

Leseprobe 7

Begann mein Leben im Jahre 1917 mit einem Eklat, so begann fast auf den Tag genau nach 20 Jahren speziell mein fliegerisches Leben in vergleichbarer Weise. Es war der 21. Mai 1937. Am Tag zuvor hatte ich in der Mischung von unbändiger Freude und Staunen meinen ersten halbstündigen Einweisungsflug genossen, über Dresden, der Elblandschaft bis zum Elbsandsteingebirge hin. Heute startet mein Fluglehrer, Unteroffizier Niemann, mit einem Focke-Wulf Stieglitz (Doppeldecker mit Doppelsteuer) zu meinem zweiten Einweisungsflug. Im Elbtal in der Nähe von Pillnitz kommen wir im Gleitflug bis etwa 10, höchstens 20 Meter herunter. Ich muss dabei versuchsweise Kurven üben. Jetzt gibt mein Fluglehrer Vollgas, fliegt zwei ganz steile Kurven um ein paar hoch gewachsene Bäume herum (ich bekomme Angst wegen des starken Fahrtverlustes in der Steilkurve, soviel verstand ich schon) - er will offensichtlich einer kleinen Gruppe von Bauern imponieren, die da unten zusammenstehen und uns anstarren, und steuert dann zu meinem Erstaunen mit Vollgas unmittelbar auf den bewaldeten Berg los, der sich hoch hinaufzieht.

Wir gewinnen Höhe, aber der Wald kommt bei der kurzen Anflugstrecke immer näher. Schon wird es für eine rettende Kurve zum Tal hin zu spät. Ich sehe die Bäume immer rascher auf uns zukommen, spüre, wie die steil angehobene Maschine trotz Vollgas immer mehr an Fahrt verliert, immer weicher in der Luft hängt. Und schon schwimmen wir auf dem grünen Meer von Wipfeln. Die unteren Tragflächen schlagen auf und in das grüne Meer hinein. Ich sehe noch die linke Tragfläche abreißen. Äste und Zweige schlagen mir ins Gesicht. Rundum fürchterliches Krachen und Splintern. Der Waldboden rast auf mich zu, noch immer das Vollgasgedröhn des Motors. Ein gewaltiger Ruck in meinen Anschnallgurten und ein kurzer stechender Schmerz in meinem Kopf. Dann Totenstille.

Kaum sehe ich den Motor ein gutes Stück im Waldboden stecken, da höre ich den Fluglehrer laut rufen: »Sind Sie verletzt?« - »Nein, alles in Ordnung.« - »Dann bloß raus aus der Kiste, falls sie brennt!« Schon steht er zu meinem Erstaunen drunten auf dem Boden neben dem fast senkrecht aufragenden Rumpf. Ich hänge hilflos mit meinem ganzen Körpergewicht in den noch ungewohnten Anschnallgurten fest und komme nicht los. Er klettert hoch, macht mich mühsam frei, hilft mir herunter und zerrt mich ein Stück weg. »Weg da, weg da, jeden Moment kann das Ding explodieren und brennen!« Und dann der aufschlussreiche Kurzkommentar: »Oh Scheiße, Scheiße!« Es geschieht aber nichts weiter. Wir schauen nur still zuerst uns an, dann die traurigen Reste der Maschine mit den Tragflächenstummeln, den beschädigten Schwanz hoch droben und dann die Anflugschneise, die wir in die Wipfel der Bäume gerissen hatten. Noch heute sehe ich alle diese Einzelheiten vor mir. Nach einiger Zeit viel Volk und Geschrei. Nach zwei Stunden kam unser Hauptmann und Lehrgangsführer mit Monteuren und Werkstattwagen an. Nach acht Stunden waren wir bei letztem Tageslicht mitsamt den eingesammelten Trümmern wieder zuhause.

Das war der Anfang meiner Fliegerei! Noch am Unfallort fragte mich der Lehrgangsführer, Hauptmann Hackbarth, wie es mit mir jetzt weitergehen sollte, ob ich die Lust zum

Fliegen überhaupt verloren hätte, ob ich eine Woche pausieren wolle, und wie ich darüber denke. Ohne Zögern meine Antwort: »Ich will selbstverständlich morgen weitermachen, wie es der Dienstplan vorgesehen hat. Etwas anderes kommt für mich nicht in Frage.« Da meinte er, das gefalle ihm sehr, das sei das Richtige, auch nach der alten Fliegererfahrung: Nach einem Unfall oder wie im Krieg nach einem Abschuss oder einem Fallschirmabsprung sofort wieder in die nächste Kiste. Dann sei man gleich wieder mitten drin und vergesse alles. Und so geschah es. Schon am nächsten Tag saß ich wieder hinter meinem Uffz. Neumann in der nächsten Maschine. Die paar Schrammen und Beulen im Gesicht und am Kopf waren rasch verheilt und eine neue Fliegerkombination als Ersatz für die mehrfach angerissene von gestern war auch kein Problem.

Anders ging es meinem guten Fluglehrer Neumann. Zwei Tage später wurde er wegen disziplinelosen Fliegens mit der Folge eines Flugzeug-Totalverlusts vom Lehrgangsgleiter mit einer Woche geschärften Arrests bestraft. Alle beglückwünschten ihn ob dieser denkbar milden Erledigung dieser bösen Sache. Nicht so er selber! Er empfand das als entschieden zu hart und legte Beschwerde ein. Jetzt ging der Fall an das Kriegsgericht, das ihn dann zu drei Wochen Bau, zur einstweiligen Ablösung als Fluglehrer und bis auf weiteres zum Dienst als Rekrutenausbilder verdonnerte. (Schon einige Jahre später wäre er ohne Zweifel für mindestens einige Monate ins Gefängnis gewandert.)

Ich zog aus diesem Erlebnis drei Schlussfolgerungen:

1. Lass dich nicht unterkriegen und von deinem Ziel, von deinem Weg abbringen. Nur Beharrlichkeit führt zum Erfolg. »Per aspera ad astra.« (»Durch Bitternis zu den Sternen.«)
2. »Kurble« nur mit Verstand! Wenn du schon »kurbeln« musst (das heißt angeben oder einfach zu deinem Spaß recht riskante Sachen machen willst, auch unter Verletzung von klaren Vorschriften), dann verliere nicht die Kontrolle über dich selbst und bleibe strikt in den technischen und persönlichen Grenzen des Auslebens deiner Freude daran.
3. Wenn du in eine üble Lage kommst, handle nicht vorschnell, sondern überlegt und beziehe alle Möglichkeiten der Folgen deines Tuns ein.

Die nächsten Wochen vergingen mit meinem neuen Fluglehrer, Herrn Gerling (ein Zivillist) buchstäblich im Flug. Das hieß endlos Platzrunden drehen, Start und Landung und sauberes Kurvenfliegen trainieren. Am 18. Juni war es dann soweit. Zuerst der letzte Kontrollflug mit dem Gruppenflugleiter, Leutnant Hempel, bei dem es galt, ja keinen Fehler zu machen, also ganz sauber zu starten in exakt geradem Anrollen und Beschleunigen, die Mühle also auf keinen Fall seitlich ausbrechen zu lassen (das einseitige Drehmoment der Luftschraube!), jede der vier Kurven ganz präzise hinzulegen, ohne auch nur die Andeutung von Schmierern oder Schieben, bei exakter Einhaltung der 200 m Flughöhe und schließlich die Maschine mit einer perfekten Landung ganz weich auf den Boden aufzusetzen, weder zu hoch abzufangen, noch hart aufzustoßen. Und

dann beim Ausrollen den Vogel so wie beim Start ja nicht ausbrechen zu lassen. Dann stieg der Prüfer aus seinem Pilotensitz aus und sagte mir ein paar ermunternde Worte zum ersten Alleinflug: »Also Stangl, Hals- und Beinbruch!«

Zum ersten Mal ist der Sitz vor mir leer. Kein Fluglehrer ist mehr da. Sein Sicherheit und Vertrauen ausstrahlender Hinterkopf, der ständig vor mir zu sehen war, ist verschwunden. Ich bin jetzt tatsächlich ganz allein im Flugzeug. Keiner kann mir mehr helfen, wenn ich einen Fehler mache. Also zum Start rollen, das Startzeichen des Postens abwarten und - jetzt gilt es! Ich schiebe den Gashebel schön langsam nach vorn, damit sich der Motor nicht verschluckt, hebe ab und steige auf 200 m. Eine typische Mischung von Stolz und unbändiger Freude kommt in mir hoch, zugleich gedämpft durch die noch angstvolle Sorge: Mache ich auch alles richtig? Um Himmels willen nicht leichtsinnig werden! Es ist wie ein gebremstes Jubilieren, in das ich mich nicht verlieren darf. Denn schon ist die erste und dann schon wieder eine Kurve fällig. Achtung, ich muss eine ganz saubere Platzrunde fliegen, ich werde ja scharf beobachtet! Dann sauber zur Landung anschweben, Gas völlig weg, ausschweben, ganz dicht ran an den Boden, noch etwas ausschweben. Jetzt spüre ich: Der Auftrieb ist gleich völlig weg, die Strömung wird sofort abreißen, jetzt abfangen, den Steuerknüppel ran an den Bauch. Schon habe ich ganz weich aufgesetzt und rolle fest auf der Erde - eine Musterlandung, herrlich! Mein Herz schlägt höher, jetzt darf ich mich ohne Rückhalt freuen, wie ich zum Start zurückrolle. Ich habe es geschafft! Ein großartiges Gefühl, mein Herz schlägt bis zum Hals hoch. Glückwünsche vom Fluglehrer und den Kameraden. Und gleich noch drei weitere Platz-runden, die ich von einer zur anderen immer ruhiger und sicherer hinter mich bringe. Diesen ersten Alleinflug vergisst wohl kein Pilot jemals in seinem ganzen Leben, dieses Hochgefühl, das einen hinaushebt aus dem ganzen bisherigen Leben, hoch über sich selbst: Ja, ich habe es geschafft, ich kann fliegen! Die Erde liegt unter mir, ich fliege über all das da drunten hinweg, ich bin Herr meiner selbst, ich bin frei!

(4. 8.1937) Der erste von uns 120 Flugschülern ist gestern den Fliegertod gestorben. 100 m vor unserem Fenster ist er mit einer Arado 66 in die Erde gerauscht. Er war auf der Stelle tot. Bei Ziellandungen aus größerer Höhe kam er in eine Wolke, verlor das Gefühl für die Lage der Maschine, die ins Trudeln kam und so aus der Wolke heraus fiel. Er muss die Nerven verloren haben. Er hatte ja noch genug Höhe, um die Maschine aus dem Trudeln herauszunehmen und ordentlich landen zu können. Was übrig blieb, waren nur Trümmerteile und eine Unzahl von kleinen Bruchstücken und Splintern.

Gestern Morgen, kurz vor dem Frühstück, hatten wir noch kurz miteinander gesprochen und gelacht. So unvorstellbar und unfasslich mir das auch jetzt noch erscheint, nun ist er tot. Ich werde niemals wieder mit ihm sprechen und lachen können. Ja, unser Kamerad Kurt ist nicht mehr. Alles hält gleichsam den Atem an. Die Lücke, die er hinterlässt, ist überall. Ein Gefühl der Leere legt sich auf mich und auf uns alle, auch wenn wir uns das nicht eingestehen wollen. Gar manchem zerbricht an der unerbittlichen Wirklichkeit des Todes ein gehöriges Stück Romantik des Fliegens und des Soldatenlebens. Es wird seine Zeit dauern, über all das hinwegzukommen.

Es ist nun einmal die Härte unseres Berufes. Die Bereitschaft zum Opfer ist ihr Teil. Es ist unser Fliegerschicksal. Unabänderlich. Unser idealistischer Lebensschwung und

der starke Lebenswille, der ihn trägt, sie müssen in innerer Harmonie eins werden mit dieser allgegenwärtigen Bereitschaft zum Opfer. Diese Aufgabe hat jeder für sich in seinem Herzen zu bewältigen. Auch das muss ich noch feststellen: Gerade in diesen Stunden sehen wir ganz klar, was nur aufgesetzte Mache und Tünche ist, gut klingende Sprüche und doch nur leeres Geschwätz, während wir uns nach dem Echten und Wertvollen sehnen, nach dem Bleibenden, fast möchte ich sagen nach dem heiligen Kern in uns selbst. Der kann nur in der Stille in uns wachsen, der trägt uns über alles Leiden und auch über den Tod hinweg. Diese innere Harmonie zu gewinnen und ständig zu vertiefen, daran müssen wir in uns arbeiten. Denn das Leben, unsere Aufgabe und unser Dienst, sie bleiben und sie gehen weiter. So bin ich schon heute Morgen auch angesichts des Trümmerhaufens der Maschine von Kurt - ich muss es ehrlich sagen - wieder begeistert geflogen.

(5. 8.1937) Heute Morgen war die Trauerfeier für Kurt in der Halle 1 (wie seinerzeit die Vereidigung). Sie war kurz, militärisch und dafür umso echter und ergreifender. Ich bewundere die Fassung und die Ruhe seiner Mutter. Es wird für uns - wie ich gestern schon schrieb - seine Zeit dauern, über den Fliegertod unseres Kameraden hinwegzukommen, des ersten, den wir persönlich erleben. Aber » der deutsche Soldat hat vor dem Tod nie kapituliert«, wie unser Oberst Kriegbaum in seiner Ansprache sagte. Wir werden weiter fliegen, nach dem alten Fliegerwort » Über Gräber - vorwärts«. Nichts darf uns erschüttern, auch nicht harte Schläge. Sie sind dazu da, uns, die Bleibenden, hart zu machen und zu stärken für das, was immer auf uns zukommen mag. So werden die Motoren auch weiterhin ihr dröhnendes Lied singen in den Himmel, in Sonne und Wolken hinein, dem toten Kameraden und denen, die ihm nachfolgen werden, zu treuem Gedenken und uns, den Überlebenden, zur Mahnung und zur Stärkung unserer Herzen.