

The Stigler Brown Incident

oder

Choice – du hattest sie in deiner Hand!

DRAMATIS PERSONAE

Franz Stigler, Charles „Charlie“ Brown, Spencer Luke, Albert Sadok, Robert Andrews, Bertrand Coulombe, Richard Pechout, Lloyd Jennings, Alex Yelesanko, Samuel Blackford und Hugh Eckenrode +

20.12.1943

Der deutsche Jagdflieger Leutnant Franz Stigler lässt auf dem Flugplatz Jever gerade seine Messerschmitt Bf 109 G-6 betanken und aufmunitionieren, als unerwartet langsam und in sehr geringer Höhe eine amerikanische „Fliegende Festung“ Boeing B-17 den Platz überfliegt. Stigler hat an diesem Tag bereits zwei B-17 abgeschossen und damit seinen 28. und 29. Luftsieg errungen. Mit 30 Abschüssen erhält ein Jagdflieger das Ritterkreuz und steigt in den Olymp der deutschen Helden auf. Das hier ist leichte Beute! Stigler startet und nimmt die Verfolgung auf. Im amerikanischen Bomber sitzen Second Lieutenant Charles Brown und seine neunköpfige Besatzung, von der ein Mann zu diesem Zeitpunkt bereits tot ist. In wenigen Minuten werden sie sich am Himmel über Ostfriesland begegnen.

Wie aber sind Franz Stigler und „Charlie“ Brown an diesen Ort gekommen?

Ludwig Franz Stigler wurde am 21.08.1915 in Regensburg als zweiter Sohn einer streng katholischen Hausfrau und eines liberalen Vaters geboren, der im Ersten Weltkrieg als Aufklärungspilot gedient hatte. Vater Franz gründet zusammen mit einem Pater (ebenfalls Jagdflieger im Weltkrieg) den Segelflugverein Amberg. Sie bauen einen Schulgleiter, mit dem der erst zwölfjährige Sohn seine ersten Alleinflüge unternimmt. Aus Begeisterung für seinen Vater macht er „Franz“ zu seinem Rufnamen; der religiösen Mutter zuliebe willigt er ein, Priester zu werden, und besucht als Vorstufe schon mal ein katholisches Internat. Aber als er 17jährig mit seiner Freundin im Gebüsch erwischt wird, ist es aus mit der Priesterlaufbahn! Nach dem Abitur studiert Franz Luftfahrttechnik an der Universität Würzburg und lernt nebenbei den Motorflug. Als Mitglied einer geheimen schlagenden Studentenverbindung wird er freilich bei einem Duell ertappt und von der katholischen Kirche, die diesen Brauch verboten hat, exkommuniziert. Sein Glaube bleibt davon unberührt.

Franz beendet sein Studium nicht, sondern verlässt vorzeitig die Uni, um eine Stelle bei der Deutschen Luft Hansa anzutreten, bei der er in vier Jahren mehr als 2000 Flugstunden ansammelt. 1937 verpflichtet die Luftwaffe der Wehrmacht ihn – den Zivilisten – als Fluglehrer für Instrumentenflug, er wird bald leitender Fluglehrer an der Pilotenschule für Offiziere in Dresden. Einer seiner Schüler ist sein älterer Bruder August und macht sofort Probleme, da er mit der Nichte eines Kardinals verlobt ist und der katholischen Kirche offen nahe steht. Franz findet daheim in dessen Zimmer mehrere Exemplare der päpstlichen Enzyklika „In brennender Sorge“, die Hitler als „Wahnpropheten“ kritisiert und daher in Deutschland verboten ist. August fliegt bald Bombereinsätze gegen England und stürzt im Oktober 1940 mit seiner Ju 88 ab. Franz bleibt verbittert und mit Rachedenken zurück, er wird Soldat und meldet sich nun zu den Kampffliegern.

Seine erste Station an der Front erlebt er in Libyen und freundet sich mit Hans-Joachim Marseille, dem Star der NS-Wochenschauen an, an dem er neben dessen herausragenden fliegerischen Fähigkeiten vor allem seine Distanz zum NS-Regime und seine Ablehnung von Rassenhass und

Führerkult schätzt. Trotz seiner großen fliegerischen Erfahrung geht sein erster Feindflug gründlich schief: er gerät in Panik, verlässt seinen Schwarmführer und macht sich sogar in die Hosen. Zuvor hatte ihn sein Staffelkapitän beiseite genommen und ihm schonungslos eingeschärft:

„Sollte ich je sehen oder erfahren, dass Sie auf einen Mann am Fallschirm schießen, werde ich Sie persönlich abschießen! Sie halten sich im eigenen Interesse an die Kriegsregeln, nicht im Interesse Ihres Gegners! Sie kämpfen nach Regeln, um die eigene Menschlichkeit zu bewahren!“

Im Sommer 1943 geht es zurück nach Deutschland, um den Kampf gegen die alliierten Bomberverbände aufzunehmen. Bei einem dieser Einsätze muss Franz auf einem Rittergut in der Unterlausitz notlanden. Er verliebt sich in die Tochter des Hauses, heiratet sie und bekommt mit ihr später einen Sohn. Leutnant Franz Stigler, nun Ehemann, stemmt sich den Bomberströmen entgegen, er hat in Bremen und Hamburg mit eigenen Augen gesehen, was sie anrichten. Seine Fliegerei ist nicht Suche nach Heldentum, sondern Pflicht im Dienste des Überlebens. Es naht der 20. Dezember, und es naht Charlie Brown.

Charles Lester Brown wird am 22.10.1922 in Weston, Lewis County, West Virginia, als sechstes und jüngstes Kind eines Farmerehepaars geboren. Nach seinem High School-Abschluss geht er 17jährig zur US Army und dient zunächst in deren Signal Corps. Nach dem japanischen Überfall auf Pearl Harbour wechselt er zur US Army Air Force (eine eigenständige Teilstreitkraft „US Air Force“ wird erst 1947 aus der Taufe gehoben), lässt sich zum Piloten ausbilden und lernt, deren schwere Bomber zu fliegen. Im September 1943 trifft er in Texas seine neue Crew, die sich gut aufeinander einspielt und auch bei Konflikten mit der Militärpolizei zusammenhält. Im Oktober werden sie nach Europa verlegt und hätten gerne Italien gesehen, sollen aber Deutschland bombardieren und werden daher auf RAF Kimbolton in Cambridgeshire, England, stationiert. Dort liegt die 527th Bombardment Squadron der schon legendären 379th Bombardment Group, und für sie steht die „Fliegende Festung“ B 17-F „Ye Olde Pub“ bereit. An exponierter Stelle eines 8 km langen und etwa 475 Flugzeuge umfassenden Bomberstromes starten sie am Morgen des 20. Dezember zu ihrem ersten Feindflug. „We’re attacking Bremen, son! Every anti-aircraft gun in that area will be trying to stop you. And there will be the fighters!“ Das Ziel sind die Focke-Wulf-Flugzeugwerke, wo die Deutschen ihre Jagdflugzeuge Fw 190 produzieren.

30 km vor ihrem Ziel geraten sie in schweres Flak-Feuer. Die vordere Glaskanzel wird abgerissen, eisige Luft von - 60°C strömt durch den Rumpf der Maschine. Ein Triebwerk ist beschädigt und wird abgestellt, eine Tragfläche wird von einer Flakgranate glatt durchschlagen (deren Zünder zum Glück auf eine größere Höhe eingestellt war). Kurz vor dem Ziel beschädigt Flakbeschuss auch ein zweites Triebwerk, das weitgehend gedrosselt werden muss. Sie werfen ihre 6 Tonnen Bomben über dem deutschen Werk ab und drehen auf Heimatkurs, fallen aber wegen ihres nun höheren Luftwiderstands und mangelnder Motorleistung hinter den Verband zurück. Auf dem Weg zur Nordsee wird „Ye Olde Pub“ gleich von zwei Gruppen deutscher Jagdflieger entdeckt. Charlie Brown hat sein Handwerk gründlich gelernt. Er verblüfft die Angreifer, indem er auf sie zuhält, bietet so das kleinstmögliche Ziel und kann sie mit mehreren Bord-MG bekämpfen. Tatsächlich gelingt es der Crew, zwei Jäger abzuschießen, doch der Gegner sind zuviele. Das linke Höhenruder wird weggeschossen, große Teile des Seitenleitwerks fehlen, der Heckschütze Hugh Eckenrode stirbt. Es gibt nur noch ein funktionsfähiges MG (von 11), auch das dritte Triebwerk bringt nur noch halbe Leistung, die Funkanlage ist kaputt und die Sauerstoffversorgung ausgefallen. Brown wird bewusstlos und merkt nicht, dass der Bomber in einen Sinkflug übergeht. Erst 1000 m über Oldenburg kommt er wieder zu sich. Von neun lebenden Besatzungsmitgliedern sind sechs verletzt, darunter er selbst. Unter diesen Umständen verbietet sich eine Notlandung. Brown stellt seinen Männern frei, sich durch Absprung zu retten, aber alle lehnen ab. Also lautet der gemeinsame Plan, nach Norden zur offenen See zu steuern und zu hoffen, ohne weiteren Schaden durch den deutschen

Flakgürtel an der Küste zu kommen. Dann sollte es mit viel Glück über die Nordsee bis nach Hause reichen. Etwa 600 km Flugstrecke, „Ye Olde Pub“ schafft nur noch 250 km/h, und es ist der kürzeste Tag des Jahres.

In diesem Moment überfliegt Brown den Flugplatz Jever, wo sich Franz Stigler auf die Verfolgung macht und ihn sehr bald einholt. Stigler beginnt seinen Angriff schulmäßig, wundert sich jedoch, dass alles ruhig bleibt und er kein Abwehrfeuer vom hinteren MG-Stand erhält. Sich vorsichtig näher herantastend kann er sehen, dass die MGs herunterhängen und der Schütze tot ist. Und dann bemerkt Franz auch den erbärmlichen Zustand der feindlichen Maschine. Niemals zuvor hat er ein so zerschossenes Flugzeug gesehen, das sich immer noch in der Luft hält! Durch ein klaffendes Loch im Rumpf sieht er Verwundete und deren Kameraden, die sich um sie kümmern. Und er begreift, dass diese Männer zwar noch in einer Blechkiste sitzen, jedoch wehrlos sind und in seinen Augen Abgesprungenen an Fallschirmen gleich kommen. Franz greift zu seinem Rosenkranz. Auf einen solchen „Gegner“ kann er nicht schießen, es wäre Mord.

Andererseits: schießt er jetzt nicht und wird das von einem anderen deutschen Beobachter bemerkt, so begeht er eine so schwere Pflichtverletzung, dass ihm Kriegsgericht und die Todesstrafe drohen!

Franz setzt sich neben die zerschossene Boeing, blickt ihren Piloten an und fordert ihn mit Gesten zur Landung auf. Der Amerikaner weigert sich. Da Franz dem Bomber keine Chance einräumt, in diesem Zustand bis nach England zu kommen, bedeutet er dem Piloten dann, auf das näher gelegene Schweden hin abzdrehen, wo medizinische Versorgung wartet und die Besatzung interniert würde. Da eine Reaktion ausbleibt, setzt er sich neben den Gegner und überfliegt zusammen mit ihm den Flakgürtel an der Nordseeküste, um ihn vor Beschuss zu bewahren, was auch gelingt.

Charlie Brown begreift nicht, wie ihm geschieht. Er lässt das letzte noch schussbereite MG auf Franz Stigler richten, jedoch nicht feuern. Stigler begreift, dass seine Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Sein Gegenüber versteht nicht, oder er will nicht verstehen. Und mit jeder Minute, die er neben seinem Feind herfliegt, wächst die Gefahr, dass zufällig ein anderes deutsches Flugzeug auftaucht und seine „Untätigkeit“ bemerkt wird.

Er gibt seinen Feind in Gottes Hand, salutiert - und dreht ab. Franz hat nicht geschossen.

Er landet auf einem Flugfeld bei Bremen und spricht mit niemandem über sein Erlebnis. Es geht auch keine Meldung über einen merkwürdigen Vorfall ein. Stigler wird kurz darauf befördert und bekommt die Leitung einer Staffel, die von Graz aus gegen aus Italien einfliegende Bomber antritt. Viel Zeit nimmt er sich dafür, seinen jungen Piloten beizubringen, dass das Überleben wichtiger als die Jagd nach Abschüssen ist. Für sich nimmt er keinen Abschuss mehr in Anspruch, obwohl er es in 487 Feindflügen neben 29 bestätigten auf etwa 30 unbestätigte bringt, stattdessen rechnet er sie seinen Untergebenen an. Er selbst hat die neun Leben einer Katze, wird 17mal abgeschossen, kann elfmal notlanden und muss sechsmal mit dem Fallschirm abspringen.

Kurz vor Kriegsende kommt er zu Adolf Gallands „Verband der Experten“, der ersten Jagdfliegerereinheit in der Geschichte der Militärluftfahrt, die Strahlflugzeuge vom Typ Messerschmitt Me 262 einsetzt. Am 04.05.1945 setzt er sich in seinen Jet, fliegt in bereits vom Feind erobertes Gebiet und ergibt sich den Amerikanern. 28.000 Luftwaffenpiloten sind in den Krieg gezogen, nur etwa 1300 haben überlebt, und Franz ist einer von ihnen. Das Ritterkreuz erhält er nie.

Franz Stigler kehrt 1946 aus der Gefangenschaft zurück und versucht seine Ehe zu retten, was nicht gelingt. Er arbeitet als Mechaniker bei Fa. Messerschmitt, die nun nicht mehr Flugzeuge, sondern

landwirtschaftliche Maschinen herstellt. Noch in Graz hatte er er eine schöne Studentin kennengelernt, die Schauspielerin werden wollte, die beiden heiraten 1948. Im Jahr 1953 wandert das Paar nach Kanada aus, von wo Stigler das Angebot bekommen hat, als Ingenieur an der Konstruktion eines Düsenflugzeugs mitzuwirken. Sie bekommen eine Tochter, werden aber im Jahr darauf geschieden. Stigler arbeitet als Mechaniker in einem Holzfällerlager, da er als Deutscher zu dem als „geheim“ eingestuftem Flugzeugprojekt doch nicht zugelassen wird, und entwickelt sich im Laufe der Zeit zum erfolgreichen Geschäftsmann. Er kauft sich eine gebrauchte Bf 108, die als Viersitzer einer einsitzigen Bf 109 stark ähnelt, streicht sie in den Farben seines alten Jägers an und spielt damit auf Air Shows den „bösen Deutschen“. Eine Bekannte aus Berlin folgt ihm nach Vancouver und wird seine dritte Frau, mit der er bis zu seinem Ende zusammen lebt. Ihre Ehe bleibt kinderlos. Und immer wieder fragt er sich: „Hat es der Bomber damals nach England geschafft?“

Charlie Brown und seine Besatzung humpeln heim. Sie werfen allen entbehrlichen Ballast ab, doch das Flugzeug verliert allmählich an Höhe. Als sie sich langsam mit dem Gedanken an eine Notwasserung vertraut machen, taucht die Küste auf; sie werden von einer Patrouille von Jägern gefunden, die sie zum Flugfeld RAF Seething in Norfolk eskortieren. Nachdem er „Ye Olde Pub“ gelandet hat, greift Brown zur Taschenbibel, die er auf Einsätzen bei sich trägt. Sein „Dritter Pilot“ hat ganz Arbeit geleistet: eine so übel zugerichtete Boeing hat man in Seething überhaupt noch nicht gesehen! Neun Männer haben überlebt. Beim Debriefing berichtet Brown von seiner seltsamen Begegnung mit einer Bf 109, doch irgendjemand bekommt Wind davon, die entstandenen Protokolle werden als „geheim“ klassifiziert und die Besatzung zum Stillschweigen verdonnert. Die Orden, die alle zunächst erhalten sollten, werden ihnen verwehrt und ihr Flug so behandelt, als hätte er nie stattgefunden. Vermutlich ist man höheren Orts zu der Auffassung gelangt, Mensch zu sein und hinter einem deutschen Steuerknüppel zu sitzen seien Eigenschaften, deren nun bewiesene Vereinbarkeit die Kampfmoral der alliierten Flieger untergraben könnte.

Von einer US-Bomberbesatzung wird gefordert, dass sie 25 Feindflüge absolviert. Brown hat einen Toten und zwei Schwerverletzte verloren, er bekommt drei Ersatzleute und ein neues Flugzeug. Zusammen absolvieren sie in weniger als vier Monaten 28 Einsätze, und nach dem letzten von ihnen lässt Charlie eine Flasche Whisky herumgehen. They made it! Brown sitzt weiterhin in Cockpits, fliegt aber keine Kampfeinsätze mehr. Nach Kriegsende geht er aufs College, heiratet 1948 und bekommt mit seiner Frau, der er lebenslang die Treue hält, zwei Töchter. 1949 geht er zur tauferschen US Air Force, übt mehrere Stabsfunktionen aus und wird 1965 im Rang eines Oberstleutnants entlassen. Danach nimmt er eine Stelle beim US State Department an und kümmert sich um Nachschubfragen für amerikanische Verbündete in Südostasien, vor allem in Laos und Vietnam. 1972 verlässt er fünfzigjährig den Staatsdienst, zieht nach Florida und beginnt eine Karriere als Erfinder, der sich internationales Renommee bei der Entwicklung ruffreier Dieselmotoren erwirbt. Aber seine verschütteten Kriegserlebnisse drängen wieder an die Oberfläche. Er schläft schlecht und hat ständige Alpträume, in denen er abstürzt und kurz vor dem Aufprall erwacht. Und er fragt sich wieder und wieder: „Wer war der deutsche Pilot, und warum hat er mich gehen lassen?“

Auf einem Treffen ehemaliger Bomberbesatzungen im Jahr 1985 wird Brown nach einer besonderen Erinnerung gefragt, denkt eine volle Minute nach - und redet sich dann den 20.12.1943 von der Seele. Die Botschaft schlägt wie eine Bombe ein. Freunde raten ihm, den Deutschen zu suchen. Brown beginnt eine vierjährige Recherche in amerikanischen, britischen und westdeutschen Archiven, die wenig Brauchbares ergibt. 1989 wendet er sich an Adolf Galland, der der Gemeinschaft Deutscher Jagdflieger vorsteht, und veröffentlicht in deren „Jägerblatt“ eine Suchanzeige. Franz Stigler schlägt in Vancouver sein Exemplar auf - und da steht Charlies Inserat. Franz schreibt Charlie einen Brief, beschreibt Details, die nur ein Augenzeuge wissen kann, und schlägt vor, da er ohnehin im kommenden Sommer nach Florida reisen werde, könnten sie sich dort treffen. Das dauert Brown zu lange: er findet Stiglers Telefonnummer heraus, ruft ihn an und stellt

er ihm die entscheidende Frage „What were you pointing at?“ „I was trying to get you to head for Sweden!“ Der Fall ist klar. Sie haben einander gefunden. Für den Sommer 1990 wird in Seattle ihr erstes Treffen seit 47 Jahren arrangiert, und da Brown mittlerweile eine gewisse Bekanntheit genießt, gibt es auch Videoaufnahmen davon.

Hugh Eckenrode starb am 20.12.1943 am Himmel über Bremen. Alle übrigen Besatzungsmitglieder von „Ye Olde Pub“ überleben den Krieg. Der erste von ihnen stirbt im Mai 1980, der letzte im Oktober 2016, und indem Franz Stigler „pflichtwidrig“ seinen Finger vom Abzug ließ, hatte er ihnen zusammen 467 Jahre menschlichen Lebens geschenkt. Der Vorfall wird vom amerikanischen Militär förmlich wieder aufgenommen, und die Flugzeugbesatzung erhält den Orden „Silver Star“ (in fünf Fällen freilich posthum verliehen). Pilot Charlie Brown wird mit dem „Air Force Cross“ als zweithöchstem Orden der US-Luftwaffe ausgezeichnet.

Franz Stigler und Charlie Brown werden nicht nur sofort Freunde, sondern betrachten sich bald als Brüder, die gemeinsam zum Fischen gehen, Zeit miteinander verbringen, sobald es ihnen möglich ist und nur bedauern, dass sie sich erst als „alte Männer“ wieder getroffen haben. Browns Alpträume ebbend allmählich ab. Auch ihre Frauen freunden sich an, und Helga Stigler verrät Jackie Brown eines Tages: „Gott sei Dank verstehen sie sich so gut! Kannst du dir vorstellen, wie schrecklich es für Franz gewesen wäre, das Ritterkreuz aufzugeben und sich 40 Jahre lang zu fragen, ob es das wert war und ob die Besatzung des Flugzeugs heil heim kam, nur um dann den Piloten zu finden und festzustellen, dass er ein Scheißkerl ist?“ Stigler wird Ehrenmitglied der 397th Bombardment Group Association, und die Fédération des combattants alliés en Europe verleiht ihm als einzigem deutschem Piloten den „Order of the Star of Peace“. Besonders berührend ist ein von Brown arrangiertes Treffen mit allen noch lebenden Besatzungsmitgliedern der „Ye Olde Pub“ samt ihren Ehefrauen und Nachkommen, auf dem etwa 25 Personen erscheinen, die ohne Stiglers Zurückhaltung nie geboren worden wären.

Franz Stigler stirbt am 22. März 2008 im Alter von 92 Jahren. Sein Bruder Charlie tritt nur acht Monate später seinen letzten Flug an.

Sven-Erich Czernik