? Täglich verloren wir gute Freunde und immer wieder stiegen wir in unsere Maschinen. Wir glaubten immer noch, gegen diesen uns überlegenen Gegner unsere Pflicht erfüllen zu müssen und unser Vaterland zu schützen.

Wer hat mich abgeschossen?

Im Jahr 1998 bekam ich aus Bonn einen Anruf. „Sind sie der frühere Feldwebel Fritz Koal, der am 24. Dezember Geburtstag hat und einen Tag danach abgeschossen wurde?“ „Ja, der bin ich!“ „Na, dann haben wir sie ja endlich! Wissen sie wer sie abgeschossen hat?“ „Nein, das weis ich nicht!“ „Sie waren das letzte Opfer des amerikanischen Jagdfliegerasses Major. George E. Preddy.

Er wurde nach diesem Luftkampf im Landeanflug auf seinen Heimatflugplatz Aisch in Belgien von eigener FLAK abgeschossen und starb dabei den Fliegertod!

Nachdem Maj. Preddy mich vom Schwanz einer Mustang, hinter der ich saß, weggeschossen hatte, musste ich mit dem Fallschirm abspringen. Jetzt suchte man Zeitzeugen, mit denen er seinen letzten Luftkampf geführt hatte. Aus Unterlagen in Washington geht hervor, dass ich sein 27. und sein letzter Abschuss war.

Ihm zu Ehren wurde das auf dieser Seite gezeigte Bild von C. Trow White gemalte und mit einem dementsprechenden Bericht in Washington in einem Air Museum ausgestellt.

Kopie

Die „gelbe 14“ von Fw. Fritz Koal und die „gelbe 9“ von Fw. Schröder, 6. II. JG 27
Titel des Bildes ist: „Alles Schläft“ C. Trow White, Oil in Canvas, 27 x 48



Ausschnitte aus dem amerikanischen Abschussbericht:
Fw. Fritz Koal and Fw. Karl-Heinz Schröder of II.JG 27 cruise across the cold December sky in 1944. Koal in Yellow "14" is flying a Bf 109G-10 (WNr. 490180) Schröder in Yellow "9" is flying a Bf 109G-14 (WNr. 785758)
On Christmass Day 1944 both took off from their base at Hopsten, Germany.
Just after 11:00 with the rest of II./JG 27. (etc)

Koal and Schröder were forced to bail out when they were shot down over Adenau. Koal was seriously wounded and did not return to his unit until March 1945. In April he added more to his six confirmed victories.

Both Koal and Schröder were the last two victories scored by American ace Maj. Georg Preddy who in turn was shot down and killed by American anti-aircraft fire just a few moments later.

P-51 "CRIPES A MIGHTY"; MAJ. GEORGE E. PREDDY
328th FS, 352nd FG, 8th AIR FORCE Asch (Y - 29)



P-51 „CRIPES A MIGHTY“; Maj. GEORGE E. PREDDY 328th, 352nd FG, 8th AIR FORCE. Aisch (Y - 29)



Im Einsatz an der Westfront Dez. 1944

So sah ich im Dezember 1944 aus, gezeichnet von den schweren Einsätzen



Frau Bitter, Inge Koal, Charlotte König, Jill Kässinger, Louise Bradatsch, Elisabeth Hanagarth, Toni Bradatsch
Alfred Hanagarth Hermann Kässinger, Fritz König, Gerhard Bitter
Vor der Dorfkirche von Beesten, wo Hermann auf dem Dach landete, Fritz fotografiert

Unsere II. Gruppe lag vom November 1944 bis zum 20. März 1945 auf dem Fliegerhorst Rheine-Hopsten, Hermann besorgte uns durch Tauschgeschäfte mit ortsansässigen Bauern reichlich Zusatzverpflegung in Form von Spanferkeln.

In der Nacht des 19. März 1945 erfuhren wir von Informationen unseres Geheimdienstes, dass am nächsten Tag alle im Raum Rheine liegenden Fliegerhorste durch die Alliierten Luftstreitkräfte bombardiert und zerstört werden sollten. Jede unserer Staffeln hatte immer noch je 16 einsatzfähige Me109. Aus Kraftstoffmangel war nur die Hälfte von denen voll betankt. Jetzt mussten sofort die voll

betankten Me's auf die Hälfte entleert und der entnommene Kraftstoff dann auf die anderen Maschinen verteilt werden.

Im Morgengrauen startete dann die II. Gruppe wie vorgesehen und landete mit allen Maschinen auf dem Ausweichplatz Bad Lippspringe. Nachdem wir in der Luft waren, hörten wir über Funk von Piloten der I. Gruppe, die in Rheine-Bentlage lag, dass sie im Start von einer Unzahl Mustangs angegriffen werden. Wir konnten keine Hilfe leisten, da unser Kraftstoffvorrat zu gering war. Ein Teil der Me's der I. Gruppe wurde dabei abgeschossen, mehrere Flugzeugführer verloren dabei ihr Leben. Wir hatten Glück, dass es uns nicht traf, denn Rheine- Bentlage liegt nur ca. 20 Klm. von Hopsten entfernt.

Kurz nachdem wir Hopsten verlassen hatten, kamen die „Viermots“ der Amerikaner und zerstörten den Platz in einem mehrstündigen Bombardement. Wir hatten durch die Vorwarnung nur eine Me verloren, die nicht flugklar vor der Werfthalle stehen geblieben war.

Geschlossen erreichte unsere II. Gruppe den Fliegerhorst Bad Lippspringe. Unsere Techniker waren inzwischen auch eingetroffen und machten unsere Me's wieder einsatzklar. Unsere Einsatzziele blieben auch von dort die aus dem Westen anrückenden Verbände der Engländer.

Alle im Einsatz befindlichen Jagdflieger der Lw. wurden im März 1945 aufgefordert, sich freiwillig zu diesem Wahnsinnesatz zu melden.

Fernschreiberstelle:		Gef. ein
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Armeeschilder, Ausgabe A		Geheime Kommandosatz
Ursprungsstation Sollzeitungsstation Datum: 15.3.1945 Uhr: 17:25 Uhr Nr.: 1887 Reichs		Zeitstempel: Datum: 15.3.1945 Uhr: 17:25 Uhr Absender:

SOFORT NACH VERLESTUNG ZU VERNICHTEN

8,3,45 - 15,25

AN NJG 3 (PERSOENLICH AN OBERST RADUSCH)

NICHT UEBER REGISTRATOR LEITEN, NUR BESTIMMT FUER KOMMODORE

AU F BEFEHL DES HERRN REICHSMARSCHALLS IST FOLGENDER AUFRUF AN ALLE FLUGZEUGFUEHRER MIT ABGESCHLOSSENER ODER FAST ABGESCHLOSSENER K-AUSBILDUNG IN DEN JAGDVERBAENDEN DER LUFTFLOTTE REICH, DER ERGAENZUNGSGESCHWADER DES GENERALS DER JAGDFLIEGER UND IN DEN EINHEITEN DES GENERALS DER FLIEGERAUSBILDUNG ZU VERLESEN.

VERLESEN HAT DURCH DISziPLINARVORGESETZE IM RANGE EINES GESCHWÄDERKOMMODORE UNTER AUSDRUECKLICHER VERPFlichtUNG DER FLUGZEUGFUEHRER AUF GEHEIMHALTUNG ZU ERFOLGEN.

DER SCHICKSALKAMPF FUER DAS REICH, UNSER VOLK UND UNSERE HEIMAT-
ERDE STEHT AUF DEM HOEHEPUNKT. FAST DIE GANZE WELT STEHT GEGEN
UNS. IM KAMPF UNS IST ENTSCHLOSEN, UNS ZU VERNICHTEN UND IN IHREM
BLINDEN HASS AUSZUROTEN.

MIT AEUSSERSTER LETZTER KRAFT STEMMEN WIR UNS GEGEN DIESE DROHENDE FLUT.

WIE NIE ZUVOR IN DER GESCHICHTE UNSERES DEUTSCHEN VATERLANDES DROHT
UNS EINE ENDGUELIGE VERNICHTUNG, AUS DER KEINE WIEDERGEBURT MOEG-
LICH IST. DIESSE GEFAHR IST NUR AUFZUHALTEN DURCH DIE AEUSSERSTE
BEREITSCHAFT HOECHSTEN DEUTSCHEN KAEMPFERTUMS. DESHALB KENDE ICH
MICH AN EUCH IN DIESER ENTSCHEIDENDEN MINUTE. - RETTET DURCH BE-
WUSSTEN EINSATZ EURES LEBENS DIE NATION VOR DEM UNTERGANG. ICH
RUF EUCH AUF ZU EINEM EINSATZ, BEI DEM ES NUR MIT GERINGER WAHR-
SCHEINLICHKEIT EINE RUECKKEHR GIBT IHR, DIE IHR EUCH MELDET,
WERDET SOFORT IN DIE FLIEGERISCHE AUSBILDUNG ZURUECKGEFUEHRT,
.KAMERADEN - EUCH WIRD DER EHRENPLATZ IN DER LUFTWAFFE NEBEN IHREN
RUHMVOLLSTEN KAEMPFERN GEHOEREN. IHR WERDET DEM GANZEN DEUTSCHEN
VOLKE IN DER STUNDE HOECHSTER GEFAHR HOFFNUNG AUF DEN SIEG GEBEN
UND FUER ALLE ZUKUNFT VORBILD SEIN.

GEZ. GOERING

MELDUNGEN ZAHLENMASSIG NACH EINHEIT GETRENNNT
ENDGUELTIGE AUSWAHL DURCH GEN. DER JGDEL.

GEZ KOLLER

ZUSATZ BEFEHLSHABER LUFTFL. REICH:
ERWARTUNG, DASS AUFRUF VON KOM. - DER BEDEUTUNG DES EINSATZES ENT-
SPRECHEND - MIT ALLEM MITTELN UNTERSTUETZT WIRD,
FREIWILLIGE SIND HAMENTLICH ZU NENNEN, DAMIT ICH SIE IM BEREICH DER
LUFTFL. ALS LEUCHTENDES BEISPIEL HEROISCHER EINSETZBEREITSCHAFT BE-
KANNIGEREN KANN

657 STUMPF

SEZ. STÜPPF

Da die oberste Heeresführung oft nicht mehr wusste, wie weit der Feind schon auf deutschem Gebiet vorgerückt war, flogen wir oft allein Aufklärungsflüge über und auch weit hinter dem Feindgebiet, um Stärke und Zielrichtung des Gegners festzustellen. Wir waren oft überrascht, wie weit der Feind sich schon auf deutschem Gebiet befand.

Wir Flugzeugführer wohnten im Hotel „Bärental“ an der Reichsstraße 1 zwischen Bad Lippspringe und Detmold gelegen, Nachts hörten wir schon immer Motorengeräusche von Panzern, Artillerie- und anderen schweren Militärfahrzeugen, die pausenlos in Richtung Osten fuhren

Am 28. März 1945 verließen wir wie gewohnt unser Quartier, um zum Flugplatz zu fahren. Im Ort Schlangen, kurz vor Bad Lippspringe, wurden wir von deutschen Infanteristen gestoppt, die dort Straßensperren und Verteidigungsstellungen aufbauten. „Die Engländer sind schon in der Stadt Bad Lippspringe und wir lassen niemanden mehr durch!“ Wir wollten aber unbedingt unsere Maschinen vor dem Zugriff der Engländer retten. Man erteilte uns die Erlaubnis, auf eigene Gefahr und Verantwortung auf Schleichwegen zum Flugplatz zu fahren. Dort kamen wir auch rechtzeitig vor den Briten an und konnten alle Maschinen in die Luft bringen. Auch unsere Techniker verließen unbemerkt den Platz und kamen heil und sicher im neuen Einsatzort Braunschweig-Völkenrode an. Zur Verabschiedung konnten wir noch durch Tiefangriffe die auf der Reichsstraße Nr.1 vorstoßenden englischen Truppen angreifen.

Von Braunschweig-Völkenrode aus flogen wir jetzt Einsätze gegen die vom Westen und Süden auf Restdeutschland vor rückenden Feindverbände.

Auf einem Einsatz flog ich als Schwarmführer mit vier Me's über den Harz und Thüringen freie Jagd und Aufklärung. Über dem Flugplatz Langensalza fliegend sah ich, dass dort amerikanische Transportflugzeuge. Wir griffen sofort die feindlichen Flugzeuge an und erzielten Abschüsse, anschließend konnten wir noch einige am Boden stehende zerstören. Wir wurden bei unserem Angriff nur von leichter FLAK beschossen, kehrten aber ohne Verluste zu unserem Heimatfliegerhorst zurück.

Trotzdem konnten wir den vorrückenden Feind nicht aufhalten und mussten auch Völkenrode räumen, die Engländer waren schon kurz vor Braunschweig angekommen und vom Süden vorrückend hatten die Amerikaner schon Thüringen erreicht.

Am Sonntag, den 08.04.1945, erhielten wir Startbefehl zum sofortigen Verlassen des Fliegerhorstes und Verlegung nach Helmstedt-Marienborn. Während des Startvorganges meiner Me ging der Schwungkraftanlasser kaputt und ich konnte den Motor nicht starten. Eine sehr heikle Situation! Schnell lief ich zur Me meines Staffelkapitäns, um ihm dies zu melden. „Behalten sie zwei Mechaniker hier, die den Anlasser wechseln, danach kommen sie nach und die beiden Mechaniker versuchen mit dem Motorrad Marienborn zu erreichen!“ Die Beiden haben schwer gearbeitet, konnten den Schaden aber erst in der Nacht beheben. Sie übergaben mir die Me und fuhren mit dem Motorrad wie geplant nach Helmstedt-Marienborn ab. Ich konnte wegen der Dunkelheit nicht mehr starten und war zum Warten verurteilt. Wer kurbelt mir am nächsten Morgen, bevor die Engländer hier sind, den Schwungkraftanlasser hoch? Der Fliegerhorst Völkenrode war geräumt und nur ein Wettermann und vier Helferinnen befanden sich noch auf dem Platz, um ihn an die Engländer zu übergeben. Ich sprach mit ihnen und fragte, ob sie mir die Me ankurbeln würden? Im Morgengrauen des nächsten Tages standen alle vier vor meiner Messerschmitt und nach einer kurzen Einweisung klappte es mit dem Anlassen. Der Motor sprang an und ich rollte dankbar winkend zum Start und erreichte danach schnell Marienborn.

Die vier Lw. Helferinnen verließen danach aber auch den Platz und begaben sich in Richtung Osten. Später trafen wir uns auf dem Fliegerhorst Schwerin wieder, wir nahmen sie in unserer Staffel auf, so verblieben sie sicher bei uns bis zum Kriegsende.



Piloten der 6. Staffel mit unserem Kommandeur Fritz Keller und unserem Fallschirmwart Gerhard Paisdzior. Alle gezeigten Flugzeugführer waren mehrmals ausgestiegen. Gerhard Paisdzior erzählte uns, wie er immer gezittert hat, wenn wir zum Feindflug gestartet sind : **“Hoffentlich gehen meine Schirme auf!”**

Nur wenige Tage blieben wir in Marienborn, unser Einsatzgebiet blieb das gleiche wie von Völkenrode aus.

Aber die feindlichen Truppenverbände rückten von allen Seiten in Restdeutschland vor. Auch diesen Platz mussten wir verlassen und unser neuer Einsatzort sollte Salzwedel werden.

Am 11. April 1945 starteten wir um 17:40 in Marienborn und flogen im Staffelverband im Tiefflug zu unserem neuen Einsatzort. Ca. 20 Km vor Salzwedel wurden wir von leichter FLAK beschossen und Uffz. Bödecker bekam Treffer in seine Me. Er konnte aber weiter fliegen und landete mit uns in Salzwedel. Wir meldeten den Vorfall und schimpften auf die deutsche FLAK, die uns beschossen hatte. Dort steht aber keine solche, sagte man uns. Ich bekam den Befehl, sofort mit Toni Bradatsch wieder zu starten, um nachzusehen, wer auf uns geschossen hatte. Beim Überfliegen des Gebietes sahen wir, dass es sich um mehrere englische Panzer handelte, die auf den Fliegerhorst Salzwedel zu rollten. Über Funk meldeten wir dies. Der Flugplatzkommandant befahl sofortige Räumung des Fliegerhorstes und Vernichtung aller wichtigen Einrichtungen. Panik entstand auf diesem, alle dort gelandeten Flugzeuge bekamen sofortigen Startbefehl. So auch unsere II. Gruppe, sie verließ den Platz und flog über die Elbe in Richtung Perleberg und landete dort.

Toni und ich aber mussten wieder in Salzwedel landen, um dort genaue Angaben zu machen. Wir wurden zum Platzkommandanten gefahren, dem wir unsere Meldung machten. In großer Eile versuchten wir danach zu unseren Maschinen zu kommen. Einen Kradfahrer zwangen wir mit vorgehaltener Pistole, uns sofort zum Abstellplatz unserer Me's zu fahren. Beim Rollen zur Startbahn konnten wir sehen, wie eine im Landeanflug befindliche, HE 162, „Volksjäger“ genannt, abgeschossen wurde und brennend abstürzte. Die britischen Panzer waren am Platzrand angekommen. Wir beide starteten und flogen unserer Staffel nach Perleberg nach. Inzwischen wurde es dunkel und nur mit Mühe fanden wir den abgedunkelten Fliegerhorst Perleberg. Wir landeten dann auf der nur spärlich mit Panzerhandlampen markierten Landebahn.

Unsere Techniker versuchten mit ihren Fahrzeugen die Elbe zu überqueren, aber alle Brücken waren gesprengt. So fuhren sie nach Norden und fanden bei Lauenburg noch eine heile Brücke. Erst nach zwei Tagen trafen sie wieder bei uns in Perleberg ein.

Strahlend zeigten sie uns, was sie mitgebracht hatten. Beim Überqueren der Elbbrücken sahen sie ein schon halb versenktes Schiff am Elbufer liegen, das von Soldaten und Zivilisten geplündert wurde. Unsere schwarzen Männer beteiligten sich daran und brachten mehrere Flaschen holländischen Genever, Liköre und andere schöne Dinge mit. Jedenfalls konnten wir das Wiedersehen gebührend begießen. Unsere Techniker machten die Maschinen wieder einsatzklar und wir erhielten neue Einsatzziele. Die Verteidigung der Reichshauptstadt Berlin gegen die vom Osten anrückenden russischen Truppenverbände wurde eine unserer Hauptaufgaben.

Diese hatten inzwischen Küstrin erobert und waren dabei, über die 20 von ihnen errichteten Notbrücken die Oder zu überqueren. Die östlich von Berlin gelegenen „Seelower Höhen“ waren zum Hauptverteidigungspunkt der deutschen Armee ausgebaut worden. Man wollte hier den Vormarsch der Roten Armee auf Berlin stoppen. So kam es hier zu einer großen Schlacht zwischen deutschen, russischen und polnischen Truppenverbänden.

Zur Erinnerung an die gefallenen russischen und polnischen Soldaten dieser Schlacht wurde in Seelow ein Ehrenmal errichtet. Bei einem Besuch dort konnte ich später lesen, dass dabei ca 8.000 deutsche, 35.000 russische und über 10.000 polnische Soldaten gefallen sind.

Am 13. April 1945 verlegten wir in den Abendstunden von Perleberg zum Fliegerhorst Schwerin-Görris. Hatten wir uns bisher immer in Richtung Osten abgesetzt, ging es jetzt nach Norden. Das Großdeutsche Reich war schon sehr klein geworden und immer noch kämpften und flogen wir Feindeinsätze. Wir glaubten, dass wir unsere Heimat schützen und verteidigen müssen und wir doch noch den Endsieg erringen werden.

Am 16. April 1945 wurden wir in Schwerin wieder einsatzklar gemeldet. Unsere Einsatzaufträge blieben wie gehabt. Auf einem Aufklärungsflug nach Süden und Westen von Berlin sah ich, wie in Havelberg an der Elbe eine große Anzahl amerikanischer Jagdbomber vom Typ Thunderbolt P-47 fast schulmäßig die dortigen Elbe-Havel-Schleusenanlagen angriffen und bombardierten. Ich entschloss mich zum Überraschungsangriff, ging im Sturzflug nach unten und kam auch unbemerkt hinter die letzte der im Angriff befindlichen Feindmaschine. Mein Angriff war erfolgreich. Jetzt hatten die amerikanischen Flieger mich erkannt und verwickelten mich in einen harten Luftkampf. Allein gegen ca 20 Thunderbolts kämpfend versuchte ich mich zu retten.

Kopie



Die P-47 Thunderbolt, 42-26671, „No Guts no Glory“ hat Europa zwischenzeitlich Richtung USA verlassen.

Einer meiner härtesten Luftkampfgegner.

Ich sah nur noch Feindmaschinen um mich herum. Gut, dass die Me in dieser Flughöhe der Thunderbolt gegenüber fliegerische Vorteile hatte, die ich noch durch meine Erfahrungen ausnützen und mich so immer wieder aus einer gefährlichen Lage befreien konnte. Dann stieg ich mit Vollgas in Richtung Sonne, um mich abzusetzen. Eine Thunderbolt kam genau von vorn auf mich zu und schoss aus allen Rohren. Acht Maschinenkanonen hatte diese in den Flächen eingebaut. Ruckartig riss ich meine Me herum, um nicht mit ihr zusammen zu stoßen, da knallte es aber schon. In die rechte Tragfläche bekam ich mehrere Durchschüsse, ein Geschoß traf und durchlug ein Propellerblatt. Das ca. 2 cm große Loch bemerkte ich erst nach der Landung. Meine Me blieb aber flugfähig und es wurden keine wichtigen Teile beschädigt. Über dem Plauer See konnte ich der feindlichen Übermacht entkommen und danach in Görris landen. Meinen Leichtsinn hätte ich fast mit dem Leben bezahlt.

Die stark beschädigte rechte Tragfläche meiner Me musste ausgewechselt werden. Ich hatte jetzt eine etwas ungewöhnlich aussehende Maschine. Unsere für Höheneinsätze ausgerüsteten Maschinen hatten einen hellblauen Anstrich, die neue rechte Fläche aber einen dunkelgrünen. Zum Umlackieren war keine Zeit vorhanden. Der Propeller brauchte nicht gewechselt zu werden, da das Loch keine Unwucht erzeugte. Diese Me verlor ich einige Tage später auf einem Feindflug, über den ich noch berichten werde.

Wir kämpften an allen Fronten: im nördlichen Bereich gegen die englischen und amerikanischen Luftstreitkräfte und im östlichen gegen die russischen Armeen.

Ende April 1945 erhielt ich einen gefährlichen Einzelauftrag. Ich sollte nach Cottbus fliegen, um zu erkunden, ob die dort eingeschlossene Armee des Feldmarschalls Schörner noch kämpfte.

Der Flug führte mich genau über meinen Heimatort Raddusch. Auf dem Bahnhof unmittelbar neben meinem Elternhaus hielt ein Personenzug. Meine Schwester hatte meinen Überflug gesehen und erzählte mir später, dass kurz nachdem ich wackelnd über unser Haus geflogen war, mehrere russische Flieger kamen und den Zug beschossen. Dabei wurde auch mein Elternhaus getroffen und am Giebel durch mehrere Einschüsse beschädigt.

Ob ich nun Glück gehabt hatte, weiß ich nicht. Da ich alleine flog, hätte ich mich wohl auch nicht in einen Luftkampf mit diesen eingelassen. Mir war auf diesem Flug doch etwas komisch zu Mute. Ich flog über meinen Heimatort hier war ich aufgewachsen, und jetzt waren die Russen dort! Auf dem Rückflug von Cottbus nach Görris wäre ich fast in die Sendemasten bei der Stadt Königswusterhausen hinein geflogen. Die Wetterlage hatte sich enorm verschlechtert, die Wolken lagen fast auf. Ich zog in die Wolken hinein und flog im Blindflug auf Nordkurs weiter. So erreichte ich wieder Schwerin-Görris und konnte die erfolgreiche Durchführung meines Auftrages melden. Mein im Sommer 1944 erworbener Blindflugschein hatte sich bewährt und mir wohl auch das Leben gerettet.

Anfang April 1945 waren die Stadt Cottbus und Umgebung von den Russen eingekesselt worden. Jetzt marschierten diese unter dem Befehl des russischen Feldmarschall Shukow weiter auf Berlin zu. Im riesigen Waldgebiet um das Dorf Halbe, kurz vor Königswusterhausen, fand dann vom 28. April bis zum 01. Mai 1945 die verlustreichste Schlacht des II. Weltkrieges statt. Nie zuvor wurden auf so kleinem Raum in so kurzer Zeit so viele Menschen getötet. Marschall Shukow setzte seine Taktik der 1000 Kanonen ein. Der kommandierende deutsche General Theodor Busse wollte sich auch in dieser aussichtslosen Lage nicht ergeben und opferte dadurch tausende deutscher Zivilisten und Soldaten.

Im Waldgebiet von Halbe befindet sich der größte mit über 30.000 Toten belegte Kriegsgräberfriedhof der damaligen DDR. Er wurde jetzt vom deutschen Kriegsgräberbund ausgebaut und wird gepflegt.

Am 23. 04. 1945 erhielten Toni und ich den Auftrag, einen Aufklärungsflug gegen die schon östlich von Berlin angekommenen russischen Truppen zu fliegen. Im Tiefflug konnten wir die Schrecken des Krieges hautnah erkennen. Überall brannten Dörfer, auf den Straßen fuhren z.T. zwischen russischen Truppenverbänden die Flüchtlingstrecken. Oft waren diese auch zusammen geschossen oder von den Feindpanzern überrollt, lagen im Straßengraben oder auf den Feldern. Ein grausames Bild, so etwas hatte ich nie auf meinen früheren Feindeinsätzen gesehen.

So griffen wir auch die feindlichen Verbände nicht mit unseren Bordwaffen an, um unsere flüchtenden Frauen, Kinder und Alte nicht der Rache des Feindes auszusetzen.

Plötzlich wurden wir von hinten durch russische Jagdflugzeuge vom Typ YAK 9 angegriffen. Auf mein Zeichen riss Toni seine Me nach links und ich meine nach rechts weg. Die Russen waren zunächst irritiert. Dann waren die Russen nicht mehr zu sehen, aber auch Toni war verschwunden. Er kam aber auch heil nach Görris zurück. So flog auch ich allein zwischen den Wolkentürmen weiter und kam über Berlin-Mitte. Unter mir sah ich den Flughafen Tempelhof und konnte noch erkennen, dass dort sogar noch ein Landekreuz auslag.

Plötzlich knallte es kurz in meine Maschine und beim Wegkurven sah ich zwei russische YAKs, die mich beschossen hatten, abdrehen und in den Wolken verschwinden.

Kopien



Russische Jagdflugzeuge vom Typ YAK 9



und LAGG 11

Im Moment konnte ich keine Trefferwirkung feststellen, alles lief normal. So steuerte ich auf Heimatkurs nach Norden und drückte meine Me zum Tiefstflug runter. Mehrere feindliche Maschinen konnte ich unbemerkt unter fliegen, sogar eine Staffel der gefürchteten Stalinjäger, die die LAGG 11 flogen und rot angestrichene Flugzeugschnauzen hatten. Diese sahen mich auch nicht. Das Stärkeverhältnis der russischen Luftstreitkräfte betrug nach deren Angaben 3.500 gegen 300 deutsche Maschinen. So habe ich dies im Ehrenmal der Russen in Seelow gelesen. Der Leser wird sich vielleicht wundern, warum wir fast immer alleine oder nur in kleinen Gruppen flogen? Die deutsche Luftwaffe besaß nicht mehr genug Flugzeuge und auch keinen Kraftstoff für einen Großeinsatz.

Als ich im Tiefflug fast über der Stadt Neuruppin war, schüttelte der Motor plötzlich und blieb ruckartig stehen. Mit der noch vorhandenen Geschwindigkeit zog ich hoch, um mit dem Fallschirm abzuspringen. Da sah ich aber, dass ich mich genau am Flugplatz Neuruppin in günstiger Landeposition befand. Durch den Fahrwerksnothebel fuhr ich das Fahrwerk aus und setzte meine bunte Me mitten auf dem Platz auf. Sie war vollkommen mit Öl verschmiert. Vermutlich hatte ich doch einige Treffer im Motorbereich erhalten, wodurch das Motoröl auslief. Ein Kolbenfresser war die Folge.

Von einem Kradfahrer wurde ich abgeholt und zum Flugplatzkommandanten gebracht. „Im Wald stehen noch mehrere Flugzeuge, die zur Sprengung fertig gemacht werden, fahren sie dort hin, suchen sie sich eine aus und hauen sie mit der ab. Die Russen sind schon auf fast 20 Klm. an die Stadt heran gekommen!“ Ich wurde mit einem Krad zum Abstellplatz der Maschinen gefahren. Da diese außerhalb des Flugplatzes standen, mussten wir zunächst eine Chaussee überqueren, die aber durch nach Norden fahrende Flüchtlingskolonnen blockiert war. Unter großen Schwierigkeiten kamen wir zu den Maschinen. Ich suchte mir eine aus, musste dann aber feststellen, dass alle abgestellten Maschinen ohne Batterien waren. Schnell fuhren wir wieder zum Platz zurück und bauten aus meiner Me die Batterie aus. Der Einbau in die neue Me erfolgte und ich nahm erwartungsvoll im Führersitz Platz, schaltete das Bordnetz ein und stellte fest, dass alles funktionierte und auch genügend Kraftstoff im Tank war. Die beiden Flugzeugwarte kurbelten den Schwungkraftanlasser auf Hochtouren und ich startete den Motor. Welch ein Wunder, er sprang an! Ich rollte sofort in Richtung Flugplatz, um zunächst die Chaussee zu überqueren. Die Warte versuchten eine Lücke zwischen den Flüchtlingsfahrzeugen auf dieser zu schaffen. Versuchen sie einmal in Panik befindliche Personen oder Tiere anzuhalten! Es gelang aber doch und schnell rollte ich zum Flugplatz durch. Von dieser Position aus startete ich sofort. Was war ich froh, wieder in der Luft zu sein. Der Motor lief einwandfrei und ich war wieder einmal gut davon gekommen. Mit der Me hatte ich einen Glücksgriff getan, es war eine Versuchsmaschine von der Erprobungsstelle Rechlin. Sie hatte viele Verbesserungen und Erneuerungen eingebaut, u.a. spitze Randbögen an den Flächen. Im Pilotensitz war ein Schild angebracht: „Darf nicht in Feindeshand fallen, vorher sprengen oder vernichten.“

In Schwerin-Görris sicher gelandet, rollte ich zielsicher in meine Abstellbox. Schimpfend kam mein 1. Wart Willy Schulz angelaufen, um mich wieder aus dieser zu weisen. Ich stellte den Motor ab und nahm meine Fliegerhaube ab, da erst erkannte er mich, sah mich ungläubig an: „Fritze, wo hast du unsere schöne bunte 14 gelassen?“ Ich erklärte ihm, dass diese jetzt schon gesprengt sei.

Dann meldete ich mich bei unserem Kommandeur Hptm. Fritz Keller zurück und gab meinen Einsatzbericht ab. Er schüttelte nur den Kopf und sagte: „So etwas bringt doch nur der Koal fertig!“

Mit dieser neuen Maschine flog ich noch einige Einsätze. Dann sollte ich auch mal pausieren und überließ meine Me einem anderen Kameraden. Dieser kam leider mit ihr nicht mehr vom Feindflug zurück. Ich erhielt eine Ersatzmaschine.

In der Reichshauptstadt Berlin wurde hart und unerbittlich gekämpft. Auch wir wurden hier eingesetzt. Unsinnige Einsatzbefehle wie z.B. Freikämpfung des Luftraumes Berlin, besonders um die Wilhelmstraße, Hallisches Tor und andere bekannte Straßenzüge sollten wir ausführen. So auch am 28.04.1945, wo wir noch um 19:40 Uhr in Schwerin- Görris mit dem Rest der II. Gruppe starteten, um den Luftraum über der Ost-Westachse von Berlin für Landungen von Fieseler Störchen freizuhalten. Hohe Persönlichkeiten, wie Reichsmarschall Hermann Göring und andere sollten herausgeflogen werden. Hanna Reitsch leitete dieses Unternehmen.

Wir, die II. JG 27, sicherten mit unseren noch vorhandenen Maschinen den Luftraum darüber ab.

Der Reichsmarschall hatte sich aber schon heimlich davon gemacht und Berlin mit einem Pkw. verlassen. Er war beim Führer in Ungnade gefallen und abgesetzt worden. Der Generalfeldmarschall Ritter von Greim übernahm dessen Posten und wurde von Hanna Reitsch noch an diesem Abend in den Westen ausgeflogen.

Wir waren nur noch ein ganz kleiner Haufen übrig gebliebener Jagdflieger und stiegen immer wieder in unsere Flugzeuge und flogen in kleinen Verbänden oder allein unter schwierigsten Bedingungen die uns befohlenen Einsätze. „Lasst euch nach Möglichkeit nicht mit den Engländern oder Amerikanern ein, die Russen sind jetzt unsere Hauptgegner“, hieß es immer! Aber wussten dies auch die westlichen Alliierten? Zu den Letzten unserer Staffel gehörten der von der aufgelösten IV. Gruppe kommende **Hptm. Altnorthoff, Fritz Koal, Toni Bradatsch, Hans Stenglein und Hermann Kässinger** Wir fünf. flogen noch am 29. 04.1945 einen Einsatz gegen russische Truppen im Raum nordöstlich von Berlin. Wir hatten Anweisung, nach Durchführung unserer Einsätze nach Möglichkeit auf einem frontnahen Fliegerhorst zu landen, um dann unsere Me's mit dem noch dort lagernden Kraftstoff voll zu tanken. Weil wir wussten, dass in Wittstock noch reichlich Benzin lagerte, landeten wir dort. Wir hatten auch Hunger und wollten etwas essen. Man zeigte uns den Weg zum Offizierskasino. Es herrschte hier eine unheimliche Atmosphäre, alles war in Aufbruchstimmung, wir sahen nur noch wenige Soldaten. Im Kasino waren die Tische gedeckt, aber es war weit und breit keine Ordonnanz zu sehen. Wir gingen in die Küche, wo das fertige Mittagessen abholbereit in den Töpfen dampfte. Da sich niemand meldete, bedienten wir uns selbst und begannen mit dem Essen. Nach kurzer Zeit erschienen einige Offiziere und stützten. Wir stellten uns vor, wollten uns entschuldigen aber man winkte ab. „Dies ist unser letztes Essen hier und dann setzen wir uns auch in Richtung Norden ab, die Russen stehen kurz vor der Stadt!“ Überall Aufbruchstimmung, jeder wollte vor den eintreffenden Russen weg sein. Nach dem Essen gingen auch wir schnelleren Schrittes zu unseren Maschinen, die zwar voll getankt, aber nicht munitioniert worden waren. Wir waren wieder einmal die Letzten, die von einem dem Feind in die Hände fallenden Fliegerhorst starteten. Wir überflogen noch die Stadt und sahen, dass die Russen schon dort drin waren.

Ohne weitere Feindberührung landeten wir in Schwerin-Görris. Normalerweise wimmelte es damals überall von feindlichen Jägern, die vor allem die Einsatzplätze der deutschen Flieger aufs Korn nahmen. So erschienen sie oft dann, wenn sich diese im Landeanflug befanden.

Die Lage spitzte sich immer mehr zu, vom Süden rückten unaufhaltsam die Russen heran. Vom Westen und im Norden von uns waren die Engländer bei Lauenburg über die Elbe gegangen und stießen in Richtung Lübeck vor. Für die nach Norden zurückweichenden deutschen Verbände wurde somit der Fluchtweg abgeschnitten.

Unser Geschwaderkommodore Major Franzisket und Gruppenkommandeur Hptm. Keller hatten in weiser Voraussicht schon am 28.04.1945 einen großen Teil unseres technischen Personals, unter dem sich auch viele Lw. Helferinnen befanden, in Richtung Norden in Marsch gesetzt. Die Gefahr der Einkesselung war akut und sie sollten nicht den Russen in die Hände fallen. Davor hatte jeder Angst, unsere Lw. Helferinnen am meisten. „Fahrt los und versucht nach Schleswig-Holstein bis zum Fliegerhorst Leck zu kommen, wir kommen bald nach“, sagte der Kommandeur. Ohne Ausfälle erreichten sie auf abenteuerlichen Wegen Schleswig Holstein und fanden Unterkunft in Handewitt, Unaften und anderen Orten in der näheren Umgebung von Flensburg..

Am 30. April 1945 flogen wir noch zwei Feindeinsätze gegen die kurz vor Schwerin stehenden Russen. Dann traf ein Fernschreiben vom Oberkommando der Luftwaffe bei uns ein: „**Alle Flugzeuge sind sofort zu sprengen und das fliegende – und Bodenpersonal ist zur Verteidigung der Heimat im Erdeinsatz einzusetzen!**“

Hptm. Fritz Keller vernichtete das Schreiben. Während wir Flugzeugführer uns im Flugleitungsgebäude auf den Flug nach Leck vorbereiteten griffen plötzlich englische Jagdbomber vom Typ Spitfire und Typhoon unseren Flugplatz mit Bordwaffen und Bomben an. Wir suchten Schutz hinter den Wänden.

Ein junger Oberfähnrich versuchte noch zu seiner Me zu laufen, geriet aber zwischen einer Flugzeughalle und seiner Maschine in eine Maschinengewehrgarbe einer anfliegenden Spitfire und wurde durch einen Halsdurchschuss getötet. Es war der einzige tote Soldat, den ich im Kriegseinsatz gesehen habe.

Von unserer Abwehrflak wurden zwei der Angreifer abgeschossen, einer stürzte in ein am Platz liegendes Bombenlager und setzte es in Brand. Es gab ein riesiges Feuerwerk.

Gott sei Dank blieben unsere noch vorhandenen **sechs Messerschmitts** unbeschädigt. . Sie standen gut geschützt in Splitterschutzboxen.

Um 19:30 Uhr starteten wir und flogen ab in Richtung Leck. Beim Überfliegen der Stadt Schwerin wurden wir noch von deutschen Bodentruppen beschossen, dann gerieten wir in den Feuerbereich der russischen Truppen und weiter auf dem Flug nach Norden in den Bereich der englischen und oft auch eigenen Luftabwehr. Jeder schoss auf alles, was sich in der Luft bewegte

Wir waren in jeder Hinsicht die Gejagten geworden!

Im Dunkeln landeten wir sicher in Leck. Wir wussten noch nicht, dass dies der letzte Flug mit unserer geliebten Messerschmitt **109** war.

Folgende Flugzeugführer flogen die übrig gebliebenen sechs Me 109 der Staffel nach Leck: Hptm. Altnorthoff, Staffelkapitän, Fw. Fritz Koal, Schwarmführer, Fw. Hans Stenglein, Uffz. Toni Bradatsch, Uffz. Hermann Kässinger und Lt. Fritz König.

An diesem Abend landete auch gleichzeitig mit uns in Leck die später berühmt gewordene Beate Uhse. Beate war bei uns Jagdfliegern dadurch bekannt, dass sie als Lw.- Überführungsflugzeugführerin oft Maschinen aus den Herstellerwerken zu uns brachte. Sie erzählte uns, dass sie unter Artilleriebeschuss mit einer Siebel 104 in Berlin-Tegel gestartet sei. Ihren Sohn und ein Kindermädchen hatte sie mit an Bord. Unser Bodenpersonal freute sich, dass wir wieder zusammen waren. Sie hatten für uns Quartiere in Scheunen und sonstigen Gebäuden im Ort Handewitt eingerichtet. Jetzt warteten wir nur noch auf unser Nachkommando, das aus Schwerin per Auto nach hier unterwegs war. Aber auch sie trafen heil in Handewitt ein. Auf abenteuerlichen Wegen, vor, zwischen und hinter den feindlichen Truppen hatten sie sich nach hier durchgeschlagen.

Unsere Me's wurden wieder einsatzklar gemacht, denn wir sollten weiter nach Norwegen fliegen, um von dort aus den Endsieg zu erringen. Gott sei Dank kam es nicht mehr dazu. Unseren Hptm. Fritz Keller versteckten wir vor der immer noch tätigen Militärpolizei, die ihn wegen des nicht ausgeführten Sprengungsbefehls an den Galgen bringen wollte.

Wir warteten auf weitere Befehle.

Am 08. Mai 1945 verkündete der deutsche Rundfunk:

„Der II. Weltkrieg ist vorbei, Deutschland hat an allen Fronten, zu Land, zu Wasser und in der Luft bedingungslos kapituliert.“

Richtig froh war ich zunächst darüber nicht, doch irgendwie erleichtert. Ich hatte diesen furchtbaren Krieg überlebt! Keiner von uns wusste, was jetzt auf uns zukommt: Gefangenschaft, Zwangslager oder sonstige Repressalien?

Ende des II. Weltkrieges

Einige meiner hier niedergeschriebenen Erinnerungen und Erlebnisse als Jagdfighter können jüngere Menschen von heute wohl nicht verstehen, da sie nicht in diesem Zeitraum gelebt haben. Wir waren Soldaten und erfüllten unserem Fahneneid entsprechend unsere Pflicht. Ich war mit großer Leidenschaft Flugzeugführer und Jagdfighter. Ich glaubte, dass ich durch meinen Einsatz meine Heimat und die Menschen vor den Bombenangriffen der feindlichen Flieger schützen zu können.



Rekrut im FlgAusb.Rgmt 12, Douai

20. März 1942

So begann ich im März 1942 meine Soldatenzeit

Flieger Fritz Koal



Feldwebel 6.JG 27 Mai 1945

und so endete sie zunächst im Mai 1945

Feldwebel Fritz Koal



und so im Jahr 1978 bei der Bundeswehr

Hauptmann Fritz Koal

Die ersten Monate nach dem Kriegsende.

Die drei Staffeln der II. Gruppe JG 27 hatten sich in den Orten Handewitt und Unaften bei Flensburg einquartiert. Als Unterkunft dienten hauptsächlich Scheunen und Ställe bei den dortigen Bauern. Die 6. Staffel bezog Quartier in Handewitt. Die englischen Truppen trafen am 08. Mai in Flensburg ein und errichteten dort ihr Hauptquartier in der Marine-Kaserne Flensburg-Mürwik. Dort hatte auch die noch amtierende deutsche Reichsregierung unter dem Admiral Dönitz ihren Sitz.

Um nicht in Gefangenschaft gehen zu müssen, legte unser Fliegerarzt Dr. Winkelmann die gesamte II. Gruppe wegen angeblicher Typhusfälle in Quarantäne.

Unser Kommodore Major Franzisket und Dr. Winkelmann fuhren ins englische Hauptquartier, um die Übergabe der II. JG 27 zu melden. Als sie aber mitteilten, dass Typhusfälle in der Gruppe aufgetreten sind, mussten sie sofort das Zimmer verlassen. Weitere Befehle bekamen sie auf dem Flur per Schreiben übermittelt.

Folgende Anweisungen der Besatzungsmacht mussten befolgt werden:

Die Orte, in denen die II. JG 27 Unterkunft bezogen hatte, wurden zum Sperrgebiet erklärt. Kein alliierter Soldat durfte diese Zone betreten. An den Dorfeingängen wurden gelbe Fahnen mit dem Totenkopf drauf aufgestellt, unsere Soldaten standen davor als Posten mit Gewehr.

Die Einheit wird ab sofort über das noch bestehende Verpflegungslager Harrislee versorgt, dort ist auch Chlorkalk zur Desinfizierung abzuholen.

„Zum Schutz der Dorfbewohner behalten alle deutschen Offiziere und Portepee- Unteroffiziere ihre Pistolen und jede Staffel 10 Gewehre!“ So lautete die Anweisung. Dies war auch notwendig, da ehemalige polnische Zwangsarbeiter versuchten Rache zu nehmen und in den Dörfern zu plündern. Weitere Befehle der englischen Besatzungsmacht werden folgen!

Die Taktik unseres Fliegerarztes und Kommodores war aufgegangen. Sie hatten aber verschwiegen, dass wir noch im Besitz aller unserer Fahrzeuge und Geräte waren. Diese hatten wir im Waldgebiet von Handewitt versteckt.

Die englische Besatzungstruppe, die „Wüstenratten“ genannt und das Jagdgeschwader 27 kannten sich schon als ehemalige Gegner vom Afrikafeldzug her.

Die Engländer hatten aber Hintergedanken dabei, denn es kriselte zwischen den Verbündeten. Man wollte uns eventuell wieder bei einem Krieg gegen die Russen einsetzen.

Um keine Langeweile innerhalb unserer Einheit aufkommen zu lassen und die militärische Ordnung aufrecht zu erhalten, stellten wir einen täglichen Dienstplan auf. Wir trieben viel Sport und wir freuten uns unseres Lebens.

Mit der Fliegerei war es durch alliierte Kontrollratsgesetze vorerst vorbei. kein Deutscher durfte sich mehr fliegerisch betätigen.

Unsere II. Gruppe hielt sich dann bis zum August in den Dörfern Handewitt, Unaften und zum Schluss in Meldorf auf. Hier wurde im Entlassungslager die II.JG 27 aufgelöst. die Angehörigen des Geschwaders konnten entweder nach Hause entlassen werden oder beim Engländer bleiben. Hier handelte es sich in erster Linie um Soldaten, die ihre Heimat im russisch besetzten Gebiet hatten. Ich meldete mich für einen Verbleib bei den Engländern.

Im Herbst 1945 kam ich in eine Dienstgruppe zur RAF auf den Fliegerhorst Schleswig-Jagel. Hier verblieb ich bis zu meiner Entlassung aus der Luftwaffe im März 1948. In Schleswig lernte ich auch meine Inge kennen, im November 1948 heirateten wir und bezogen eine kleine Wohnung im Hause ihrer Eltern in der Berlinerstraße.

Einige ehemalige Flieger, die in Schleswig und Umgebung ein neues Zuhause gefunden hatten, nahmen bald Kontakt zueinander auf, um Möglichkeiten eines neuen Anfangs fliegerischer Tätigkeiten zu besprechen. Dies geschah heimlich vor der alliierten Besatzungsmacht. Offiziell gründeten wir dann im Frühjahr 1950 nach Wiederzulassung des Segelflugs den „Aero Club Schleswig e.V“. Heiner Jipp, Paul Renz, Helmut Schulte, Fritz Koal, Fiete Krabbenhöft, K.H. u. Walter Voigt, Kurt Olk, Hein Erichsen und viele andere fingen sofort an, in Schleswig eine Schleppwinde und einen SG 38 zu bauen. Durch gute Beziehungen zu den englischen Soldaten der RAF konnten wir mit deren Hilfe aus Beutebeständen einen Kranich II b, eine Weihe, ein Baby II b und eine Schleppwinde nach Schleswig holen. Mit diesen nicht zugelassenen Segelflugzeugen begannen wir schon vor der Wiederzulassung in Deutschland mit der Fliegerei.

Wir schulten die englischen Soldaten und durch diese bekamen wir dann auch die Erlaubnis, auf dem Fliegerhorst Schleswig-Jagel zu fliegen. Nachdem die Engländer sich als Besatzungsmacht zurückgezogen hatten, übernahm die norwegische Luftwaffe den Fliegerhorst und auch die Aufgaben als Besatzungsmacht. Mit ihnen setzten wir das gute Verhältnis, das wir zu den Engländern hatten, fort. Der norwegische Leutnant Mellisdahl, Ruth-Ester Kwamme und andere Norweger unterstützten uns dabei. Dafür schulten wir sie im Segelflug. Die Norweger wollten aber auch ein eigenes Flugzeug haben. Auf unseren Vorschlag hin kauften sie auf ihre Rechnung den Bausatz einer Mü 13E. Da wir ausgezeichnete Flugzeugbauer in unserem Club, wie Hein Erichsen, Kurt Olk und Alfred Ludwig hatten, erklärten wir uns bereit für sie dieses Flugzeug zu bauen. Schon in knapp 6 Monaten waren wir mit dem Neubau fertig und konnten damit unsere 1. Flüge durchführen.

Paul Renz und ich stellten uns als Segelfluglehrer zur Verfügung. Ab dem Jahr 1951 wurde ich offiziell zum Segelfluglehrer ausgebildet und Anfang 1953 erhielt ich die behördliche Lizenz.



Unsere Schleppwinde vom Typ Maybach (Inge mit Sonnenbrille)

Wir hatten inzwischen einen Maybach geschenkt bekommen und zu einer Schleppwinde umgebaut, einen Seilrückholwagen und anderes Gerät fertig gestellt, und konnten sofort mit der Doppelsitzerschulung beginnen. Im Winter flogen wir auf dem Eis der zugefrorenen Schlei und ab Pfingsten jeden Jahres fuhren wir nach Sankt Peter-Ording, um auf der Sandbank Passagierflüge und Schulbetrieb durchzuführen. Im Jahr 1958 baute der Aero Club Schleswig in der Nähe von Kappel einen eigenen Flugplatz aus, da die Bundeswehr uns die Benutzung von Schleswig-Jagel gekündigt hatte.

In Schleswig, wie auch später in Husum, war ich oft der einzige Segelfluglehrer und befand mich fast jedes Wochenende auf dem Flugplatz, saß in der Mü 13 E, der Ka 2 b oder anderen Flugzeugen. Im Jahr 1959 wurde ich als Soldat nach Husum versetzt. Dort gründeten Hptm. Jochen Becker und ich die Sportfluggruppe Husum. Mit Hilfe des Aero Club Schleswig konnte ich im Jahr 1959 mit einer Ka II b in Husum-Schwesing die ersten Segelflugstarts durchführen. Die Husumer Heinrich Sörensen und Alfred Jastrow kamen als Segelfluglehrer dazu. Im November 1960 wurde in Husum beim dortigen Geschwader die Bw. Sportfluggruppe LeKg 41 in Dienst gestellt. Der Kommodore Oberstleutnant Henze befahl Major Nebelin zum Leiter Motorflug und mich zum Leiter Segelflug.

Im Jahr 1961 konnte ich meinen Motorflugzeugführerschein erneuern und erlangte im selben Jahr als Refresher in Ütersen die militärische Erlaubnis zum Fliegen einer Do 27.

Ab jetzt führten wir gemeinsam mit den Fliegern der Sportfluggruppe Husum e.V. auf dem Militärflugplatz Husum-Schwesing Sportflugbetrieb durch.

Ich erwarb auch die Berechtigung zum Führen von Motorsegeln und dazu die Lehrberechtigung. Vom Land Schleswig-Holstein wurde ich zum Mitglied im Prüfungsrat ernannt.

So konnte ich in Husum viele junge Menschen zum Segel- oder Motorseglerflugzeugführer ausbilden. Mehrere gingen dann zu zivilen Fluggesellschaften oder flogen als Flugkapitäne und Co-Piloten. Einige wurden Jet, Transport- oder Hubschrauberflugzeugführer in der Luftwaffe.

So habe ich dann in Husum bis zur Vollendung meines 80. Lebensjahres fast jedes Wochenende auf dem Flugplatz zugebracht, um ehrenamtlich und unentgeltlich junge Menschen in die Fliegerei einzuführen und ihnen bis zum Erlangen der Luftfahrerscheine zu helfen. Ich war damals wohl einer der ältesten aktiven Fluglehrer in der Bundesrepublik, der in diesem Alter noch fliegerisch aktiv tätig war. Meine Familie hat in all diesen Jahren viele Opfer für meine fliegerische Leidenschaft bringen müssen. Daneben nahm ich an vielen Flugwettbewerben, wie an Deutschlandflügen, Bw. Flugveranstaltungen und anderen fliegerischen Ereignissen erfolgreich teil

Ich habe in meiner fliegerischen Laufbahn insgesamt:

**5.500 Flugstunden geflogen
15.000 Starts- u. Landungen und
ca. 3.000 Flugzeugschleppflüge unfallfrei durchgeführt.**

Keinem meiner ehemaligen Flugschülerinnen und Flugschüler ist in dieser Zeit auch nur ein Haar gekrümmmt worden.

In meiner militärischen Zeit als Jagdflieger habe ich über 115 Feindflüge durchgeführt, war erfolgreich, musste aber auch zwei Mal mit dem Fallschirm aus meiner Messerschmitt 109 aussteigen. Im Kriegseinsatz wurde ich von feindlichen Jagdflugzeugen in Ungarn zu einer Bauchlandung gezwungen. Mehrmals kehrte ich mit meiner schwer getroffenen Me 109 zu meinem Heimatflugplatz zurück. Das Glück war oft auf meiner Seite.

Zu meinen schönsten fliegerischen Erlebnissen gehören mein 1. Alleinflug mit einem Segelflugzeug, die Ausbildung zum Luftwaffenflugzeugführer, die vielen Flüge mit der Me 109, das Fliegen mit meinen Flugschülerinnen und Flugschülern, Überlandflüge und die Teilnahme an Wettbewerbsflügen. Meinen weitesten Überlandflug führte ich mit meinem Freund Hermann in seiner Bonanza 36A durch, der uns von Toronto / Canada über ganz Nordamerika bis nach Palm Springs in Kalifornien brachte.

Zum Abschluss meiner fliegerischen Laufbahn hatte ich das große Glück, fast am letzten Tag der Gültigkeit meiner Lizenz noch einmal am Steuerknüppel einer Do 27 zu sitzen und diese auch selbst starten und landen.

Ich war in verschiedenen Vereinen als Fluglehrer tätig und habe meinen letzten Verein, die Sportfluggruppe Husum, bis zur Vollendung meines 80. Lebensjahres fliegerisch betreut. So war ich über 60 Jahre aktiver Flugzeugführer und über 50 Jahre Segel- u Motorseglerfluglehrer. Es war für mich eine schöne und erlebnisreiche und unvergessliche Zeit.

Diese Aufzeichnung eines kleinen Teils meiner fliegerischen Erlebnisse in Kurzfassung ist in erster Linie für meine Familie gedacht, Kopien und Veröffentlichungen, auch Ausschnittsweise sind nur mit meiner Zustimmung erlaubt



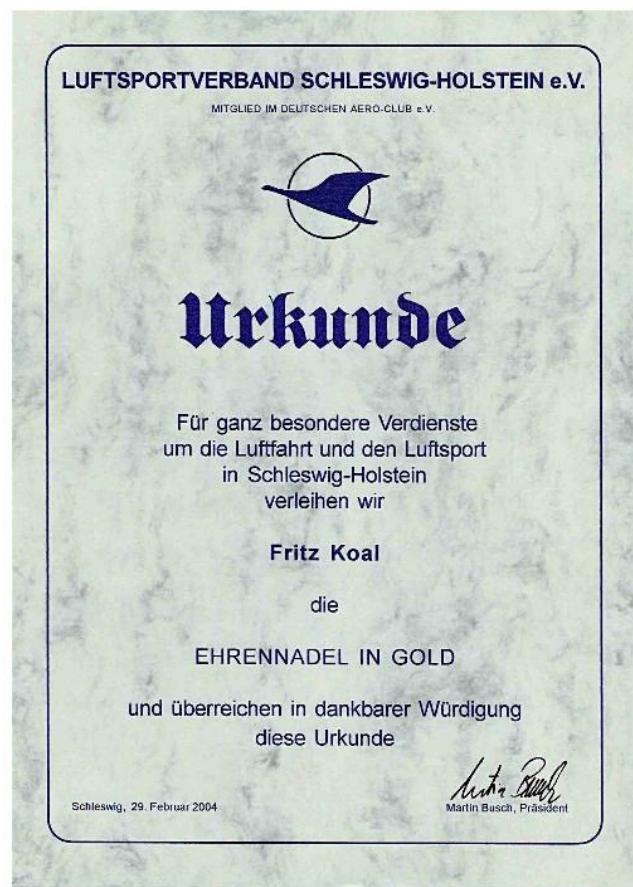
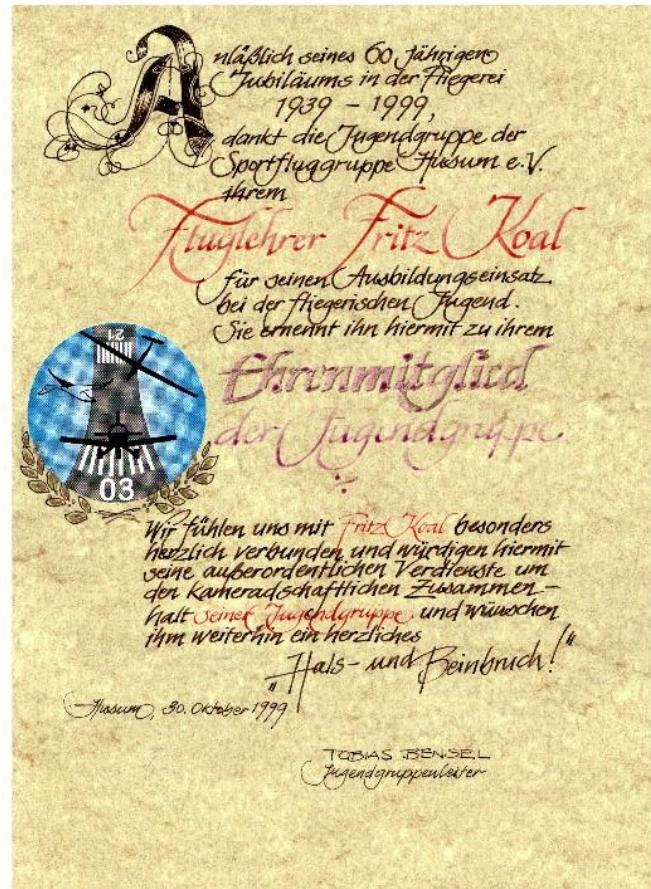
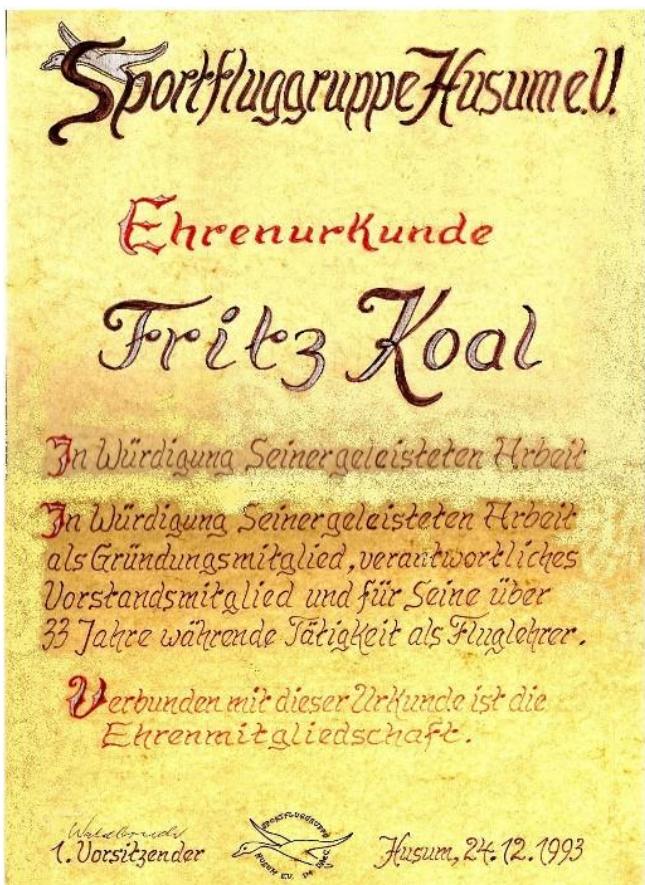
**Ohne meine Co-Pilotin Inge wäre in meiner Sportfliegerei nichts
gegangen. Ich habe ihr viel zu danken.**

Aufnahme von meiner Geburtstagsparty zu meinem 80. Geburtstag- und Abschiedsfeier
aus meiner aktiven Fliegerei

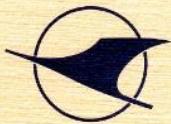


Fritze Koal als „Alter Adler im Jahr 2007“



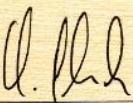


LANDESVERBAND
SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER
LUFTSPORTVEREINE E. V.



**Landesmeisterschaft
im Motorsegelflug**

Sieger
H. Ivers / F. Koal

1983 
Wettbewerbsleitung

Die Segelflugkommission des DAeC
verleiht für 27 Jahre
ehrenamtliche Ausbildung von Segelfliegern
Fritz Koal
die Ehrennadel in Gold
als sichtbares Zeichen der Anerkennung
und des Dankes,

Frankfurt, DEN 20. JANUAR 1981


Der Vorsitzende
der Segelflugkommission


Der Präsident
des DAeC


Der Referent Ausbildung
der Segelflugkommission



LANDESVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER
LUFTSPORTVEREINE E.V.



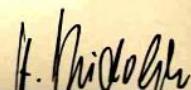
Aufwind

FÜR HERVORRAGENDE VERDIENSTE
UM DIE LUFTFAHRT UND DEN LUFTSPORT
IN SCHLESWIG-HOLSTEIN
VERLEIHEN WIR

Herrn Fritz Koal

DIE
EHRENNADEL
IN SILBER
UND
ÜBERREICHEN IN DANKBARER WÜRDIGUNG
DIESE URKUNDE

31.III.79



Die Bw. Sportflggruppe Husum



Heinrich Linkogel, Fritz Koal u, Sigi Gründer nach einem Sieg vor der DO 27





Mein 1. Flug



Hangsegelfluggelände in Neuzauche/Straupitz im Spreewald. Auf diesem Gelaände begann ich Anfang 1939 die Ausbildung zum Segelflieger. Der Pickel ist ein künstlich aufgeschütteter Hügel, nach dem Muster von Otto Lilienthal. Im April 1939 erfolg ich von diesem mittels Gummiseilstart die „A“ Prüfung. So begann meine fliegerische Laufbahn.





2003.12.20

Das Ende meiner fliegerischen Laufbahn
20. Dezember 2003



2003.12.20



Der Präsident des Deutschen Sportbundes, Herr Hansen



Der Präsident des landesverbandes S-H Luftsportverbände und der Präsident de DAEC, Gerd Allerdissen bei der Verleihung der Goldenen Ehrennadel

Fritz als Flieger

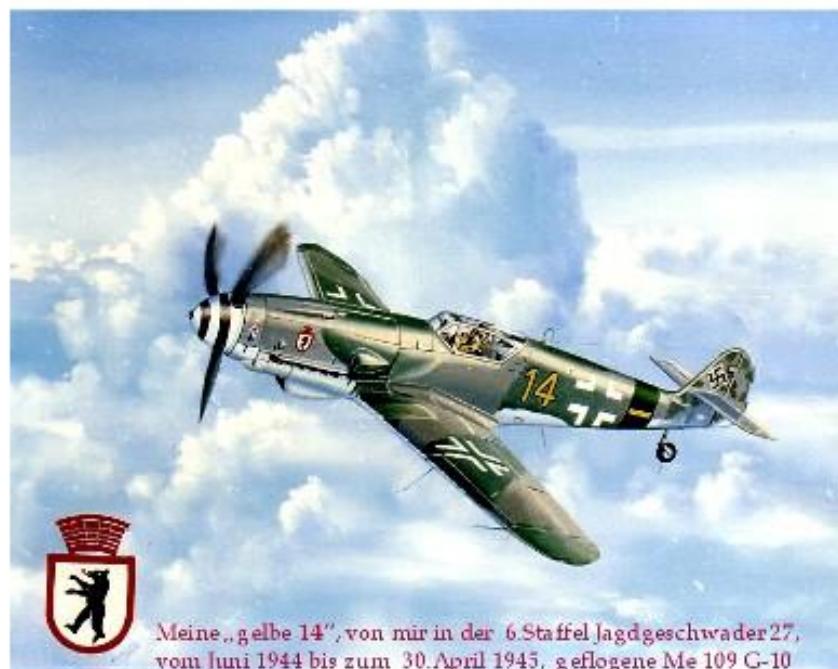
Als Flugschüler



Als Jagdflieger



Im Einsatz an der Westfront Dez. 1944



Meine „gelbe 14“, von mir in der 6. Staffel Jagdgeschwader 27, vom Juni 1944 bis zum 30. April 1945, geflogene Me 109 G-10

Dies war meine gelbe 14, eine Me 109 G - 10, eine Sonderversion als Höhenjäger. Ausgerüstet mit einem DB 605 D- Motor, einen 3-stufen Lader und ca 2.000 PS Startleistung.
Gipfelhöhe 12.550 mtr

