



Mein Fliegerleben *Fritz Koal,*

Im April 1939 bot sich mir die Gelegenheit an einem Segelflugelehrgang in Neuzauche-Straupitz teil zu nehmen. Ich ergriff diese Gelegenheit und begann dort vom Hang des Weinberges, genau wie Otto Lilienthal, mit der Segelfliegerei. Gestartet wurden unsere Gleiter noch mit einem Gummiseil und ich erflog dort die „A“ Prüfung. Danach ging zur weiteren Ausbildung nach Finsterwald, wo ich bis zum Jahr 1941 alle Prüfungen bis zum Luftfahrerschein, damals die so genannte „Amtliche C“ ablegen konnte.

Ich wollte unbedingt Flugzeugführer werden und wurde im März 1942 als Kriegsfreiwilliger eingezogen.

Über Berlin kam ich nach Schleswig, dort wurde ich eingekleidet und sofort weiter geleitet nach Douia in Nordfrankreich. Hier verlebte ich meine Rekrutenzeit und konnte auch in dieser Zeit alle Untersuchungen und Vorprüfungen für die Flugzeugführerlaufbahn erfüllen. Über das Flugzeugführer Anwärter Btl. 1. „**Monte Rosa**“ kam ich im Januar 1943 zur Flugzeugführerschule A/B3 nach Guben.

Hier begann auf dem Arbeitsplatz der Schule Neuhausen bei Cottbus meine Ausbildung zum Flugzeugführer. Ich machte mit einer Bückler 181 die 1. Alleinflüge, die Umschulung auf die Bückler 131, den Stieglitz FW 44 und die Klemm 35. Nach Beendigung der fliegerischen Grundausbildung kam ich nach Drewitz zur weiteren Ausbildung auf die 2-motorige französische Caudron C 445.

Nach Erfüllung dieses Programms kam ich zurück nach Guben zur Abschlussausbildung.

In Guben ich weiter im Kunst-, Überland-, Instrumenten- und Nachtflug ausgebildet. Daneben fand viel Unterricht statt, so auch das Funken mit Hören und Geben.

Im September 1943 legte ich dort die Flugzeugführerprüfung ab und erhielt das Abzeichen und den Fliegerdolch verliehen.



Danach erfolgte die Versetzung zur Jagdfliegerschule JG 102 nach Zerbst/Anhalt

Zunächst wurde ich weitergeleitet zur Jagdfliegervorschule Magdeburg Süd. Hier schulten wir um auf die Heinkel He 51, den Stößer FW 44, Die Bückler 133 und die Arado 96.

In Magdeburg wurden wir im Luftschießen auf Bodenziele, im Verbands- und Tiefflug, und im Luftkampf ausgebildet. Dann ging es zurück nach Zerbst zur Umschulung auf die Messerschmitt Me 109.

„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 bei 12.000 mtr.

Sie hatte eine geschlossene Kabine, Einziehfahrwerk und eine automatische Verstellluftschraube, sowie automatische Verstellung der Kühlwasserklappen 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 über 4000 Klg.

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

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 einen 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 beim Start und bei der Landung besser zu spüren.

Ohne Schwierigkeiten konnte ich das Ausbildungsziel zum Jagdflieger erreichen und wurde nach bestandener Prüfung zur Ergänzungsgruppe Ost nach Liegnitz/Schlesien zur weiteren Ausbildung versetzt. Da ich für die Me 109 vorgesehen war erfolgte eine weitere Verlegung nach Lamsdorf in die Nähe von Brieg-Schlesien. Hier erhielt ich von erfahrenen Jagdfliegern den letzten Schliff, danach erfolgte meine Versetzung zu einem Einsatzverband.

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

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 Jagdgeschwader 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, gegen die von Italien aus einfliegenden

Luftstreitkräfte der Alliierten eingesetzt werden. Es ging vor allem darum, die kriegswichtigen Erdölfelder und Raffinerien in Österreich, Ungarn und Rumänien zu schützen.

In meinen Aufzeichnungen will ich keine Heldentaten schildern sondern nur versuchen einige meiner Erlebnisse als Jagdflieger zu schildern.

Die Messerschmitts der II. Gruppe JG 27 waren als 1. Verband in der Luftwaffe mit einem speziellen Höhenmotor ausgerüstet worden. Dieser hatte anstelle des 2-stufigen Laders einen 3-stufigen Lader aus dem DB 603 Motor eingebaut und mit diesem hatten wir Vorteile im Luftkampf mit den feindlichen Jägern in großer Höhe. Durch den Einbau des größeren Laders veränderte sich auch das Aussehen dieses Typs.



Flugzeugführer der 6. Stff. II./Jagdgeschwader 27, im Juni 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.)

Anfang Juni 1944 wurde die II. Gruppe JG 27 wieder einsatzklar gemeldet und ich erwartete meinen 1. Feindflug.

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. Über eine Rundsprechanlage wurde laufend die Gefechtslage durchgegeben, dazwischen gab es Musikeinlagen. Das Programm wurde bei Durchsagen von neuen Bereitschaftsstufen unterbrochen.

„Achtung, Achtung, ob sofort 15 Min. Bereitschaft!“ klirrte 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 amerikanische P-51 Mustang ab. 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 mir flog und mitkreiste. So verließ ich meine Position und drückte meine Me nach unten weg und kam auch gleich in gute Schussposition hinter das Feindflugzeug. 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. Ich schoss mit meinen Bordwaffen, erzielte Treffer und sah, wie der Pilot aus seiner getroffenen Maschine mit dem Fallschirm ausstieg. (Mein Abschuss wurde durch die USAAF bestätigt.)

Ein ganz besonderes Erlebnis hatte ich danach 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 Staffelpatän. Auf dem Rückflug bekamen wir über Ungarn einen Luftkampf mit über 20 Mustangs. Ich wurde zu einer Bauchlandung beim Ort Vamosmikola in Ungarn gezwungen. Nach der gelungenen Bauchlandung wurde ich dort von auf den Feldern arbeitenden Menschen empfangen

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 Gast 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 mußte 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 von Pressburg-Bratislava 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.

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.

Unser neuer Einsatzfliegerhorst wurde Borkheide bei Berlin. Hier flogen wir als Höhenjäger Begleitschutz für die Sturmgruppe vom JG 3 „Udet“. Es erfolgte eine weitere Verlegung nach Finsterwalde, um dort die gleiche Aufgabe für das hier stationierte JG 11 zu übernehmen.

Am 16. September 1944, einem Sonntag, bekam unsere Gruppe 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.

Über diesem Einsatzgebiet hatte ich meine erste Begegnung mit der legendären „Spitfire“ der RAF, die mir fast zum Verhängnis wurde. 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 Fallschirmabsprung 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 auf die andere Seite und brachte dadurch meine Maschine in eine ungewollte 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. Unser Auftrag war erfüllt und wir gingen wieder von Gütersloh nach Finsterwalde zurück. Aber es erfolgte eine weitere Verlegung zum Fliegerhorst Canitz bei Riesa von hier aus sollten wir die Leuna Werke und andere wichtige Industrieanlagen schützen. Canitz war ein ganz einfacher Flugplatz, ohne Hallen und Unterkünfte und besaß nur eine unbefestigte Start- und Landefläche. Wir waren inzwischen ein richtiger Wanderzirkus geworden. Die Flugzeugführer bezogen Privatquartiere im Ort Canitz. 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.

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.

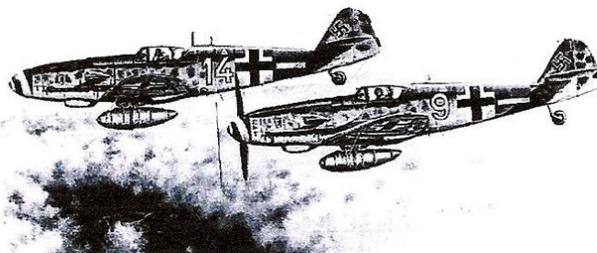
Unsere Gäste erschienen. Am Nachmittag änderte sich plötzlich das Wetter, die Sonne kam durch, der Nebel verschwand und wir bekamen gutes Flugwetter. Unsere ausgelassene Stimmung wurde plötzlich durch das schrillen des Alarmtelefons gestört, unsere Staffel wurde in Alarmbereitschaft versetzt. Kurz danach 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 je 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 anzugleichen. 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 durch Hermann kam es zu einer Kollision unserer beiden Maschinen. Mit dem Propeller durchsagte die Me von ihm kurz hinter meinem Sitz den Rumpf meiner Maschine und teilte diese 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.



Laderampe

Anschlussgleis

X Hier schlug ich auf



Hier lag das Heckteil meiner „Gelben 14“

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.

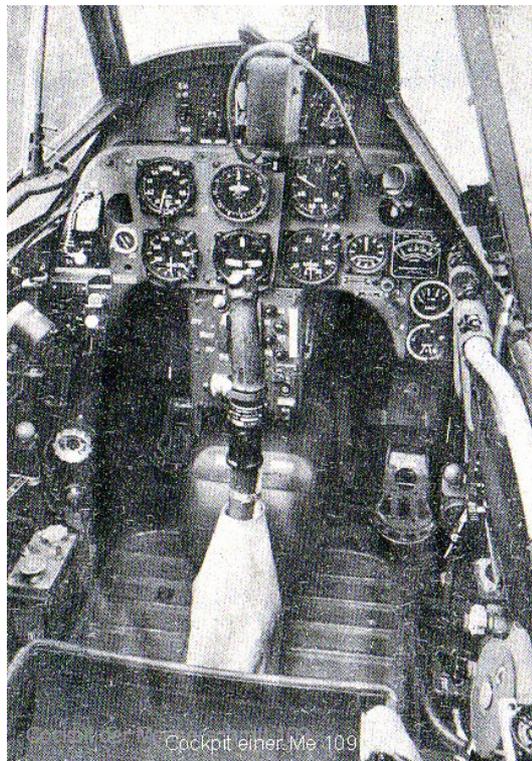
Ich wurde mit einem PKw abgeholt und ins Krankenrevier gebracht. Unser Fliegerarzt Dr. Winkelmann, versorgte meine Kopfwunden. Er musste eine Kopfwunde nähen, zwei weitere durch Klammern schließen..

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

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.

Am **16. Dezember 1944** begann die Ardennenoffensive. Jetzt flogen wir täglich, begünstigt durch die bessere Wetterlage in unserem Bereich, Einsätze zur Unterstützung der auf dem Vormarsch nach Frankreich befindlichen Bodentruppen

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.



Das Cockpit einer Messerschmitt 109



Im Einsatz an der Westfront Dez. 1944

So sah ich im Dezember 1944 im Einsatz über der Westfront aus

Unser neuer Staffelkapitän kam von der Lw.-Kriegsschule Dresden, wo er als Lehrer tätig war. Er hatte wenig Fronterfahrung als Jagdflieger. So wurde ich mit der fliegerischen Führung der 6. Staffel beauftragt und Hptm. Lebert, unser Staffelkapitän, 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 durch einem Fallschirmabsprung retten. Nach zwei Tagen kam er humpelnd zurück. Ich traf ihn im Staffelnbereich und meldete ihm den Einsatzzustand der 6. Staffel. 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.

Meine Kameraden Hermann K. und Toni B. wurden abgeschossen und retteten sich mit dem Fallschirm. Beide erlitten dabei eine Gehirnerschütterung, sie erhielten eine Fahrkarte nach Bad Wiessee ins Jagdfliegererholungsheim, um ihre Gesundheit wieder her zu stellen.

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

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 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 Kabinentabwurfnothebel 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 rast. 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 Fallschirmauslösegriff 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 träneten. 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 den 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. 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 verblieben 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 überm 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. Ich wurde zunächst fluguntauglich geschrieben, bekam eine Woche Heimaturlaub und fuhr zu meinem Onkel Fritz nach Raddusch. Anschließend bekam ich die beliebte Fahrkarte nach Bad Wiessee ins Jagdfliegererholungsheim.

Gut erholt kam ich Anfang März 1945 wieder zur 6. Staffel nach Hopsten-Rheine zurück. Ich fand keine alten Freunde mehr vor. Sie waren verwundet worden oder hatten in diesen für uns aussichtslosen Kämpfen ihr junges 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 in jeder Hinsicht 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 Jagdfliegerassess 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 Preddy seinen letzten Luftkampf geführt hatte. Aus Unterlagen in Washington geht hervor, dass ich sein 27. und sein letzter Abschuss war.

Ihm zu Ehren wurde von dem Amerikaner C. Trow White ein Bild meiner Me 109, die gelbe „14“, gemalt und mit einem dementsprechenden Bericht in Washington in einem Air Museum ausgestellt. (Das Bild und einen Bericht findet man im Internet unter Major Preddy.)

In der Nacht des 19. März 1945 erfuhren wir durch 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 16 einsatzfähige Jagdflugzeuge. Aus Kraftstoffmangel war nur die Hälfte von diesen voll betankt. Noch in der Nacht mussten die voll betankten Me's auf die Hälfte entleert werden und der entnommene Kraftstoff dann auf die anderen Maschinen verteilt werden.

Im Morgengrauen vom 20. März 1945 startete dann die II. Gruppe wie vorgesehen und landete mit allen Maschinen auf dem Ausweichplatz Bad Lippspringe.

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.

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

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 vorrückenden Feindverbände.

Am Sonntag, den 08.04.1945, erhielten wir Startbefehl zum sofortigen Verlassen des Fliegerhorstes und Verlegung nach Helmstedt-Marienborn.

Während des Anlassvorganges meiner Me ging der Schwungkraftanlasser kaputt und ich konnte den Motor nicht starten. Eine sehr heikle Situation! Ich stieg aus und lief zur Me meines Staffelf kapitäns, 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. 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.

Nur wenige Tage blieben wir in Marienborn, unser Einsatzgebiet war 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 Staffelfverband 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 zunächst am Feind bleiben und deren Marschrichtung verfolgen, dann wieder in Salzwedel landen, um dort genaue Angaben zu machen. Danach wurden wir zu unseren Maschinen gefahren. Beim Rollen zur Startbahn konnten wir sehen, wie eine im Landanflug 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 war es dunkel geworden und nur mit Mühe fanden wir den abgedunkelten Fliegerhorst Perleberg. Wir landeten 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.

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.

Die Russen hatten inzwischen Küstrin erobert und waren dabei, über die 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.

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 änderten sich nicht. 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 Feindmaschinen. 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.

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 Geschöß 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 meinem Leben bezahlt.

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

Am 21 April 1945 erhielten wir den Auftrag im Raum Jüterbog und Lübben russische Bodentruppen zu bekämpfen. Ich bekam dazu einen Einzelauftrag, weiter nach Cottbus zu fliegen. Ich sollte erkunden, ob die dort eingeschlossene Armee des Feldmarschalls Schörner noch kämpfte. Zu dieser bestand keine Verbindung mehr.

Ich flog über meinen Heimatort Raddusch, 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.

Am 23. 04. 1945 erhielten Toni und ich den Auftrag, einen Aufklärungsflug gegen die schon am Stadtrand von Berlin angekommenen russischen Truppen zu fliegen.

Im Tiefflug konnten wir die Schrecken des Krieges hautnah erkennen. Überall brannten Dörfer, auf den Straßen fuhr z.T. zwischen russischen Truppenverbänden die Flüchtlingstrecks. 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.

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. In Schwerin-Görris sicher gelandet, rollte ich zielstrebig 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 gelbe 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!“

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? Mit fünf Me's flogen wir 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 stutzten. 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 angekommen waren.

Ohne weitere Feindberührung landeten wir in Schwerin-Görris. 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. Denen nach Norden zurückweichenden deutschen Verbänden 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 den Dörfern Handewitt, Unaften und anderen Orten 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 Erdsatz 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. 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 mit den restlichen sechs Messerschmitts sicher in Leck. Wir wussten noch nicht, dass dies der letzte Flug mit unserer geliebten **Me109** war.

Unser dort schon angekommenes 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. Wir warteten auf weitere Befehle.

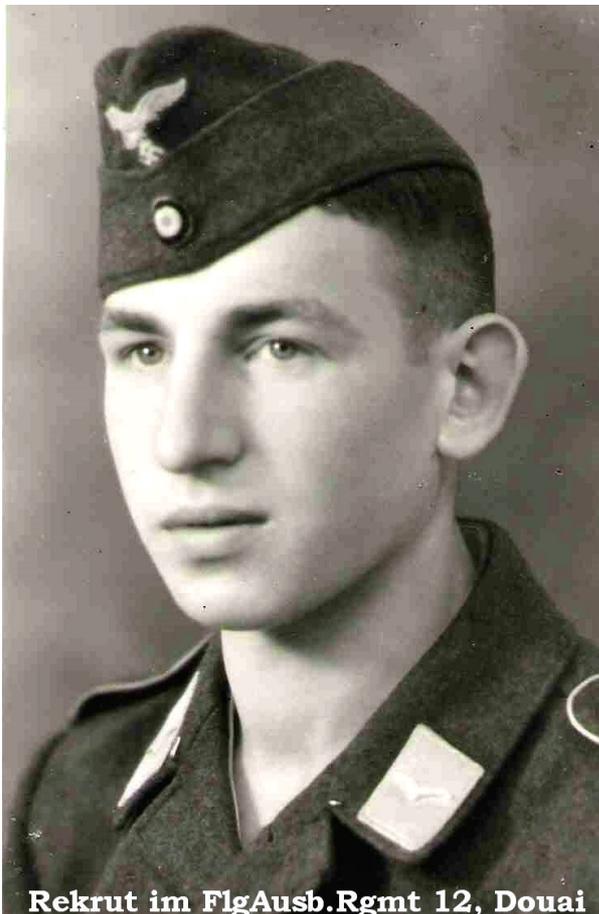
Am 08. Mai 1945 verkündete der deutsche Rundfunk:

„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 in Kurzform niedergeschriebenen Erinnerungen und Erlebnisse als Jagdflieger können jüngere Menschen von heute wohl nicht verstehen, da sie nicht in diesem Zeitraum gelebt haben. Wir waren Soldaten und erfüllten unserem Fahneid entsprechend unsere Pflicht. Ich war mit großer Leidenschaft Flugzeugführer und Jagdflieger. 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

Mai 1945

und so endete sie zunächst im Mai 1945
Feldwebel Fritz Koal

Ich blieb in Schleswig Holstein und heiratete in Schleswig meine Ingeborg Claussen.
Der Fliegerei blieb ich treu, ich erneuerte alle meine Berechtigungen und wurde Fluglehrer. Bis zur
Vollendung meines 80. Lebensjahres war ich als solcher aktiv tätig, ich galt als einer der ältesten
aktiven Fluglehrer in der Bundesrepublik Deutschland

Ich habe in meiner fliegerischen Laufbahn insgesamt:

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

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.
Mehrere Male kehrte ich mit meiner schwer getroffenen Me 109 zu meinem Heimatflugplatz zurück. Das
Glück war oft auf meiner Seite.

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

Aufgrund meiner Verdienste um die Luftfahrt wurde ich in die Traditionsgemeinschaft
„**Alte Adler**“ aufgenommen

