

An einem Freitag im Frühling

Raus! Raus! Raus! Oh, Gott – raus! Schnell!

Während sich der Verstand noch gegen die hochsteigende Panik stemmt, wirbeln die Hände bereits auf eingeübten Wegen durch die Kabine. Die linke zieht den Gashebel zurück und trennt mit einem Ruck das Kopfhautkabel vom Funkgerät, die rechte löst sich vom Steuerknüppel und ertastet den Steckverschluß der Beckengurte, als das Flugzeug bereits in den unkontrollierbaren Sturzflug geht.

Ich will nicht noch einmal gebraten werden wie letztes Jahr über Tunis. Der Steckverschluß muß offen sein, bevor die negative Beschleunigung der abstürzenden Maschine mich so stark gegen die Gurte preßt, daß er sich hoffnungslos festkeilt. Er muß vor dem Abwurf der Kabinenhaube offen sein, weil auch der Sog des Fahrtwindes so mächtig am Körper zerrt, daß das Gurtschloß blockiert wird. Mit beiden Händen nestele ich nun an der Sicherung.

Geschafft! Die Rechte fliegt nach vorne oben zum Haubennotwurf, aber das Kabinendach sitzt fest; beide Hände schnappen nach dem Hebel, mit dem das Dach normalerweise geöffnet wird, und werfen ihn herum, aber es bleibt verschlossen. Wieder würgt die Angst. Die Explosion muß etwas verbogen haben; irgendein lächerlich kleines Teil, einen Haltestift, eine Arretierung, ein Gestänge oder eine Aufnahmebohrung. Durch den schwarzen Ölfilm, den das zerstörte Triebwerk auf die Plexiglasscheiben sprüht, kann ich hellrote Flammen am Rumpf entlangfauchen sehen. Das Flugzeug brennt.

Die Füße auf den Sitz gezogen, stemme ich nun verzweifelt mein Kreuz gegen die Kabinenhaube, während die Messerschmitt wie eine lodernde Fackel zur Erde stürzt. Da, endlich: ein Spalt! Ein winziger Spalt! Die Hoffnung, der tödlichen Falle doch noch entinnen zu können, verleiht übermenschliche Kräfte. Ein Knall, der brachiale Faustschlag des Luftdrucks gegen Kopf und Brust – ich bin freigekommen.

Die rechte Hand am Griff für die Reißleine, taumele ich durch den Himmel. Sobald ich die Augen öffne, sehe ich über mir eine graugrüne Fläche und zu meinen Füßen tiefes Blau. Merkwürdig, daß man immer kopfüber stürzt. Ich muß dem Drang widerstehen, jetzt schon die Reißleine zu ziehen. Das wäre lebensgefährlich: Es hat in letzter Zeit zu viele gegeben, die am Fallschirm erschossen wurden.

Das Graugrün über mir verdichtet sich zu Konturen: hier ein Dorf, umgeben von Feldern, auf denen der Raps in leuchtender Blüte steht, dort ein Wäldchen; nun werden schon Landstraßen und Schotterwege erkennbar. Noch nicht ziehen. Es sind noch mindestens fünf-, sechshundert Meter, das wären zwei viel zu lange, gefährliche Minuten am geöffneten Schirm. Aber rasch löst sich die rotweiße Fläche des Dorfes in einzelne Häuser auf, und aus dem Hell- und Dunkelgrün des Wäldchens werden Laub- und Nadelbäume. Jetzt! Ein letzter, bodenloser Schrecken, als ich den Reißleingriff mit seinem kurzen Draht in der Hand halte und glaube, er sei abgerissen – aber da bremst der Entfaltungstoß des Fallschirms meinen Sturz und ich schwebe der Erde entgegen, eingehüllt von sanftem Frühlingshauch.

Mein Absprung endet an einem Hang voller frischen Grüns. Das Motorendonnern der drei amerikanischen P-51 Mustang, die wie aus dem Nichts über meinen Landeplatz fegen, ohne anzugreifen, hallt als dramatischer Schlußakkord nach. Und dann: die Stille. Diese erlösende Stille, die um so eindringlicher redet, als sie keinen Laut hören läßt. Ich werde immer da sein, sagt sie; hinter dem Brüllen eurer Triebwerke, dem Hämmern eurer Bordwaffen, dem blechern scheppernden Inferno eurer Befehle und Todesschreie in den Kopfhörern erwarte ich euch zeitlos und gleichgültig. Euer Krieg – euer Krieg trifft mich nicht...

Dort vorn stellt sich ein Löffelpaar in einer Ackerfurche auf. Ich bewege mich nicht. Flach auf dem Bauch, den Kopf erhoben, lausche ich in die Stille hinein. Ein Feldhase reckt sich vorwitzig auf, beäugt mich sekundenlang und hoppelt ohne Eile von dannen. Mit einem tiefen Atemzug durchströmt mich kindliche Freude: Freude am Frühling, an der Sonne, den Farben und Düften ringsum. Ich lebe. Wieder. Noch immer. Und unendlich dankbar.

Ein wirbelndes Windgeräusch bohrt sich in meine Ohren und endet in dumpfem Krachen und Splittern. Dort, wo eben das Kaninchen seine Löffel reckte, ist die Kabinenhaube meines Flugzeuges aufgeschlagen. Ich raffe mich auf und gehe hinüber: Alles verkohlt, verbogen, zersplittert und von dem siedenden Öl mit einer rauhen, blinden Schicht überzogen. „*Hands up!*“, ertönt es hinter mir, während ich mit zitternden Händen versuche, ein Fragment der Haube zu reinigen, um es als Erinnerungsstück mitzunehmen. Die Dorfbewohner sind heran, angeführt von einem Mann, den ein kläffender Köter angriffslustig hinter sich herzerzt. Nein, ich muß sie enttäuschen. Sie haben nur einen Deutschen vor sich. Einen der ihren. Einen deutschen Jagdflieger, vor fünf Minuten von seiner eigenen Maschine abgeschossen.

Es muß so gewesen sein, überlege ich, indem wir gemeinsam zum Dorf hinuntertrotten; es gibt keine andere vernünftige Erklärung für das, was mir eben zugestoßen ist. Wir waren im Steigflug gewesen, als ich es plötzlich schräg rechts unter mir kurz aufblitzen sah wie ein winziges Stückchen Feldspat auf Moosboden: die Reflexion des Sonnenlichts auf der Aluminiumhaut eines fremden Flugzeugs, ein Glitzerpunkt über den Taunushügeln, umschwirrt von weiteren silbrig aufblinkenden Punkten, die sich kurvend

und in Schlangenlinien nach Osten bewegten. Die Vorausjagd der Amerikaner tief unter uns, und wir fünftausend Meter hoch mit der Sonne im Rücken. Die ideale Angriffsposition.

Um 11:00 Uhr waren wir auf unserem Einsatzhafen Eschborn in Sitzbereitschaft gegangen, nachdem man breite Einflüge ins Reichsgebiet gemeldet hatte. Eine halbe Stunde später der Alarmstart, und kurz darauf: Feindberührung. Sie haben ihre Lektion gelernt, seit ich vor anderthalb Jahren am Kanal zum ersten Mal auf sie traf. Wenn sie heute ihre Viermotorigen herüberschicken, sind sie eingewoben in einen dichten Kokon von Begleitjägern, und mit ihren Mustangs kämpfen sie viele Kilometer vor der Spitze ihrer Bomberarmada den Luftraum frei, von den Baumwipfeln bis hinauf in zehntausend Meter Höhe. Sie kennen fast alle unsere Einsatzplätze auf ihren An- und Abflugstrecken und versuchen, uns mit Tiefangriffen am Boden zu halten oder nach dem Gefecht beim Tanken und Aufmunitionieren zu erwischen. Start und Landung sind mittlerweile zum Glücksspiel geworden. Aber diesmal waren wir im Vorteil gewesen, und man hatte ihren Flugbewegungen angesehen, daß sie nicht das Geringste von dem ahnten, was sich in der gleißenden Sonne gegen sie zusammenbraute.

Ich hatte noch einmal nach hinten und oben gesichert und war steil zum Angriff hinabgestürzt. Ein letzter Blick über die Schultern: Rechts hinter mir mein Rottenflieger, links die zweite Rotte des Gruppenstabs, dahinter die Staffeln im Sturzflug. Der Pulk Mustangs, den wir ansprangen, war gerade in eine leichte Rechtskurve gegangen, als ich ihn mit Fahrtüberschuß von hinten unterschritten hatte und dann hochgezogen war, bis eine der Maschinen den Leuchtkreis meines Reflexvisiers ausfüllte. Und im Augenblick des Schießens schien mein eigenes Triebwerk zu explodieren.

Es muß die Motorkanone gewesen sein. Walter Mißfeldt – mein Wart seit den Jahren am Kanal – und der Waffenmeister hatten mich heute morgen an einer neuen Messerschmitt Me 109 empfangen und in die geänderte Bewaffnung eingewiesen: Das MG 151/20, das bisher in den Serienmaschinen zwischen die Zylinderreihen des Triebwerks eingebaut war und durch die hohle Propellernabe schoß, war durch ein Dreizehntimeter-Geschütz vom Typ MK 108 ersetzt worden. *„Die Kadenz liegt bei 660 Schuß pro Minute, also erheblich niedriger als bei dem 20 mm-MG“*, hatte mir der Waffenmeister erklärt, *„und das Patronengewicht ist viermal höher. Sie werden sich ein wenig daran gewöhnen müssen, weil die Geschosßbahnen stark abfallen, wenn man nicht nahe genug rangeht. Aber drei Treffer reichen, um eine Viermot sicher abzuschießen.“* Ein Blick zum wolkenlosen Himmel und auf die Morgenmeldungen hatte Zweifel ausgeschlossen: wenn irgendwann, dann wäre heute der Tag, das auszuprobieren. Sie würden in Massen kommen.

Als ich um die Mittagszeit unter dem Geleit von Landsturm-Männern, Hitlerjungen und paramilitärischen Würdenträgern aller Art in das Taunusdörfchen stapfte, kann ich noch nicht wissen, wie nahe meine Ahnungen an der Wirklichkeit liegen. Drei Bomberdivisionen mit 886 B-17 Flying Fortress und B-24 Liberator schicken die Amerikaner an

diesem 12. Mai 1944 von ihren englischen Basen nach Deutschland, um der Treibstoffindustrie des Reiches den entscheidenden Schlag zu versetzen. Begleitet von über 1.000 Jagdflugzeugen, werden die Bomber auf die großen Hydrierwerke in Mittel- und Ostdeutschland angesetzt. Sie leisten ganze Arbeit: am Abend sind 60 Prozent der Raffinerie Leuna und 50 Prozent des Böhlauer Hydrierwerks zerstört, Tröglitz und Brüx für Wochen total ausgefallen, weitere Raffinerien schwer getroffen. Der deutschen Luftwaffe gelingt es im Laufe dieses Tages immerhin, 470 Jäger in die Luft zu bringen, aber nur ein einziger größerer Gefechtsverband kann die Bomber geschlossen angreifen und ihre Pulks sprengen. An Zahl weit unterlegen, verschleißeln sich die meisten Staffeln in Luftkämpfen mit dem übermächtigen Begleitschutz oder in wirkungslosen Einzelaktionen gegen die Viermotorigen. „An diesem Tag“, wird der Rüstungsminister Albert Speer wenig später erklären, „wurde der technische Krieg entschieden.“

Ich kann auch noch nicht wissen, daß drei der Flugzeugführer, die mich heute morgen begleiteten, nicht mehr zurückkehren werden. Der Unteroffizier Richard Schlaffer fällt im Luftkampf mit P-47 Thunderbolt und P-51 Mustang und schlägt mit seiner Messerschmitt mitten in Wetzlar auf. Unteroffizier Ludwig Benning wird in der Nähe von Gießen abgeschossen und muß verwundet mit dem Fallschirm abspringen. Feldwebel Robert Gugelberger, vor ein paar Wochen aus dem Lazarett zurückgekehrt, hat seinen Tank fast leergeflogen, als er über Seitzenhahn von Mustangs in einen Luftkampf verwickelt wird, bei dem sein Motor wegen Spritmangels stehenbleibt. Um seinen Verfolgern zu entkommen, muß er seine Maschine aus voller Fahrt auf den Boden drücken und bricht sich dabei zwei Brustwirbel. Ich werde am Abend drei Verlustmeldungen zu unterzeichnen haben. Mit anderen Worten: Wir sind unter dem Strich glimpflich davongekommen.

Ein Rohrkrepiierer: anders kann es gar nicht gewesen sein. Ich war ganz sicher nicht beschossen worden; aber als ich den Daumen auf den Auslöseknopf für die Kanone preßte, flog mir das halbe Flugzeug um die Ohren. Daß drei Treffer aus dieser Waffe eine Viermot zerplatzen lassen, will ich gerne glauben, nachdem mir ein einziges Geschöß die Messerschmitt zerlegt hat.

Ein Blick auf meine Armbanduhr sagt mir, daß ich überfällig bin. Diejenigen, die wieder in Eschborn gelandet sind, werden in Gruppen zusammenstehen, erschöpft und gierig an ihren Zigaretten saugend. „Wo bleibt er nur?“, werden sie einander fragen, indem sie auf ihre Armbanduhren starren. Vielleicht ist auch einer unter ihnen, der offen ausspricht, was sie vorerst nur im Stillen befürchten. Vielleicht sagt er: „Er kommt nicht wieder. Ich hab' noch gesehen, wie er sich hinter eine Mustang klemmte, als seine Mühle plötzlich in Flammen stand und abschmierte. Er stürzte senkrecht weg, und dann verlor ich ihn aus den Augen. Kein Fallschirm – nichts...“

„Gibt es hier irgendwo ein Telefon?“, frage ich mein Empfangskomitee. Jawohl, der Bäcker hat eins; so kann ich mich auf dem Gefechtsstand melden und den Fahrer herschicken lassen.

Ich stehe noch eine Weile in dem Bäckerladen und warte auf den Wagen. Durch das Schaufenster blicke ich die Dorfstraße hinab, wo meine unerwartete Ankunft keine Spuren hinterlassen hat. Zwischen Wohnhäusern und Bauerngehöften folgt das Leben längst wieder jenem gemächlichen Takt, der dem Lande eigen ist. Hin und wieder kommt eine Kundin herein; dann überschlägt sich die Glocke an der Ladentür in fröhlichem Gemimmel, Lebensmittelmarken werden gegen Backwaren getauscht und die Zeit für einen Schwatz mit der Bäckersfrau genutzt. Gelegentlich senken sich die Stimmen und man wirft verstohlene Blicke zu mir herüber.

Was die Frauen wohl über mich reden? Was sie wohl über mich denken? Sicher haben die meisten von ihnen einen Mann, einen Bruder, Sohn, Schwager oder Neffen, der unter Waffen steht. Sie kennen die Front aus Erzählungen; sie haben von Panzervorstößen, Sturmangriffen, Schützengräben und Kesselschlachten gehört, von verlausten Unterständen, Schlamm, Kälte und Hunger. Aber was wissen sie vom Luftkrieg? So, wie ich vor ihnen stehe in meiner Fliegerkombi, die Lederjacke übergeworfen und die Beine in üppigen Pelzstiefeln, frisch rasiert und auch sonst ganz leidlich beieinander, obwohl ich gerade aus dem Himmel fiel – so kann kein Soldat aussehen, der knapp dem Tod entwischt ist. Vor wenigen Minuten jedoch schoß ich über diesem friedlichen Dorf in einem rotglühenden Kometen der Erde entgegen.

Mein Krieg ist ein sauberer Krieg. Ich liege nicht hunderte Kilometer jenseits der Reichsgrenzen in einem Erdloch, sondern erhebe mich aus einem reinlich bezogenen Bett in einem Privatquartier, wenn man mich morgens weckt. Unsere Mahlzeiten werden täglich aus frischen Lebensmitteln zubereitet, und nach jedem Start haben wir Anspruch auf Sonderverpflegung. Den Gegner erwarten wir rauchend, scherzend und kartenspielerisch in Ledersesseln, während das Radio in der Liegeplatzbaracke unablässig die neuesten Schlager dudelt. Wenn wir zum Kämpfen und Töten ausschwärmen, müssen wir uns nicht beschmutzen, uns nicht ekeln. Wir schießen auf Maschinen. Wenn die Männer aus den Maschinen abspringen, atmen wir auf; wenn unsere Feuerstöße sie zerfetzen, sehen wir es nicht. Aber jedesmal, wenn wir zum Kämpfen ausschwärmen, schwärmen wir auch zum Sterben aus. Wir stellen uns einer vielfachen Übermacht, und nur jeder fünfte, der neu zu uns kommt, überlebt seine ersten zehn Feindflüge.

Harborth, denke ich, mein Gefechtsstandsschreiber Werner Harborth wird den Hörer aufgelegt und in den Raum hineingebrommt haben: „*Das war er. Er ist bei Neuhof rausgesprungen. Schröder soll ihn mit dem Wagen holen.*“ Die Nachricht wird längst ums Eschborner Rollfeld gelaufen sein: Der Kommandeur lebt; Jule hat mal wieder die Kurve gekriegt; der Alte kommt zurück.

Der Kommandeur, Jule, der Alte – das bin ich für die rund 770 Mann der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 53, die meinem Befehl anvertraut sind.

Ich bin vor ein paar Wochen 27 Jahre alt geworden.