

## Leseprobe 8

So kam mein Schicksalstag, der 1. September 1940 (zugleich der erste Jahrestag des Kriegsbeginns, unseres Überfalls auf Polen). Ich hatte meinen üblichen Morgenrundgang zu den im Waldrand getarnt abgestellten Maschinen meiner Staffel gerade beendet. Da wurde mir gemeldet, ich solle sofort zum Kommandeur kommen wegen des eben durchgegebenen neuen Einsatzbefehls. Der Kommandeur Hauptmann Hrabak (zuvor Staffelkapitän der 4. Staffel, später 189 Abschüsse) gab uns den Einsatzbefehl bekannt: Großangriff auf die Hafenanlagen im östlichen London, unsere Aufgabe Begleitschutz für eine Kampfgruppe, also etwa 40 Bomber, Start 11.30 Uhr. Wir drei Staffelkapitäne besprachen mit dem Kommandeur wie üblich verschiedene Einzelheiten, alles klar. Beim Schritt aus dem Gruppengefechtsstand durchfährt blitzartig ein eiskalter Schauer meine Wirbelsäule, mein Herz schlägt heftig, die Atemluft mir knapp und ich spüre das Blut aus meinem Gesicht entweichen. Es war ganz ähnlich wie seinerzeit in Frankfurt vor dem ersten gefährlichen Luftkampf mit 16 Treffern in meiner Maschine. Auf der Stelle durchzuckte es mich: Heute geht es um dein Leben! Ich wusste es einfach und ich verstand die Warnung: Sei wach wie noch nie! Zurück zu meiner Staffel ließ ich mir nichts anmerken, gab die nötigen Befehle aus und besprach den Einsatz mit den Flugzeugführern, dann war es soweit: Motor warmlaufen lassen, fertigmachen zum Start. Ich weiß noch, wie mir mein guter Flugzeugwart Rudolf Nowak, ein feinfühler Mensch, in den Fallschirm half und mich dabei etwas kritisch-besorgt von der Seite her anschaute - er spürte ganz einfach die gewisse Veränderung in mir. Ich kletterte wie immer über die Tragflächen meinen Pilotensitz und er reichte mir wie immer die Rückenanschnallgurte über die Schulter. Und jetzt, das erste und einzige Mal nach reichlich 1000 Flügen, nachdem ich die vier Gurte ins Schloss eingehakt hatte, ergriff ich mit beiden Händen den knapp 20 cm langen, schmalen und doch kräftigen Riemen für das Aufreißen des Gurtschlusses und wiegte ihn kurz prüfend in den Händen: Ach ja, so fühlt sich das an! Und sofort anschließend griff ich mit der rechten Hand zum Fallschirm aufreißenden Griff unter der linken Achsel und wiegte auch ihn prüfend in der Hand. Noch niemals zuvor hatte ich das getan.

Dieses ungewöhnliche Verhalten sah der noch auf der Tragfläche stehende Nowak und sagte in seinem unverfälschten Wienerisch: »Herr Oberleitnant san heit aber besonders vorsichtig« und ich zwang mich zu einem Lächeln: »Ach Nowak, Sie wissen ja, man kann nicht vorsichtig genug sein.« Dann Haube des Pilotensitzes zu, ein letzter Blickwechsel. Das waren unsere letzten Worte. Ich sah ihn 20 Jahre später wieder in Wien, wo er mir diese Szene Wort für Wort bestätigte.

Von diesem Augenblick an, da ich auf die vereinbarte Sekunde den Gashebel nach vorn schob und aus meiner Baumdeckung herausrollte, war ich innerlich völlig frei, so als wäre absolut nichts Ungewöhnliches mit mir und in mir geschehen. Meine Pflichten hielten mich jetzt unausgesetzt gefangen und ich war hundertprozentig bei ihnen: Rollen auch alle anderen mit ihrer Maschine exakt aus ihrer Deckung ohne die kleinste Verzögerung, baut sich jeder auf der Startbahn genau auf seinem Platz neben und hinter den anderen auf, gebe ich beim Start auch nicht absolutes Vollgas, so dass ein etwas leistungsschwächerer Motor noch etwas Reserve für Korrektur hat, wo ist die

erstgestartete Staffel gefechtsmäßig weit räumlich aufgegliedert inzwischen und in welcher Höhe angekommen, welche Position zu ihr suche ich jetzt genau, hat auch der letzte meiner Staffel dann noch genug Platz zum Manövrieren im Verband? Ich war innerlich völlig frei wie sonst immer bei allen bisherigen Flügen, ich war nicht abgelenkt etwa durch eine gewisse Dosis Angst, vielleicht auch nur unbewusst, oder durch eine schon ins Nervöse gehende Übersteigerung an Wachsamkeit. Ich war ganz ruhig und aufmerksam wie immer.

Als wir das Londoner Ostend ganz von Ferne erkennen konnten, hatten wir Feind- und Kampfberührung mit mehreren Spitfire. Der Gruppenverband und so auch meine Staffel löste sich wie üblich auf in mehrere, mit den einzelnen Engländern sich herum-schlagende kleine Einheiten, in alle möglichen Richtungen und in verschiedene Höhen. Ich sah eine Maschine meiner Staffel links mindestens 400 m unter mir in prächtiger Abschussposition über einem englischen Jäger, die die Chance nicht nutzt, und sage ins Funksprechgerät: »Jetzt greifen Sie doch endlich an.« Dann entschwand mir das Bild und ich fand mich wieder in 7.800 m Höhe, mein treuer Rottenkamerad Behse vielleicht 400 m rechts von mir. Da entdeckte ich etwa 800 m rechts voraus unter mir eine Spitfire etwa auf gleichem Kurs wie ich. Die Sonne stand ganz hoch hinter mir in idealer Angriffsposition für mich, der englische Pilot da unten konnte mich unmöglich sehen. Kurzer Blick auf die Borduhr, 12.12 Uhr. Mein Sprit würde gerade noch für den Rückflug reichen. Ich denke: Warte noch fünf Sekunden, dann kippst du ab, aus idealer Position, der da unten gehört dir, er wird der achte sein. Letzter Gedanke: Rundumblick nicht vergessen, hast du auch keinen hinter dir? Ich wende meinen Kopf fix nach links hinten - es durchzuckt mich wie ein Blitz. Ein anderer Jäger, Messer-, Schmitt oder Spitfire vielleicht nur 200 m entfernt, der große Propellerkreis, das helle Licht der Mittagssonne grell widerspiegelnd, rast direkt auf mich zu, Zusammenstoß unvermeidlich. Mir bleiben etwa eineinhalb Sekunden. Instinktiv drücke ich mit aller Kraft meinen Steuerknüppel nach rechts vorn, drücke mit dem rechten Bein das Seitensteuer so scharf wie nur möglich durch, spüre noch, wie meine linke Tragfläche sich anhebt und mein Sitz einen Hauch nach unten gedrückt wird, und schon ein entsetzlicher Aufprall, ein entsetzlicher Schlag und Knall, mein Kopf schleudert nach vorn und prallt auf das Reflexvisier vor meinem Gesicht, einen Augenblick lang alles schwarz vor den Augen, dann sehe ich dicht vor meiner Frontscheibe, dicht vor meinem Kopf einen Riss in der Motorhaube, da muss sein Propeller hinein gehauen haben, eine helle Gischtfahne - Kühlflüssigkeit oder Benzin - schießt daraus nach oben, links phantastische Sicht, die Tragfläche ist weg, die Maschine trudelt.

Raus, solange es noch geht! Jetzt Schlag auf Schlag, wie hundertmal trainiert. Zuerst ruhig denken, Hand an den roten Hebel links oben, jawohl, jetzt ziehen: ein knallartiges »Blubb« und die Kabinenhaube ist weg. Beide Hände an den Lederriemen vor dem Bauch zum Öffnen der Anschnallgurte - ist es wirklich nicht der Fallschirmgriff? - ihn nach rechts reißen. Mit fürchterlicher Gewalt schleudert es mich aus der Kabine hinaus (meine Maschine war schon im Rückentrudeln, also im umgekehrten Trudeln mit der Zentrifugalkraft nach außen wirkend), ein harter Schlag und stechender Schmerz im linken Fußgelenk (vom Anschlagen an der Frontscheibe der Kabine), ich bin draußen und falle durch die freie Luft, Arme und Beine der Erde entgegengestreckt - ein selt-

sames Gefühl! Was mich jetzt schlagartig überfällt, ist nach dem langen Motorengerdröhn und dem entsetzlichen Aufprall und Knall eine geradezu jähe Stille. Doch weiter: Jetzt einige Zeit fallen lassen (den freien Fall verlangsamen, damit der Schirm den Öffnungsstoß aushält), vorsichtig den Öffnungsgriff unter der linken Achsel in die Hand nehmen (ist es auch nicht das Schloss zum späteren Ausziehen des Fallschirms?) und den Griff ziehen! Ein kurzes eigenartiges Geräusch, der Schirm entfaltet sich und ein heftiger Ruck reißt meinen Oberkörper und Kopf nach oben, ich hänge am Fallschirm - gerettet! Ein großartiges Bild entfaltet sich mir. Ganz Südengland liegt tief unter meinen Füßen, in der hellen Mittagssonne habe ich eine wunderbare Sicht, der Ärmelkanal von weit im Norden bis ganz fern im Südwesten, wo er immer breiter wird, da der dreieckige Landvorsprung von Dungeness, hier Dover, auf der anderen Seite Calais und die charakteristischen Waldungen einige Kilometer nach Osten hin und dort unser Feldflugplatz. Sie erwarten mich und ich komme nicht mehr. Das ruft mich zu mir selbst zurück. Ich merke, meine Fliegerhaube mit der Sauerstoffmaske, dem Funksprechmikrofon und meine Sonnenbrille sind weg, sie wurden mir beim Hinausschleudern vom Kopf gerissen. Und erst jetzt wird mir bewusst, dass mein rechtes Auge zu ist. Ich taste danach: alles voll Blut, aus einer Wunde rechts über dem Auge hoch auf der Stirn, das Auge verklebt, Blut am Kinn und auf der Brust. Der Schreck - mein Auge! Mit beiden Händen ziehe ich die Haut darüber und darunter vorsichtig auseinander: Es wird frei, ich kann damit sehen wie immer und bin glücklich. Dann merke ich plötzlich, dass meine Stiefel so komisch an den Füßen hängen - sie sind beim Öffnungsstoß des Fallschirms von den Beinen gerutscht und bleiben verklemmt am Schaft hängen. Es gelingt mir zuerst den rechten wieder hochzuziehen. Beim Versuch mit dem linken spüre ich den starken Schmerz im linken Fußgelenk wieder, das beim Aufschlagen auf die Frontscheibe entweder arg geprellt oder gar gebrochen sein muss. Ich bekomme Angst vor dem Landungsstoß, dem Aufprall der Beine auf der Erde. Ich muss den Stiefel hoch/ich zum Schutz für das Gelenk. Ich ziehe ihn kräftig hoch, stoße ein Schmerzensschrei aus. Er verhallt ganz eigenartig in dem Nichts der dünnen Luft von 7000-6500 m Höhe, wo ich jetzt am Schirm hänge.

Langsam, langsam geht es nach unten. Über eine halbe Stunde hänge ich am Schirm. Ein wunderbares Erlebnis! Absolute Stille rundum, nur das sanfte Singen der Luft, durch die der Fallschirm nach unten sinkt. Würde es nicht in die Gefangenschaft gehen, könnte ich dieses Erlebnis als ein Geschenk meines Lebens genießen. Auf einmal merke ich, dass sich ein langer Blutzapfen an meinem Kinn gebildet hat, die ganze rechte Gesichtshälfte ist mit hart werdendem Blut bedeckt und meine Uniform bis hinunter zum Koppel. Ich sinke immer weiter, das großartig weite Blickfeld verengt sich immer mehr. Ich kann sehen, wie unser Feldflugplatz ganz langsam meinem Blick entschwindet. Und mit ihm entschwindet mir die Heimat. Sie verlischt in dem hauchdünnen Schleier von Bodendunst da drüben an dem langen Waldrand, wo die anderen jetzt wieder daheim sind. Ich kehre nicht mehr zurück. Mit Bangen legt sich die ungewisse Zukunft auf meine Seele, Traurigkeit und Bitternis wollen über mich kommen. Aber die klare Erkenntnis, die nackte Tatsache ergreift mich: Nimm die Dinge, wie sie sind. Der Krieg ist für dich aus. Und da überwältigt mich das unabweisbare Gefühl: Du gehst jetzt

nicht nur in die Gefangenschaft. Nein, das ganze Leben wird einen total anderen Verlauf nehmen, mit dem heutigen Tag wird sich alles, alles für dich ändern.

Jetzt muss mich das Hier und Jetzt erfassen. Der Erdboden kommt immer näher. Je näher er kommt, umso schneller scheine ich zu fallen. Ich sehe nur noch die nächsten paar hundert Meter. Die Angst vor dem Landungsstoß ergreift mich - mein linker Fuß! Plötzlich pendelt mein Fallschirm hin und her, mein Körper mit ihm, es geht jetzt ganz schnell, direkt unter mir eine Baumgruppe, es schwingt mich ein letztes Mal etwas in die Höhe und dann haut es mich von der Seite her direkt in die Krone einer hohen Kiefer. Ich höre nur Brechen und Knacken von Ästen und Zweigen, ich hänge plötzlich Kopf nach unten an meinem linken, dem angeschlagenen Bein, die Kniekehle auf einem Ast aufliegend und ein anderer direkt oberhalb meines verletzten Fußgelenkes, so dass ich nicht nach unten abrutschen kann, mein Fallschirm in einigen Fetzen über mir im Geäst der Baumkrone, und an die acht Meter unter mir - ich kann es nicht fassen - eine Gruppe von jungen englischen Soldaten, alle ihre Köpfe im Nacken und die Blicke zu mir hoch. Ich habe das Bild noch gar nicht recht verkräftet, da klettert einer von ihnen mit der Geschwindigkeit und Geschicklichkeit eines Kletteraffen ohne jedes Hilfsmittel den hohen astlosen Kieferstamm zu mir herauf, hangelt sich die zwei Meter zu mir herüber, fragt mich: »Do you have any weapons?« (Haben Sie irgendwelche Waffen?) Und ich antworte mit meinem etwas verbesserten Schulenglisch: »Yes, I have my pistol here.« (Ja, ich habe meine Pistole hier), die ich schon vom Koppel abschnalle, um sie ihm hinzureichen. Da ruft er zu seinen Kameraden hinunter: »Oh, he speaks fluently English.« (Oh, er spricht fließend Englisch) und sie antworten mit lauten Cheerio-Rufen! Es ist fast wie auf einem Sportplatz oder auf der Bühne!

Da war der Kletterkünstler samt Pistole schon wieder unten. Ein Sergeant erhob ein typisch englisches Sergeanten-Gebrüll, das ich nicht verstehe. Einige Soldaten rennen in verschiedene Richtungen, kehren zurück, einer mit einer Decke, einer mit einem langen Seil, mein Kletterfreund klettert damit wieder sagenhaft geschickt herauf, wirft ein Ende über einen kräftigen Ast oberhalb, bindet es mir vorsichtig um die Brust, wirft das lange Ende hinunter. Sie lassen mich am Seil hängend ganz sorgsam zu Boden und legen mich vorsichtig auf die straff gespannte Decke, nachdem sich zeigt, dass ich vor jähem Schmerz im linken Fußgelenk nicht stehen kann. Die Gesichter der jungen, über mich gebeugten Kerle, die zu der Zeit noch nichts vom Krieg, von Verwundeten und Toten gesehen haben, werde ich nie vergessen. Diese entsetzten Mienen, wie sie mein Gesicht sehen, die ganze rechte Hälfte blutverschmiert, am Kinn hängend ein Blutgerinnsel wie ein langer Eiszapfen und meine Uniformbluse bis hin-unter zum Bauch zum Teil mit Blut verkrustet. Da ist auch schon der Sanitätswagen der Army da, ein Arzt, gleich bin ich im Behandlungsraum auf dem Schrägen: Am Kopf nur ein bis zum Schädelknochen aufgerissenes Hautstück mit einer zerrissenen kleinen Ader. Und das Fußgelenk schwer geprellt und starker Bluterguss. Auftreten ist unmöglich, einer der Soldaten muss mich von der linken Seite her stützen und halb tragen. Ich lande auf einer Liege im Keller, zwei Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett bewachen mich bis zum nächsten Tag. Ich bekomme als Erstes eine Tasse englischen Tee. Es war der beste Tee meines Lebens.

Ich glaubte viele Jahre, es sei eine Me 109 gewesen, die mich von links her rammte. Von vorne gesehen und erst recht in meiner Situation waren Messerschmitt und Spitfire nicht leicht zu unterscheiden. Der einzige, der den Vorgang beobachtete, war mein Rottenflieger, der dann auch von einer Me 109 sprach (einige Tage später ist er selbst gefallen). Erst 47 Jahre nach dem Geschehen, im Jahre 1987, erfuhr ich aus der Korrespondenz mit einem amerikanischen Historiker die Wahrheit. Er untersuchte im Auftrag der US Air Force anhand der englischen und deutschen Kriegsakten minutiös jede Kampfhandlung während der Luftschlacht um England und stellte ganz einwandfrei fest: Ich stieß mit der Spitfire des Flying Officer John Pigg zusammen, und zwar um 12.12 Uhr deutsche, 11.12 Uhr englische Zeit. Wenige Minuten später schlugen unsere beiden Maschinen auf dem Boden auf, knapp 20 km voneinander entfernt. Das erklärt sich leicht: Wir kollidierten seitlich, nicht frontal in der großen Höhe von 7800 m mit ihrer dünnen Luft bei Geschwindigkeiten von etwa 600 km/h. Die gewaltige Energie bei dieser Geschwindigkeit, diesem Auftreffwinkel und dieser Höhe erklärt diese Entfernung durchaus. Unzweifelhaft steht fest, dass um diese fragliche Zeit weder eine andere englische noch eine andere deutsche Maschine vermisst wurde, noch irgendwo herunterkam. Während ich mich retten konnte, gelang dies dem englischen Piloten Pigg nicht. Ich erhielt auch eine Fotografie von ihm in seiner Uniform, das Bild eines netten jungen Mannes, ein Bild des Kopfpanzers und Motors seiner Maschine und seines Grabsteines in der Nähe von Newcastle. Nach 47 Jahren bewegte mich das tief und tut es noch immer. Ich denke des Öfteren an ihn, da uns das Schicksal so eigenartig miteinander verband. Manchmal hatte ich das Gefühl, als sei er mir nahe. Gibt es einen größeren Irrsinn als den Krieg?

Bis in den November 1940, solange meine Einheit dort stationiert war, fanden noch mehrere meiner alten Freunde den Tod an der Front. Es bestätigte sich leider auch meine eigenartige Vorausschau bei Heinz Stegmann und Roloff von Aspern. Die meisten, die das überlebten, fielen dem Russland-Feldzug zum Opfer. Von 46 Flugzeugführern unserer Wiener Jagdgruppe, die wir 1939 in den Krieg zogen, hatten ihn an den Fronten ganze drei bis zum bitteren Ende überlebt und vier von uns, darunter auch ich, fanden uns als einzige hier Überlebende in englischkanadischer Gefangenschaft wieder zusammen. Gibt es einen größeren Irrsinn als den Krieg?

In der Nacht vom 29. auf den 30. August, also der dritten Nacht vor meinem Absturz, hatte meine Schwester Katharina einen ganz besonderen Traum. Sie sieht mich einige Zeit in meiner Maschine sitzen, wie ich ganz normal durch die Luft fliege. Plötzlich verzerrte ich mein Gesicht in äußerstem Schreck, es gibt einen entsetzlichen Schlag, einen ungeheuren Knall. Meine Me 109 ist verschwunden, für eine kurze Weile herrscht tiefe Stille, die sie im Traum sehr beunruhigt. Dann tauche ich plötzlich auf dem Rollfeld in Wien auf und gehe lachend mit dem Fallschirm unter dem Arm auf sie zu. Der Traum endet, sie erwacht. Am folgenden Morgen erzählt sie diesen Traum ihrem Mann, einem Arzt, und sie sprechen am Telefon mit unserer Schwester Maria in München und unserem Bruder Josef in Würzburg. Es kann an diesem Traum mit seinen Einzelheiten also nicht der leiseste Zweifel bestehen. Als schon zwei Tage später durch Fernschreiben an meinen Offiziersbruder Konrad an der Luftkriegsschule Werder/Havel die Nachricht kommt »vermisst, Überleben zweifelhaft« erklärte sie ganz ruhig und ohne jeden Zwei-

fel: »Regt Euch nicht auf, der Anton lebt, so wahr ich Euch das sage. Etwas Ernsthaftes ist ihm nicht passiert.« Davon ließ sie sich guten Mutes nicht abbringen. Zwölf Tage später kam über Genf die Bestätigung durch das Rote Kreuz.

Ich hatte in diesen Erinnerungen schon mehrfach Gelegenheit, über recht eigenartige Erlebnisse im Zusammenhang mit unserem leiblichen Tod zu berichten, da sich die Seele, unsere Lebensenergie, vom Körper löst. Der Tod meiner Großmutter mütterlicherseits, der Mutter meines Vaters, meines Bruders Cosmas, meine Sekundenrettung aus der Ohnmacht, mein hauchdünnes Dem-Tod-Entkommen im Luftkampf, der letzte Abschied von meinem Vater, die Gewissheit vom bevorstehenden Tod mancher Freunde. In jedem dieser ganz verschiedenen Fälle treten Momente auf, die wir heute als parapsychologisch bezeichnen. Gibt es nicht zu denken, wie oft allein im Leben eines einzelnen Menschen solche von unserem Verstand nicht erklärbaren Phänomene auftreten? Und wie viele Menschen haben durchaus ähnliche Erlebnisse!

Betrachten wir sie, jedes einzelne von ihnen, vom energetischen Standpunkt, dann wird schon vieles verständlicher. Wenn alles und jedes, was da existiert, schwingende, fließende Energie ist, wie es die moderne Kernphysik unbezweifelbar aufzeigt, dann reduzieren sich diese »Rätsel« auf die Fähigkeit von hochsensiblen Menschen, sich in den jeweiligen Energiestrom hineinzufühlen und seine Bedeutung mehr oder weniger richtig zu erfassen. Es liegt auf der Hand, dass dies Menschen gegenüber, denen man innerlich tief verbunden ist, relativ leicht geschehen kann. Was mich selbst betrifft, so war meine Stunde offensichtlich auch jetzt noch nicht gekommen, wie immer wir vielleicht versuchen wollen es zu erklären.