

Kommt Zeit, kommt Raum

Eine Phantom der Bundeswehr stürzte Ende Januar 85 nach einer Kollision auf eine Montagehalle in Bremerhaven. Zwei Menschen wurden getötet, fünf verletzt. Das 20 Tonnen schwere Kampfflugzeug der Bundeswehr hätte ebenso leicht auf das nahe Atomkraftwerk Unterweser oder in das Kolumbus-Einkaufscenter in der Innenstadt stürzen können, aber es stürzte in die Montagehalle der Firma Tiemann. Der Schlosser Peter Gericke wurde am Arbeitsplatz getötet, fünf seiner Kollegen wurden zum Teil schwer verletzt. Der Waffensystemoffizier (WSO) Frank Weber starb in den Trümmern der 20 Millionen Mark teuren Phantom. Der Pilot des Flugzeugs konnte sich mit dem Schleudersitz retten, ebenso wie die beiden Männer aus der zweiten Maschine, die Kilometer entfernt auf einer Sandbank im Watt niederging.

So las ich Ende Februar in der Zeitung, und ich erinnerte mich, wie so viele Male schon, an den 3. Oktober 1978. Es war ein Herbsttag, wie ihn jeder schon oft gesehen hat: Kalte, neblige Luft war zu atmen, Windstöße stießen von der Nordsee über die Deiche ins Land. Von Feier der Natur keine Spur. Wo war die Sonne. Früchte waren gefallen, oder sie fielen jetzt gerade ins Gras, das nicht mehr trocknete und die Schuhe nass machte. Gestern war Nachtflug gewesen, und die Nachtflieger, bis auf Hofmann und Küchenthal, waren noch nicht zum Dienst erschienen. Die beiden waren aber schon wieder in der Luft, als ich gegen zehn mit Siemens, meinem WSO, durchs Gras zu unserer Maschine stiefelte.

Siemens und ich erledigten die Checks gemäß Checkliste, sprachen ins Mikrofon, rollten den Taxiway runter und flogen ab in Richtung Nordsee. Da kreuzten wir übers Wasser, pickten mit dem Radar dicke Pötte auf, sahen nach Reederei- und Nationalflagge, maßen den Abstand von den ostfriesischen Inseln, flogen in holländisches Seegebiet und kurvten um englische Bohrinseln herum. Den Ärger über die miese Sicht ließen wir im Rahmen des üblichen Smalltalk raus. Ansonsten kein Brummen und Summen im Kopfhörer. Auch auf Kurzwelle war nichts los. Da fuhr ein verrosteter Russe, da schnürte ein schnelles norwegisches Containerschiff, da ein Ölstreifen, da Bierdosen, da Holzpaletten.

Kein Kriegsschiff, welches wir hätten melden müssen, weit und breit. Dementsprechend dünn sah unsere Aufklärungsmeldung vor der Landung aus. Die Radarleute nahmen uns unter ihre Fittiche, ich flog den angesagten Kursen hinterher, Siemsen rechnete die Landegeschwindigkeit aus und dies und das, alles lief wie geschmiert. Der Höhenmesser drehte langsam gegen den Uhrzeigersinn, wir sanken mit rund 800 Fuß pro Minute dem Erdboden entgegen und schlugen so auf. Es gab den Landebums, der Bremsschirm entfaltete sich, und unsere Köpfe nickten nach vorn. Siemsen schaltete das Radio auf Tower, wir bekamen Start- und Landezeit, als wir von der Piste bogen und vor den Bunker rollten. Da stand unser Einsatzoffizier mit beiden Zeigefingern in den Ohren. Die Triebwerke schaltete ich aus, die Helme nahmen wir ab, der Einsetzer sagte mit aufgeregter Stimme: Die sind seit einer Stunde überfällig. Hofmann und Küchenthal waren eine Stunde vor uns gestartet, Richtung Ostsee, Fehmarn, Bornholm. Das Wetter auch da durchwachsen; milchig und dunstig stand die Luft über dem Wasser. Der Horizont war nicht zum Anfassen, sondern entweder verschütt gegangen oder herausgenommen. Irgendwo auf dem Rückweg, zwischen Bornholm und der übrigen dänischen Inselwelt, müssen beide einen oder zwei Augenblicke unaufmerksam gewesen sein, möglicherweise beide zur gleichen Zeit. Die Maschine schlug aufs Wasser, eine Wasserwolke explodierte heraus, dann schon Stille und umhertreibende Wrackteile.

Wir warteten fast den ganzen Tag. Rettungshubschrauber und Rettungsschiffe waren alarmiert worden. Immer noch mal wurde die Unglücksroute abgeflogen. Aber schon um 12 Uhr mittags war klar: Sie konnten nicht mehr in der Luft sein, der letzte Tropfen Sprit war aus den Tanks. Da ging dann das Spekulieren los. Mit dem Schleudersitz ausgestiegen? Im Schlauchboot? Abgeschossen? Notgelandet? Wo? DDR und Polen kamen nicht in Frage.

Ich hatte Meldungen zu machen. Für das Unglück gibt es jede Menge Vorschriften. Auch meine Vorgesetzten hatten diesbezüglich zu tun und deren Vorgesetzte ebenfalls, bis hoch ins Verteidigungsministerium hinauf. Ich war plötzlich irgendeiner in einer anderen Organisation, die kraft Unglück da war. Vieles wurde doppelt und dreifach gemeldet und getan. Gegen 16 Uhr zog ich meine Kombi aus und legte Blau mit Schlips und Jacke an. Der Kommandeur war nämlich gekommen. Wir gingen beide in Blau zu den Ehefrauen. Einer rief noch arme Schweine hinterher.

Also an die Arbeit und hinters Steuer klemmen, dem Kommandeur ins Gesicht sehen, während er seinen Gurt auseinanderfieselt, verfluchte Scheiße, diese Gurte, und so fahren wir los. Zuerst zu Thérèse nach Lindholm. Oben im Postamt haben sie eine Vierzimmer-Wohnung. Thérèse ist nicht da. Wir kommen aber rein, gehen mit unseren Gesichtern die Treppe hoch, stehen dann vor der verschlossenen Wohnungstür. Da kommt sie mit ihrer kleinen Tochter im Arm unten durch die Haustür, und wir, gebeugt über die Brüstung, sehen sie hochkommen. Sie ist schwanger, sie blickt uns an. Es ist was mit Thomas, sagt sie mit ihrem französischem Akzent. Thérèse stammt aus Belgien. Sie nimmt die Stufen schneller, das Kind im Arm, steckt den Wohnungstürschlüssel in das Schloß und öffnet. Höflichkeit und gute Sitten retten nach den Schrecksekunden über die ersten Minuten. Während sie eigentlich schon alles weiß, reden wir noch und machen mit den Händen Kreise um den heißen Brei herum. Wir werfen Hoffnungsbrocken, sagen aber auch, daß es falsch wäre, sich zu viel Hoffnung zu machen. Thérèse bringt uns einen Cognac, vielleicht war es auch ein Scotch, ich weiß nicht mehr. Ihr Kind schreit nicht. Thérèse weint nicht und behält die Übersicht, während wir nur so dasitzen und ab und zu einen Blick auf die Fliegeruhren werfen. Die Möbel riechen noch neu. Thomas hat viel selbst gemacht, sagt Thérèse. Ob wir Thomas' Eltern anrufen sollen? Nein, das wolle sie selbst. Zur Verzweiflung hat Thérèse noch keine Zeit. Wir müssen weiter, es Brigitte sagen, sagen wir und Thérèse nickt und sieht jeden von uns an, hat Tränen in den Augen und bedankt sich für den Besuch. Als wir die Treppe runtergehen, kommen die ersten, die sich zu ihr hochwagen. Das Unglück hat sich rumgesprochen.

Die werden jetzt Tee machen und ihr Tee mit Schuß geben. Sie wird sich in einen Ledersessel setzen lassen, stumm sein und weinen. Jemand wird ihr das Kind abnehmen und in den Armen halten. Eine Freundin wird bei ihr schlafen. Der Arzt wird kommen und ihr eine Beruhigungsspritze geben.

So in Gedanken trat ich mit dem Kommandeur aus dem Haus. Aus dem grauen Tag am Meer war ein blauer Tag am Meer geworden, ein wunderschöner Herbsttag. Sonne in den blühenden Astern, leuchtendes Violett, das ich nicht unterbringen konnte. Der stoßende Wind war weg, der Himmel war voller Himmel, langgezogene Schäfchenwolkenstreifen ganz hoch, irgendwo hinter Sylt bogen sie sich zu Boden. Der Sommer war noch da: Ich steckte die Hand von der Hosentasche ins Freie, sie wurde warm.

Auch Brigitte war nicht zu Hause. Ihr Ältester sagte: Ich glaube, sie ist bei den Nachbarn. Ich ging zum einen, der Kommandeur zum andern, jeder sein Gesicht unter der Mütze. Sie trat mir aus der Kuhstalltür in Gartenklamotten, Windjacke, Jeans, Gummistiefeln, entgegen und erkannte mich. Ach, das ist aber nett, rief sie. Aber dann legte sie ihren linken Arm über die Stirn, wischte eine Haarsträhne weg, pustete sie nochmal weg, als sie wieder runterfiel. Es ist was passiert, sagte ich, und ich hatte kein Stück gelächelt, hatte die Arme ganz lang hängen lassen. Brigitte ging einfach weiter, ich drehte mich um 180 Grad, wir waren nebeneinander, mein Blick ging in die Büsche am Zaun. Sie muß schon, als ich mich gedreht hatte, meine Hand genommen haben, denn plötzlich merkte ich, daß wir Hand in Hand gingen. Sie hatte hell getrocknete Muttererde an den Händen. Als es nachmittags schön geworden war, war sie rausgegangen, hatte gegraben, gepflanzt und Kartoffelkraut in einen Haufen zusammengeharkt. Jetzt war sie auf einen Schwatz im nachbarlichen Kuhstall gewesen. Als sie aus der Tür trat, kam mein Überfall, und sie nahm meine Hand.

Immer wieder, wenn ich von tödlichen Unfällen höre, denke ich, jetzt muß irgendeiner hingehen und es den Angehörigen sagen. Irgendeiner mußte die Familie des Schlossers Gericke, der in Bremerhaven umkam, benachrichtigen. Irgendeiner mußte zur Familie des Frank Weber. Ein Gestammel beginnt, ein Cognac, ein Wiedersehen. Später erst kommt bei den Alleingelassenen das Atmen und Schlucken, das Weinen und Schreien in die Kissen, nachts: Ich mach das mit mir selber ab.

Die Erinnerung läuft nicht gegen diesen oder jenen Tag oder dieses oder jenes Ereignis, sondern sie läuft gegen mich jetzt im Sommer 85 unter meiner Moorbirke im Garten. Aber Erinnerung ist eigenmächtig.

Ich habe mit Thérèse telefoniert. Sie sagt, es sei umgekehrt gewesen. Nicht sie sei die Treppe hochgestiegen, sondern sie habe, als es unten an der Haustür klingelte, die Wohnungstür aufgemacht und sich mit dem Kind über die Brüstung gebeugt. Wir in Blau, das sei für sie sofort verdächtig gewesen. Dann unsere Gesichter; da habe sie alles gewußt. Normalerweise seien Thomas' Fliegerkameraden zu dieser Zeit in Kombi, also in Orange, hochgekommen, und die hätten nie an der Haustür geklingelt, weil sie immer unverschlossen war. Was wir miteinander gesprochen haben, wisse sie nicht mehr. Zu viel, was auf sie einstürzte oder an ihr entlangrauschte. Spät abends seien Schwager und Schwester aus Rheine gekommen. Die seien dann ein Halt gewesen.

Ich habe auch Brigitte gefragt. Nein, sie sei nicht aus der Kuhstalltür getreten, sondern ich sei zum Kuhstall rein und habe nach ihr im Halbdunkel gerufen. Daß sie meine Hand ergriffen habe, daran könne sie sich nicht erinnern. Kartoffelkraut habe sie auch nicht zusammengeharkt, sondern in der Hauptsache habe sie verschiedene Gräser eingegraben, da auf dem Grundstück, wo das neue Haus gebaut werden sollte. Sie habe Gräser übriggehabt, deswegen ihr Gang zu den Nachbarn. Von Anfang an habe sie übrigens gewußt, was geschehen war. Und über die ersten Tage sei sie wohl nur deswegen gekommen, weil sie sich irgendwie doppelt gefühlt habe, also daß sie selbst neben sich herlief wie in Watte gepackt, wegen der Tabletten, die sie schlucken sollte. Tabletten würde sie heute, in so einer Situation, nicht noch mal schlucken. Heute würde sie da so durch wollen.

*

Frank Weber ist mit seinem Piloten Dannemann an einem schönen Januartag zu einer Abfangübung, an der sich drei Phantoms beteiligen, gestartet. Klares Rückseitenwetter nach Durchzug einer Kaltfront, böige Winde, Wolkenzeug in 2000 Fuß. Die eine Phantom spielt Ziel, die zwei andern sollen sie jagen. In ein paar Kilometern Höhe soll *Outside-Entry* geübt werden, ein Verfahren, bei dem das Zielflugzeug zunächst vom ersten Verfolger gejagt und in ein Defensivmanöver gezwungen wird: Es zieht sich in eine enge Kurve, und das Leben in den Cockpits wird kurzatmig und schwer. Flugzeug und Besatzung werden mit jedem g schwerer: Fünf g entsprechen dem fünffachen Gewicht: Hände wie Blei, die Lider möchten zufallen, Grau bis Schwarz wird es vor den Augen, das Blut sackt in die Füße. Aber: So kommt der erste Verfolger, die Maschine mit Dannemann und Weber, nicht in Schußposition. Nun hat der zweite Verfolger seinen Auftritt. Er hat sich schon vorher von den beiden anderen, die im Uhrzeigersinn hintereinander herfliegen, getrennt, fliegt entgegengesetzt auf einem Kreis weiter draußen, so daß er sie gerade noch sehen kann, und wartet auf den richtigen Moment zum Absprung. Der ist nun da, und darum ruft er irgendwas mit *High-off*, Genauerer weiß man nicht. Dieses ist das Stichwort für Dannemann und Weber, vom Ziel abzulassen und nach oben und rechts wegzubrechen. Der zweite Verfolger dreht nach rechts und abwärts, Ziel im Auge, ran. Beim ersten Versuch hat es nicht so richtig geklappt, er macht nun einen zweiten.

Dannemann, der erste Verfolger, der vorläufig aus dem Spiel ist, legt im Hochziehen seine Maschine mit dem Flugzeugbauch in den Himmel. Er und Weber hängen kopfüber in den Cockpits. Da ist der Jadebusen. Die Sicht ist gut. Sie sehen Wasser und kleines Gewölk unter sich über ihren Köpfen, auch Schiffe und Land sehen sie, wenn sie die Köpfe in den Nacken nehmen. In dieser Lage begegnet der erste Verfolger dem zweiten. Die beiden Maschinen berühren sich. Die zweite schlitzt die erste mit der rechten Höhenruderflosse an ihrer Rumpfunterseite auf. Dem Piloten der zweiten Maschine wird der Steuerknüppel aus der Hand geschlagen, sein Kopf schlägt aufs Knie, die Phantom kommt ins Trudeln, sie hört nicht damit auf. Pilot und WSO schießen sich raus und hängen am Fallschirm. Dannemann im anderen Flugzeug weiß nicht, wie ihm geschieht, denn ohne daß er einen Finger krümmt oder seinen Mund aufmacht, wird er ebenfalls per Schleudersitz rauskatapultiert. Weber, sein Hintermann, hat das getan. Weber hätte selber mit rausgeschossen werden müssen. Sein Sitz hat nicht funktioniert. Die Kabinendachabspriegung des hinteren Cockpits ist gestört, der zweite Verfolger hat mit dem Höhenruder den zum Öffnen des Cockpits notwendigen Druckbehälter zerschlagen und die Ausschuß-Sequenz blockiert. Weber sitzt also noch hinten drin, während sein Pilot Dannemann am Schirm zu Boden schwebt. Aber Weber hat noch eine Chance. Er öffnet das Dach mit dem Kabinendachhebel, einem kleinen, links im Cockpit-Rahmen versenkten Hebel, den er vordrückt. Der Fahrtwind reißt das Dach nach hinten ab. Die Maschine schießt führerlos dahin. Oder hat Weber sie wieder in Normallage gebracht, nachdem sein Pilot ausgestiegen war? Er müßte noch ein zweites Mal am schwarz-gelben Schleudersitzgriff ziehen, aber er tut es nicht. Vielleicht weiß er nicht, daß er nochmal ziehen muß, vielleicht ist er verletzt, vielleicht kann er nicht ziehen. Ich könnte weiter-spekulieren. Weber ist kein Pilot, Fliegen ist nicht seine Sache, aber er ist der unentbehrliche zweite Mann. Mit dieser lädierten Mühle und unter diesen widrigen Umständen wäre allerdings eine glückliche Landung vom Rücksitz aus selbst für einen kaltblütigen Fluglehrer ein Husarenstück. Möglicherweise steuert Weber die Maschine wirklich, denn sie fliegt einen ziemlich geraden Kurs Richtung Küste und Bremerhaven. Möglicherweise will Weber über Land rauskommen, steuert die Maschine also dorthin. Irgendwann nach Küstenüberflug macht die Phantom einen Rechtsschlenker, dreht fast um 180 Grad, kriegt die Nase wieder Richtung See. Dann stürzt sie nur noch, von Fliegen keine Spur, stürzt

und bricht in die Halle der Firma Tiemann ein, tötet Schlosser Gericke, verletzt fünf weitere Männer. Weber schlägt mit der Maschine auf, sofort tot. Ob er das Geschehen bis zum letzten Augenblick mitbekommen hat, weiß niemand. Über Funk war von ihm nichts zu hören. Der plötzliche Rechtsschlenker, mit dem der unkontrollierte Sturz beginnt, spricht dafür, daß Weber keine Gewalt mehr über die Maschine hatte. Dies aber steht fest: Nach dem Zusammenstoß saß Weber bei Bewußtsein im hinteren Sitz, denn er versuchte noch rauszukommen. Irgendwann auf dem Weg kam dann der Augenblick: Du bist verloren, es ist aus.

Wenn es so gekracht hat wie bei der Firma Tiemann, dann greifen sehr schnell die ersten Zeugen zum Telefon und rufen die Polizei an. Die im Geschwader erhalten über andere Kanäle Bescheid. Die Namen der Flieger? Wer ist ums Leben gekommen? Diese Fragen sind brandeilig, denn die Presse sitzt schon in den Startlöchern und verlangt Auskunft. Dann kommt der Gang zu den Angehörigen des WSO Weber und des Schlossers Gericke.

*

Die Ursache von Flugunfällen ist zumeist menschliches Versagen. Keine Frage von Schuld oder Unschuld. Sondern diese: Hält der Mensch den Belastungen stand, denen er, wie im Beispiel Dannemann und Weber, ausgesetzt ist? Oder: Warum hält er ihnen nicht stand? Warum ist was schiefgegangen?

Im Flug kommen Ereignisse und Informationen, die verarbeitet, entschieden, behandelt und überwacht werden müssen, in Hülle und Fülle auf den Flieger zu, und zwar in einem Ausmaß, welches in der Zivilfliegerei unbekannt ist. Auch die physischen Belastungen sind höher: Beschleunigungskräfte (g), Erschütterungen, Lärm, räumliche Enge, Schleudersitz. Hinzu kommen spezifische Nervenstrapazen: Verantwortungsdruck, Risikobewußtsein, Angst vor Versagen, Ehrgeiz. Dann natürlich alles, was auch andere Flieger und Nichtflieger peinigen kann, zum Beispiel private Probleme. So ein Kampfflieger hängt also nicht nur in seinem handwerklichen und intellektuellen Korsett oder an dem Sack voll Erfahrung, sondern er hängt ebenso an den seidenen Fäden seiner körperlichen und seelischen Form, die, je nach Verfassung, abfedert und zurückweist oder als schlappes, löchriges Tuch nur noch durchläßt und weiterreißt.