

Er war einer, der mich töten wollte – nichts sonst

Der Himmel über uns leuchtete in hellem Kristallblau, und das Land unten erinnerte an ein Schachbrett, grün auf grün, geteilt durch ein silberblaues Band. Unten lag das besetzte Frankreich, und jenseits des Flusses Deutschland, und alles sah gleich aus, hügelig und friedlich und berstend vor Frühlingslust.

Aber die Gegend war auf bedrückende Weise unheimlich. Aus unserer Warte in sechs Meilen Höhe konnten wir den Feind nicht ausmachen: Die einen, die ihre Geschütze auf uns richteten, andere, die in ihre Maschinen kletterten, um aufzusteigen und uns anzugreifen, und wieder andere, die auf der gegenüberliegenden Flußseite mit Mistgabeln warteten und hofften, das wir in ihrer Nähe herunterfielen. Mehr als das Grün der Felder und Wälder konnten wir nicht sehen. Aber wir wußten, daß sie dort waren, heraufstarrend, unseren Anflug beobachtend, darauf sinnend, wie sie uns umbringen konnten.

Der Tag war ungewöhnlich, unglaublich klar. Zu besseren Zeiten wäre es ein Tag gewesen, an dem man mit der Rute zum Fliegenfischen durch Forellenbäche gewatet wäre, oder ein Tag, an dem man so schnell gefahren wäre, daß ein kicherndes Mädchen einen gebeten hätte, vom Gas zu gehen. Aber dies waren andere Zeiten. Es waren die bösesten Zeiten, die Gott jemals zuließ. So gehörten die Forellenbäche den Fischen allein, Benzin verwendete man sparsam, und der Tag war wie jeder andere: fliegen, kämpfen und möglichst überleben, sechs Meilen hoch über Deutschland.

Am Himmel über Europa im Frühjahr 1944 am Leben zu bleiben, war keine einfache Angelegenheit. Eine Menge Männer schafften es nicht. Es tat nicht gut, als Jagdflieger darüber nachzudenken, und so redeten wir uns ein, daß wir ohnehin schon tot seien und lebten für den Augenblick, ohne überhaupt an eine Zukunft zu denken. Viele von uns hatten keine Zukunft, und jeder war sich dessen bewußt.

An diesen einen besonderen Tag des ganzen Jahres, das ich als Jagdflieger in Europa Einsätze flog, habe ich seither an tausend Tagen gedacht, manchmal willentlich und manchmal unwillkürlich. Manchmal sind es flüchtige Erinnerungsfetzen, dann wieder Szenen in Zeitlupe, aber immer in Breitwand-Technicolor. Ich sitze auf meiner Veranda, fast ein halbes Jahrhundert und eine halbe Welt von jenem grauenhaften Geschehen entfernt, blicke über die tiefe, grüne, vom Fluß geschnittene Bergschlucht auf die schneebedeckte

Sierra, überlege mir, ob ich Reifen für den Blazer kaufen, den Rasen mähen, oder wohin meine nächste Bergwanderung gehen soll ... – und plötzlich drängt sich der 27. Mai 1944 mit Ellenbogen in mein Bewußstein wie ein Betrunkener an die Bar. Der Filmvorführer in meinem Hirn, der diesen Streifen ausgewählt hat, liebt es offenbar, ihn immer wieder laufen zu lassen.

In unseren P-51 B Mustangs fliegen wir hoch über einem Bomberpulk als Begleitschutz für die schweren Maschinen in Richtung Ludwigshafen-Mannheim. Während der letzten Wochen hat sich die 8th US Army Air Force auf die Ölindustrie konzentriert, und Ludwigshafen ist ein Zentrum für synthetische Treibstoffe.

Öl bedeutet alles; es ist der Lebenssaft des Krieges. Ohne Öl können Nationen nicht kämpfen.

Ich kann mich nicht erinnern, während meiner Ausbildung und während des Krieges jemals Beschränkungen beim Fliegen gehabt zu haben. Dafür gab es immer genügend Sprit. Aber die Deutschen sind 1944 schon nicht mehr so gut dran. Sie bekommen die Auswirkungen der täglichen Bombenangriffe zu spüren. Ohne Treib- und Schmierstoffe wird ihre Kriegsmaschinerie über kurz oder lang festfahren. Jetzt, da die Mustangs in großer Anzahl an die Front kommen und wir in der Lage sind, die Bomber bis an ihre Ziele und wieder zurück zu begleiten, ist Deutschlands Ölindustrie reif für wuchtige Schläge.

Der Tag wird kommen – und zwar bald –, an dem die Deutsche Luftwaffe nur in bestimmten Gegenden auftaucht, um dort gezielte Einsätze zu fliegen, während auf andere verzichtet wird, oder sich nur auf einzelne Bomberverbände zu konzentrieren und den ganzen Rest zu vernachlässigen. Ziemlich wahllos, soweit wir das beurteilen können. Der Luftwaffe kommt es dann darauf an, Treibstoff zu sparen und Piloten zu schonen. Aber fürs Erste zumindest schien es an feindlichen Jagdflugzeugen zwischen uns und unserem Ziel nicht zu mangeln.

Wir treffen die Bomber in 27.000 Fuß, schwenken auf ihre rechte Flanke, und fast gleichzeitig bricht vor uns die Hölle los. Es ist früh, immer noch über Frankreich, und lange bevor wir die deutschen Jäger hier oben in großer Zahl erwarten.

Bis zur Feindberührung wird Funkstille gehalten; danach spielt es keine Rolle mehr, denn sie wissen dann, daß wir da sind, und daher werden die Männer gesprächig. Vor uns wird jetzt geplappert, und mein Kopfhörer knistert nur so vor lauten, aufgeregten Schreien: „*Banditen, 11 Uhr tief! ... Zwei Uhr hoch, nimm ihn an! ... Blue Leader, break left!*“ Es hört sich an, als ob der Himmel um uns herum voller Messerschmitts und Focke-Wulfs sei.

Man bekommt also schon mit, wie es weiter vorne aussieht und weiß, daß es für einen selbst in jedem Augenblick genau so kommen wird: Einsitzige deutsche Fw 190 und Me 109, die geradewegs durch die Bomberformation fliegen und sich mit den Mustangs herumschlagen – hunderte von schweren Viermotorigen und hunderte von Jagdflugzeugen, die den kristallblauen Himmel mit ihren unauslöschbar scheinenden, weißen Kondensstreifen zerkratzen.

Die Deutschen ziehen es vor, mit langen Feuerstößen frontal durch die Bomber zu donnern, abzuschwingen und wegzutauchen.¹ Dann setzen sie sich in einem weiten, ansteigenden Kreis wieder vor den Bomberverband, vermeiden dabei möglichst die Begleitjäger, sammeln sich und greifen wieder frontal an. Wenn ihr Treibstoff oder ihre Munition verbraucht sind, landen sie, tanken und munitionieren, um einen Einsatz nach dem anderen zu fliegen, so lange es Bomber gibt, auf die man schießen kann. Uns verfolgen sie selten. Normalerweise lassen sie sich auf Scharmützel mit dem Begleitschutz nur gezwungenermaßen ein. Wir sind die ungenießbare Beilage, die man am besten links liegen läßt. Sie haben es clever und mutig auf die Bomber abgesehen. Und unsere Aufgabe ist es, sie daran zu hindern.

Es scheint, als seien wir immer in der Minderzahl. Wir haben zwar mehr Jagdflugzeuge als sie, aber entscheidend ist, wie viele sie in einem bestimmten Gebiet in die Luft bringen können. Sie schließen sich zu großen Verbänden zusammen, manchmal hunderte auf einmal. Sie sammeln sich schon weit vor uns, knöpfen sich einen bestimmten Teil der Bomberformation vor und fallen ihn aus allen Löchern feuernd auf Kollisionskurs an, bevor wir manchmal überhaupt bemerken, was unter uns geschieht.

In der Ferne markiert ein rot-schwarzer Schmierfleck die Stelle, an der eben noch eine B-17 und ihre zehn Mann geflogen sind. Flugzeuge explodieren noch mit ihrer Bombenladung an Bord oder stürzen mit langen Flammenschweif ab und hinterlassen dabei Lücken im Bomberverband, die schnell wieder geschlossen werden. In unseren Kopfhörern hören wir, wie sich uns der Krieg entgegenwälzt, schnurgerade, mit hunderten von Meilen pro Stunde. Das Adrenalin beginnt mich stoßweise zu durchströmen, und nervös taste ich den Himmel ab, um diesen winzigen Fliegendreck am Horizont zu entdecken, der sich als etwas entpuppen könnte, das uns töten will, ich versuche, dieses Etwas, diesen Jemand zu sehen, bevor er mich sieht, ausspähend, starrend, atemlos ...

Ein Schrei über Funk: „*Da kommen sie!*“

Sie haben die Bomber vor uns bearbeitet, und jetzt sind wir an der Reihe.

Nun geschieht alles sehr schnell. Wir werfen unsere Zusatztanks ab, schieben die Gashebel zum Anschlag und gehen in eine weite Linkskurve, um sie anzugreifen. Mein Schwarm von vier Mustangs fliegt auf der Außenseite der Kurve – mein Rottenflieger auf Tuchfühlung links hinter mir und meine Nummer drei mit ihrem zweiten Mann rechts hinter mir, das Ganze in Fingerformation. Öffne Deine Hand, nimm den Daumen unter die geschlossenen Finger und schau auf Deine Fingernägel. So fliegen und kämpfen wir. Zwei Angreifer und zwei für deren Rückendeckung. Die Luftwaffe fliegt genau so. Dem deutschen As Werner Mölders wird die Erfindung dieser Taktik während des spanischen Bürgerkriegs zugeschrieben.

¹ Anmerkung des Herausgebers: Zur Taktik der Frontalangriffe siehe die Memoiren ihres Erfinders, Julius Meimberg: *Feindberührung. Erinnerungen 1938 – 1945*. Moosburg: NeunundzwanzigSechs 2002.

Auf der Außenseite der Kurve liegen wir wie auf dem Präsentierteller für Angriffe von hinten. Ich blickte über meine rechte Schulter, und klar doch, mache vier Punkte über uns aus, zwar weit zurück und im Augenblick noch keine Gefahr, aber mit Volldampf direkt auf uns zuhaltend. Ich will gerade vor ihnen warnen, aber ...

„Vier Bogeys, fünf Uhr hoch!“

Eddie Simpson, meine Nummer drei, hat sie bereits gesehen. Bogeys sind Unbekannte, und Banditen sind Feinde. Schnell kommen die Punkte näher und nehmen Gestalt an. Kein Zweifel: Feinde. Messerschmitts.

Wir kurven hart nach rechts, ziehen in einer engen Linie nach oben wie Perlen an der Schnur, verderben ihnen damit ihren Anflugwinkel und versuchen umzukehren, um sie frontal anzugreifen. Die Me 109 ändern ihre Richtung, rauschen vorbei und tauchen weiter nach unten, während wir abschwngen und sie weiter verfolgen. Sie sind zu viert, einsitzige Jäger, sie ziehen nun hoch, kurven eng, und wir kurven mit ihnen. Wir kreisen enger und enger, jagen hintereinander her, und ich sitze da und frage mich, was zum Teufel hier vorgeht. Diesen Burschen wollen es wissen. Eigenartig! Ich wundere mich darüber, daß sie nicht hinter den Bombern her sind und daß sie sich mit uns einlassen und überlegen, ob das Ganze nicht irgendein Ablenkungsmanöver sein könnte. Ich werde 116 Kampfeinsätze fliegen, rund 40 Feindberührungen haben, 16 Jagdflugzeuge abschießen, einen Bomberabschuß teilen, ein weiteres Jagdflugzeug am Boden zerstören, noch ein paar wahrscheinliche Abschüsse zuerkannt bekommen, und während dieser ganzen Zeit werden wir in den meisten Fällen die Angreifer sein. Diesmal ist es umgekehrt.

Unsere Kreise werden immer enger, mit jeder Kurve und immer unter Vollgas kommen wir ein bißchen besser hinter sie, 30.000 Fuß hoch. Die Mustang ist ein wundervolles Flugzeug, 37 Fuß von einer Flächenspitze zur anderen, ein wenig schneller als die kleineren deutschen Jäger und auch ein klein wenig wendiger. Plötzlich, als die 109 merken, daß die Sache nicht in ihrem Sinne läuft, rollen sie aus und hauen ab, drehen auf Ostkurs und bleiben auf Höhe. Dann nimmt einer von ihnen die Nase hoch und steigt den anderen weg.

Wir rollen ebenfalls aus und verfolgten sie. Sie fliegen mit voller Leistung, schwarzer Rauch strömt aus ihren Auspuffstutzen. Den einen, der höher steigt, behalte ich im Auge und frage mich, was er wohl vorhaben mag. Er wird über uns sein, wenn wir uns mit den anderen Dreien beschäftigen. Ich schicke ihm Simpson hinterher. Er und seine Nummer zwei scheren weg. Mein Rottenflieger John Skara und ich verfolgen die anderen drei mit allem, was drin ist, und ich bemerke, daß wir aufholen.

Ich komme bis auf 250 Yards an die nächste Messerschmitt heran – genau von hinten, Sechs-Uhr-Position, keine Korrekturen, nichts – und drücke leicht auf den Knopf am Steuerknüppel zwischen meinen Knien. Bambambambambam! Obwohl der Fahrtwind kreischt und der Motor röhrt, hört man das Hämmern der Waffen, und die vier Maschinengewehre vom Kaliber .50 der Mustang, zwei in jeder Tragfläche, jedes 60 Pfund schwer, vibrieren deutlich spürbar. Tatsächlich muß man im Luftkampf bei harten Kurven und nahe am Strömungsabriß vorsichtig sein, denn der Rückstoß der MGs ist stark genug, die



Eddie Simpson ...



... und John Skara

Geschwindigkeit um ein paar kritische Knoten zu vermindern. Dann hört die Mustang einfach auf zu fliegen. Das kann außerordentlich peinlich werden.

Aber jetzt bin ich höllisch schnell und kann beobachten, wie die Geschosse in die Flächenwurzel und den Rumpf der Messerschmitt einschlagen. Die von uns benutzte panzerbrechende Brandmunition macht die Treffer deutlich sichtbar, indem sie einen hellen Blitz mit einem Rauchwölkchen erzeugt. Jetzt wird der Rauch hinter der 109 dicker und sieht nicht mehr nur nach Auspuffqualm aus. Sie wird langsamer und legt sich plötzlich auf den Rücken. Aber die Maschine fällt nicht, sondern fliegt im Rückenflug geradeaus weiter! Was zum Teufel ...?

Der Pilot kann nicht tot sein. Es bedarf einiger Anstrengung, ein Jagdflugzeug wie dieses auf dem Rücken zu halten. Man muß den Knüppel kräftig nach vorne drücken. Rückenflug ist nicht einfach. Er geschieht nicht von alleine, nicht zufällig. Was in aller Welt macht der da?

Eine theoretische Frage. Ich habe keine Zeit, zu warten und weiter darüber zu sinnieren. Ich schieße noch eine Garbe in seinen Rumpf, Teile fliegen weg, ich sehe Feuer, die Me 109 stürzt und fällt qualmend ins Trudeln. Mein sechster Luftsieg.

Die anderen beiden Messerschmittpiloten sind auf Abstand gegangen und sichtlich nervös. Ihre Maschinen bewegen sich ruckartig hin und her, während sie sich offenbar bemühen, über ihre Schultern zu schauen, um zu sehen, was sich hinter ihnen tut. Als wir die Verfolgung wieder aufnehmen, jetzt zwei gegen zwei, bricht die hintere 109 aus und taucht in Richtung Heimat weg, während der deutsche Schwarmführer in einer engen Linkskurve nach oben zieht. Er kann fliegen und denkt nicht im Geringsten an Flucht. Mir schwant, daß er Ärger machen wird.

Mein Rottenflieger und ich kurven in ihn hinein, immer noch weit weg, aber er zieht noch härter herum und fliegt von rechts nach links in einem unmöglichen Winkel direkt vor uns vorbei. Ich will mich hinter ihn schwingen, bin aber zu schnell und kann mir ausrechnen, daß ich einfach an ihm vorbeischliddern werde. Auch eine Mustang kann bei hohen Geschwindigkeiten nicht rechtwinklig um die Ecken gehen, und in einem Luftkampf ist Fahrt das halbe Leben. Ich beschließe, ihn steigend zu überholen.

Er macht kehrt und versucht, sich hinter uns in Schußposition fallen zu lassen. Damit ist meine Nummer zwei verwundbar. „*Break off!*“, rufe ich Skara zu, der sofort wegbkurt. Der Deutsche folgt ihm, und ich verfolgte den Deutschen und komme hinter ihn, bevor er meinen Rottenflieger einholt. Er sieht mich kommen, drückt weg, ich immer hinter ihm, und dann zieht er in einer Linkskurve nach oben. Ich jaule an ihm vorbei, ziehe ebenfalls hoch, er kurvt ohne Zögern wieder auf mich ein – Mann, kann der fliegen! – und zieht hinter mir so nahe an mich heran, daß ich ihn deutlich erkennen kann. Jetzt nimmt er seine Nase hoch, um zu feuern, und ich ziehe noch mehr am Knüppel, um noch schneller steigen zu können. Ich bleibe verbissen im Steigflug, weil er mir alle Auswege versperrt hat.

Genau dies habe ich Jahre später vor Augen. Wenn ich einer wäre, der unter Albträumen leidet – das und sonst nichts würde mich aus dem Schlaf reißen. Ich sehe mich in stei-

lem Steigflug, den Knüppel in den Bauchnabel gepreßt, werde steiler, steiler ... ich blicke über meine Schulter auf die graue Me 109 mit den schwarzen Kreuzen, die ebenfalls steiler und steiler hochzieht, während ihr Pilot versucht, seine Nase nur ein bißchen mehr zu lupfen, um mich ins Fadenkreuz zu bekommen ...

Der Feindjäger hat nichts Markantes, keine dieser phantasievollen Bemalungen, nichts, was auf die Maschine eines Asses hindeutet wie die ‚gefürchteten Gelbnasen‘ aus den Filmen. Ich weiß, daß es welche gab, habe aber nie eine gesehen, und überhaupt: nicht alle ihre Assen waren so flamboyant, ihre Maschinen in Farbe zu tauchen, damit jeder wußte, wen er vor sich hatte. Vielleicht könnte ich in Archiven nach ihm suchen. Gut denkbar, daß sich aus dem Kriegstagebuch einer Jagdgruppe ersehen ließe, daß er an diesem bestimmten Tag in dieser Gegend – ein paar Meilen nordwestlich von Straßburg am Rhein – im Einsatz gewesen war. Es gibt Leute, die das tun: nach ihren früheren Gegnern suchen. Ich nicht. Ich habe nie einen Sinn darin gesehen.

Er war einfach einer, der mich töten wollte. Nichts sonst. –

Ich blicke zurück, nunmehr fast senkrecht nach unten, und kann die Mündung der 30 mm-Kanone in der Mitte seiner Propellernabe sehen. In meiner Erinnerung ist sie riesig. Eine Elefantenwaffe. Damit liege ich nicht weit daneben. Zweck dieser Waffe ist, einen Bomber abzuschießen, mit Geschossen so lang wie eine ausgestreckte Hand, Geschossen, die explodieren und enorme Löcher in Metall reißen. Sie ist das Furchterregendste, was ich je in meinem Leben gesehen habe – damals wie heute.

Aber bin zu beschäftigt, um Angst zu bekommen. Später kann man sich vielleicht zurücklehnen und in Schweiß ausbrechen – vielleicht vierzig, fünfzig Jahre später, 7.000 Meilen entfernt auf der Veranda sitzend –, in der tatsächlichen Situation allerdings ist man einfach gottverdammte beschäftigt. Und da oben bin ich äußerst beschäftigt, allein an meinem Propeller hängend, mit Notleistung fast senkrecht steigend. Das hält eine Mustang nur so lange durch, bis ihr die Fahrt ausgeht; dann durchläuft sie ein Schütteln, das den Zusammenbruch des Auftriebs an ihren Tragflächen ankündigt, und schließlich fällt sie einfach aus dem Himmel, und ich denke noch: Wenn deine Mustang vor der Messerschmitt abschmiert, dann war's das gewesen.

Ich blicke zurück und kann erkennen, daß es ihn rüttelt, kurz vor dem Überziehen. Er hat es nicht geschafft, seine Nase hoch genug zu bringen, es ist ihm nicht gelungen, mit seiner Riesenkanone auf mich zu feuern. Fast – aber nicht ganz. Ich war schon fast ein toter Mann im Staub, aber noch nicht ganz. Seine Nase fällt, als mein Flugzeug anfängt zu schütteln. Ihm reißt die Strömung eine oder zwei Sekunden vor mir ab, und er fällt hinter mir weg, bevor ich selbst falle.

Gute, alte Mustang.

Er fällt nun immer weiter; meine Motorhaube taucht unter den Horizont, und ich hetze ihm nach. Wir sind noch sehr hoch, sechs Meilen oder mehr, und stürzen sehr, sehr schnell. Die Messerschmitt hat zwar einen Vorsprung und gerät aus meinem Schußbereich, aber ich hole schnell auf. Er fängt ab, kurvt hart nach links und beginnt sofort wieder zu

steigen, als wolle er mich frontal annehmen. Im Nu waren sind wieder dort, wo wir angefangen hatten.

Vieles geschieht dabei rein instinktiv. Der Kampf entwickelt sich viel schneller, als man vorausdenken kann. Man steuert mit der rechten Hand und den Füßen. Mit der rechten Hand bedient man auch die Bordwaffen. Mit der linken kontrolliert man die Leistung und trimmt das Flugzeug, was rascher getan ist, als man es beschreiben kann.

Jede einmotorige Propellermaschine erzeugt ein Gegendrehmoment. Je mehr Pferdestärken man hat, desto mehr zieht der Propeller nach einer Seite. Die Mustangs, die ich flog, waren mit einem 12-Zylinder Packard-Merlin-Triebwerk ausgerüstet, das 27 Liter Hubraum hatte – zehnmal mehr als der Motor eines Indy-Rennwagens. Es entwickelte so viel Leistung, daß man am Boden nie auf Vollgas ging, weil man sonst das Heck von der Startbahn abgehoben und der Propeller sich in den Beton gefressen hätte. Dermaßen viel Kraft erforderte ständig kleine Steuerkorrekturen, damit die Mustang geradeaus flog und eine wirksame Waffenplattform blieb.

Sie hatte drei kleine, handflächengroße Rädchen, mit denen man ständig herumspielen mußte. Mit ihnen trimmte man das Flugzeug für den freihändigen Horizontalflug. Eins bediente die kleine Trimmklappe am Seitenruder, der vertikalen Ruderfläche, mit der man ein Flugzeug um die Hochachse bewegt. Ein weiteres trimmte die Höhensteuerung und half, den Steuerdruck beim harten Kurven zu reduzieren. Das dritte war für die Querrudertrimmung und hielt die Tragflächen waagrecht, wurde aber selten gebraucht. Die linke Hand verbrachte eine Menge Zeit auf ihnen, besonders im Luftkampf mit seinen dauernden Geschwindigkeitswechseln, während man gleichzeitig kleine Korrekturen mit den Füßen auf den Ruderpedalen und der Hand am Steuerknüppel vornahm. Am Anfang war das etwas lästig. Aber mit zunehmender Erfahrung geschah es unterbewußt, so wie man beim Autofahren mit dem Radio herumspielt.

Es ist schon ein bißchen entnervend, wenn man sich im Nachhinein klarmacht, wie viele Dinge man im Luftkampf gleichzeitig tun muß. –

Nun kommt die Messerschmitt wieder herum, steigt steil nach links, und so allmählich reicht es mir. Mein Winkel sieht diesmal ein bißchen besser aus. Ich versuche mein Glück. Statt wie vorher an ihm mit Vollgas vorbeizusegeln, entschlief ich mich, ihn links innen auszukurven, wohl wissend, daß ich wahrscheinlich nicht nach Hause komme, wenn ich bei diesem Manöver schneller Fahrt verliere, als ich ihn zu fassen kriege. Ich nehme die Leistung ein wenig zurück, fahre die Landeklappen auf 10 Grad und ziehe mit aller Kraft am Knüppel. Und die Nase der Mustang kommt hoch und herum, langsam, langsam, aber sicher ...

Heiliger Strohsack! Ich schaffe es! Schon bin ich auf seiner Innenseite und ziehe ihn in den Leuchtkreis meines Visiers, und der deutsche Pilot kann das Unheil kommen sehen. Diesmal ist es die Messerschmitt, die wegbriecht und mit voller Pulle steil nach oben zischt, ohne daß es eine andere Chance gäbe. Ich gebe Vollgas, steige ihr nach, und unser Abstand verringert sich sehr schnell. Nun ist er es, der an seinem Propeller hängt, noch nicht ganz