

Aika Verlag Taschenbuch

Aika Verlag

2. Auflage

© 2013 by Aika Verlag, Frankfurt/Main

Internet: www.aikaverlag.de

e-Mail: post@aikaverlag.de

Alle Rechte vorbehalten.

Umschlagabbildungen: Petra Aldinger-Seifried, Gaby Jungkeit

Covergestaltung: coico Grafikdesign, Gaby Jungkeit

Lektorat: Frank Reifenstahl

Satz: coico Grafikdesign, Gaby Jungkeit

Druck: CPI books

Printed in Germany ISBN 978-3-00-038351-9

Eine amerikanische Karriere auf Hessisch

Eine Erfolgsautobiographie von Karl Seifried

Zum Inhalt

In einem kleinen Dorf in der Wetterau, einer Landschaft nordöstlich des Rhein-Main-Gebietes, wurde Karl Seifried zu Beginn des ersten Weltkrieges geboren. Der Bauernjunge verlor sehr früh seinen Vater und wuchs, ohne die tröstende Betreuung durch Großeltern, allein in der Obhut einer sehr hart arbeitenden Mutter auf.

In seiner Kindheit und Jugend gewiss nicht vom Glück verwöhnt, war er in dem Bemühen, einen Beruf zu erlernen, ganz auf sich selbst gestellt. Von Lehrherrn ausgenutzt, als Pilot vor und im zweiten Weltkrieg konfrontiert mit den vielfältigsten Herausforderungen und Gefahren, entwickelt sich dieser in vielen Bewährungsproben gereifte, aus einfachen Verhältnissen stammende junge Mann und später mehrfach ausgezeichnete Test- und Kampfpilot mit Energie, Fleiß und Mut zum Risiko zu einem erfolgreichen Unternehmer, immer angetrieben von dem unbändigen Willen, es zu etwas bringen zu wollen.

Unermüdliche und oft härteste Arbeit bei gleichzeitigem Verzicht auf viele Annehmlichkeiten des Lebens verschafften ihm hohes Ansehen unter Geschäftspartnern, Freunden und Bekannten in Europa und Übersee.

Dabei blieb sein Wahlspruch „Tue Recht und scheue niemand“ stets die Grundlage für sein Tun und Handeln. Eine Haltung, die ihm den Respekt seiner Mitmenschen einbrachte.

Dieses Buch mag Ansporn sein für unentschlossene oder resignierte Jugendliche, aber auch für solche Menschen, die sich einem traurigen Schicksal ergeben, weil sie den Willen, das Leben trotz fataler Schwierigkeiten und Hindernisse zu meistern, nicht aufbringen glauben zu können.

Es gibt immer einen Weg. Aber nur wer losgeht und ihn sucht, der findet ihn.

Vorwort von Karl Seifried

Verehrte Leser,

wenn ich früher bei Freunden und Bekannten, bei Pressekonferenzen und anderen Anlässen aus meinem Leben erzählte, empfahl man mir immer wieder, meine Lebenserinnerungen niederzuschreiben.

Auch in meiner Festtagsrede anlässlich meines 80. Geburtstages brachte ich den zahlreich erschienenen Gratulanten einige meiner Erlebnisse zur Kenntnis. Und wieder forderten mich viele auf: „Schreiben Sie doch endlich ein Buch und schildern Sie Ihr abwechslungsreiches Leben.“

Nach reiflicher Überlegung habe ich mich entschlossen, aufbauend auf den Ausführungen meiner Festtagsrede, diesem Rat zu folgen und meine Erinnerungen in diesem Buch niederzuschreiben.

Ich widme es in Dankbarkeit dem verstorbenen, von mir hochverehrten Herrn Rechtsanwalt Dr. Kurt Idelberger (* 5. Februar 1902, † 5. Mai 1971).

Nach den knapp zehn Jahren Dienst, die ich in der Luftwaffe versehen hatte, machte mich Dr. Idelberger sozusagen mit den Gepflogenheiten des bürgerlichen Lebens vertraut, und mit all seinen Risiken.

Vom Ende des Krieges bis zu seinem Tod war er mir ein fürsorglicher und väterlicher Berater und eine große Stütze.

Die viel zu frühe Trennung von ihm habe ich sehr bedauert.

Ich wurde am 15. Oktober 1914 in Heldenbergen, einem kleinen Ort in Oberhessen, geboren. Nur etwas mehr als ein Jahr später, im Februar 1916, starb mein Vater. Großeltern waren keine da, also sorgte meine Mutter allein für mich, den Jüngsten, und meine beiden Brüder. Da sie keine Rente bekam, musste sie von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang arbeiten, schwer arbeiten. Ja, ich kann mich nicht erinnern, jemals auf ihrem Schoß gesessen zu haben, nicht einmal dafür ließ die Arbeit Zeit. Stattdessen saß ich im Stall auf einem Bund Stroh und sah meiner Mutter zu, wie sie die Kuh melkte. Kaum war die erste Milch im Eimer, füllte sie eine Tasse und gab sie mir zu trinken. Sicher ein Grund, warum ich ein großes und kräftiges Kind wurde.

Als ich alt genug dafür war, kam ich in den Kindergarten. Jeden Tag bekam ich ein Brot mit, das meine Mutter in eine ovale, lang gestreckte grüne Blechbüchse packte. Auf dem Deckel waren kleine Küken aufgemalt.

Ich bat meine Mutter, mir doch einmal Butter und Gelee aufs Brot zu schmieren, weil andere Kinder das doch auch bekämen. Mit der Begründung „Das können vielleicht Kinder bekommen, deren Eltern zwei Häuser besitzen“ lehnte sie das ab.

„Aber wir haben doch zwei Häuser, eins hat doch der Papa für die Oma und die Tante gebaut“. Ich gab nicht so einfach auf.

„Das Haus ist noch nicht bezahlt, da sind noch Schulden drauf“, kam als Antwort.

Ob sie mir dann doch noch Gelee auf die Butter schmierte, daran kann ich mich nicht mehr erinnern.

Ab Ostern 1921 besuchte ich die Volksschule. Fünfzehn Zweier, zwei Einser, zum Ausgleich dafür zwei Dreier, so sahen meine Zeugnisse aus. Ich saß, zusammen mit zwei anderen Schülern, auf der hintersten Bank, was den Pfarrer während des Religionsunterrichts des Öfteren zu der Aussage veranlasste: „Die da auf der hintersten Bank, das sind die drei Weisen aus dem Morgenland.“

Die Religion – sie war von großer Bedeutung für meine Mutter, die Verbundenheit zu ihrer Kirche war ihr eine starke Stütze im Leben. Klar, dass auch ich römisch-katholisch getauft - und auch entsprechend erzogen wurde. Sie legte großen Wert darauf, dass ihre Jungen sonntags regelmäßig den Gottesdienst besuchten. Hätten wir das

nicht getan, sie hätte es als persönliche Kränkung empfunden und sich ihrer gottlosen Buben wegen geschämt. Und außerdem ... außerdem wäre dann der Kuchen zum Sonntagskaffee entfallen.

Sehr wichtig war meiner Mutter der sparsame Umgang mit Haushaltsmitteln. Einmal kam sie dazu, wie ich – wie jeden Tag - meine Schuhe putzte. Ein Exemplar hatte ich bereits geputzt.

„Die waren doch noch gut genug, auch ohne Schuhcreme“, sagte sie und ging wieder. Da ich ein folgsamer Sohn war hörte ich sofort auf, zog die Schuhe an und ging in die Schule. Der Lehrer sah mich mit große Augen an.

„Karl“, sagte er, „warst Du heute zu faul zwei Schuhe zu putzen?“

„Nein, Herr Lehrer“, sagte ich, „als ich den einen geputzt hatte, kam meine Mutter dazu und sagte, es müsse gespart werden, auch an der Schuhcreme, und deshalb ließ ich es sein.“

Dass mir das recht war, weil ich sowieso nicht gerne Schuhe putzte, behielt ich für mich.

Während meiner Schulzeit hatte ich nicht nur die Schulaufgaben zu machen. Wie meine beiden Brüder musste ich der alleinerziehenden Mutter bei allen in Haus, Hof und Feld anfallenden Arbeiten helfen. Wenn wir uns dann alle zusammen mittags oder abends an den Tisch zum Essen setzten, fragte die Mutter als erstes, ob das Vieh versorgt sei. Oder etwas Ähnliches.

„Ja, Mutter“, kam unsere Antwort unisono und ohne Zögern.

Worauf sich immer ihre Frage anschloss: „Wer betet heute?“ Es fand sich immer jemand, und nach dem Gebet wurden die Teller gefüllt.

Samstags musste ich den Hof und die Straße kehren, die Mutter kontrollierte das hinterher genau, da durfte kein Strohhalme mehr auf dem Boden liegen. Auch die Außentreppe, zehn Sandsteinstufen, musste gereinigt werden. Wenn ich dachte, mit meiner Arbeit fertig zu sein, ging ich zu ihr und sagte ihr eben genau das: „Fertig!“

Wie gesagt, das wurde natürlich genau überprüft. Und in der Regel kam dann als Antwort etwas wie: „Fertig nennst Du das? Jede Stufe hat zwei Seiten, Karl. Nicht nur die, auf die man tritt, auch eine Vorderseite. Und warum ist die nicht geputzt?“

Dieser Logik hatte ich nichts entgegenzusetzen und wiederholte die Prozedur daher wortlos.

Meine Erziehung – nennen wir es ruhig Ausbildung - erfolgte auch

noch in anderen Bereichen. Ich lernte Taschentücher, Küchentücher, Handtücher, Tischdecken und Hosen zu bügeln und den Fußboden in der „Guten Stubb“, die wir nur an Sonn- und Feiertagen betreten durften, zu pflegen. Mit leicht angefeuchtetem Putzlappen wurde der Staub beseitigt – so etwas wie Staubsauger kannte man damals noch nicht – dann Bohnenwachs auftragen, und dann mit einem weichen, trockenen Tuch und viel Geduld auf Hochglanz gebracht. Auch wie man Socken stopft lernte ich von ihr, einmal längs, einmal quer, immer über Kreuz.

All dies und weitere, ähnliche Tätigkeiten schufen, ohne dass ich das damals ahnte, die Grundlagen für meinen Weg zum Piloten. Aber dazu später mehr.

1928, im vorletzten Schuljahr, machte ich mir zusammen mit meiner Mutter ernsthafte Gedanken, welchen Beruf ich erlernen sollte. Arbeitslose gab es zu jener Zeit viele, es herrschte größte Armut in Deutschland. Die Meinung meiner Mutter dazu war geradlinig wie immer.

„Dein verstorbener Vater war Metzger. Dein älterer Bruder ist Metzger, und Du lernst Bäcker. Da wirst Du nie arbeitslos, gegessen wird immer.“

Damit war alles geklärt, und ich begann am Osterdienstag 1929 eine Lehre als Bäcker.

Meine erste Aufgabe als Lehrling bestand darin, morgens in aller Frühe die Kundschaft mit Brötchen zu versorgen. Eine unserer Kundinnen war mir gleich am ersten Tag unsympathisch. Kommt sie doch nach dem Klingeln im Nachthemd und mit Zottelkopf an die Vorplatztür, wühlt Gott weiß wie lange in meiner Brötchen-Kiez herum, um sich zwei Brötchen herauszusuchen. Die Einen waren ihr zu dunkel gebacken, die Anderen zu hell. Und ihre Hände hatte sie bestimmt noch nicht gewaschen, denn sie erweckte den Eindruck, als käme sie gerade aus dem Bett. Irgendwie blieb in meinem Kopf die Vorstellung haften, sie würde mit dem Finger in der Nase bohren, bevor sie mir öffnete.

Das führte dazu, dass ich ihr am dritten Morgen der üblichen, lang andauernden Suche nach den ihr genehmen Brötchen ein "Sie haben von mir die letzten Brötchen bekommen" entgegenschleuderte, mich umdrehte und von dannen zog.

Zurück in der Backstube erwartete mich der erste Anschiss.

„Ihre Majestät, die Kundin, darf solange in den Brötchen herumwühlen, bis sie gefunden hat, was sie will! Mach’ Deinen Kiez bis oben voll, fahr hin und lass’ sie suchen, so lange sie will!“, fuhr mich der Meister an.

Ich ging also wohl oder übel wieder hin ... so wütend, wie sie war, hätte sie wohl lieber mich gefressen als die Brötchen. Auf jeden Fall hatte ich bei ihr nichts mehr zu lachen.

Nach 38 Tagen, am Pfingstsamstag, war die Lehre beendet - und mir klar, dass mich ein Leben als Bäcker nie zufriedenstellen würde.

„Soll ich etwa ein Leben lang Brötchen backen und aus dem Backstubenfenster schauen? - Niemals!“ verkündete ich meiner Mutter. Sie musste einsehen, dass dies für mich, einen Weisen aus dem Morgenland, eine Tätigkeit mit zu begrenztem Horizont war.

*

Ich begann also am Pfingstdienstag eine neue Lehre, dieses Mal als Möbelkaufmann. Der Lehrherr machte mich als erstes mit dem Volontär bekannt, er hieß Rumpf. Er bat ihn, mit mir die Post abzuholen und befahl uns beiden: „Eilt euch, eilt euch!“

Wir verließen das Ladengeschäft.

Kaum waren wir draußen, sagte Rumpf: „Karl, wenn der Lehrmeister sagt ‚eilt euch‘, heißt das langsam. Wenn er sagt ‚eilt euch, eilt euch‘, dann heißt das noch langsamer.“

So schlenderten wir über den Marktplatz, wo die Tageszeitung aushing.

„Als künftige Kaufleute müssen wir uns täglich über das Neueste informieren. Du liest im linken Aushängekasten, ich im rechten“, meinte Rumpf.

Beim Weitergehen tauschten wir miteinander aus, was wir gelesen hatten. Wir kamen an den Schaufenstern vieler Geschäfte und Krämerläden vorbei und blieben vor jedem Fenster stehen. Rumpf belehrte mich.

„Wir müssen sehen, wie die dekoriert haben, auch daraus müssen wir lernen.“

Dann holten wir die Post und kamen nach einer Stunde zurück.

Normalerweise hätte das Postholen nicht länger als 20 Minuten dauern dürfen. Der Lehrmeister schimpfte und beschwerte sich über unser langes Ausbleiben. Rumpf hatte natürlich eine Rechtfertigung parat.

„Herr W., hätten Sie uns nicht gesagt ‚eilt euch, eilt euch‘, wären wir schon lang zurück. Aber wir wollten Ihrer Ermahnung selbstverständlich entsprechen und stellten uns nicht ans Ende der Warteschlange, sondern schmuggelten uns nach vorne. Einer der Wartenden vom Ende der Schlange hatte das aber bemerkt, kam nach vorne und wies uns aus der Schalterhalle mit den Worten: ‚Raus! Wenn ich raus komme, dürft ihr wieder rein, vorher nicht.‘

Meine erste Lehrstunde hatte ich damit erhalten.

Ein anderes Mal trug mein Lehrherr mir auf, mit dem Karren ein Fass Wein vom Güterbahnhof zu holen. Von dort zurück, erhielten Rumpf und ich den folgenden Auftrag: „Schafft das Fass in den Keller, spült die Flaschen und macht es leer!“

Als die erste Flasche voll war, setzte Rumpf sie an, um daraus zu trinken. Ich tat es ihm gleich. Wir hielten sie alsdann unter den Leerlaufhahn der Wasserleitung zum Nachfüllen. Dass es inzwischen 18 Uhr und Ladenschluss war, kam uns zu Hilfe. Wir meldeten uns nicht, wie üblich, im Ladengeschäft ab, sondern verließen die Stätte unseres Wirkens durchs Hoftor - stockbesoffen.

Der Rüffel folgte am nächsten Tag.

„Weshalb habt ihr mich nicht von der Erfüllung des Auftrags

unterrichtet und euch auch nicht abgemeldet?“

„Karl sah schon dauernd auf die Uhr und sagte ‚mein Zug fährt heute ohne mich ab‘“, entschuldigte sich Rumpf. „Das Fass haben wir dennoch leer gemacht und, wie Karl vorhin berichtete, sprang er gerade noch auf den letzten Wagen. Sie wissen doch, jeder uns erteilte Auftrag wird immer schnell und pflichtbewusst erledigt. Wie allerdings der Wein schmeckt ... das wissen wir leider nicht. Können Sie mit uns nicht einmal eine Weinprobe machen?“

„Karl, hol die Gläser und eine Flasche von dem Wein!“, hieß mich der Lehrherrn.

Er probierte mit uns den Wein.

Nach dem ersten Schluck sagte Rumpf: „Herr W., woher beziehen Sie denn Ihren Wein?! Der schmeckt nach Wasser. Lassen Sie sich vor der nächsten Bestellung von meinem Vater beraten, er hat einen besseren im Keller.“

Auch wenn der Lehrherr von Rumpfs Gaunereien gewusst hätte, er hätte sich nicht einmal darüber beschweren dürfen, denn er war es ja, der Rumpf – und mir – genau dieses Beispiel gab. Unser Lehrherr hatte nämlich seinen eigenen Ausbildungsplan, der vom der üblichen Vorgehensweise erheblich abwich. ‚Erst die Praxis, dann die Theorie‘, das war sein Motto. Wenn er zum Beispiel ein Schlafzimmer verkaufte, dann bot er den Kunden immer an, ihre alten Matratzen zur Beseitigung abzunehmen, falls sie nicht wüssten, wohin damit. Und was geschah dann? Unser Polsterer schnitt die alten Matratzen auf, die alte Umhüllung kam in den Müll, der Inhalt aus Wolle, Rosshaar, Seegras und auch anderes Füllmaterial in den Reißwolf, den ich bedienen musste. Daraus machte der Polsterer eine Matratze, die dann als „Neuware“ verkauft wurde.

Auch mit anderen Gepflogenheiten in der Praxis des Verkaufens wurde ich vertraut gemacht.

In dem oberhessischen Städtchen fand jedes Jahr ein Herbstmarkt statt. Die Bauern legten in diesen Tagen ihre Arbeit nieder und kamen, um sich zu informieren und um einzukaufen.

Auch unser Geschäft bekam Besuch. Die Ladentür ging auf, und herein kam ein Bäuerlein mit einer Magd an der Hand. In tiefstem Dialekt erklärte er uns: „Mir hunn uns veloabt, mir wolle bahl heu-roade. Mir wolle uns emoal e Schloafstüb’ ogugge.“

Der Lehrherr ging mit ihnen durch die Ausstellungsräume und zeigte ihnen die verschiedensten Zimmer.

„Dieses Zimmer ist der Typ ‚Annemarie‘, da ist die ‚Lotte‘, das ist die ‚Susanne‘...“

An der „Susanne“ hatte das Pärchen Gefallen.

„Die ist leider verkauft, die wird morgen ausgeliefert. Ich muss im Werk nachfragen, ob bald eine nachgeliefert werden kann, ich werde es mir notieren ... Karl, hol den Block“, rief er.

Was sollte ich in der Eile holen? Notizblöcke hatten wir keine, also meinte er wohl einen Verkaufsblock. Ich überreichte ihn dem Lehrherrn, und er notierte Schlafzimmer „Susanne“.

„Wie heißen Sie, wo wohnen Sie, wie heißt das Fräulein, und wo wohnt dieses?“ Er schrieb alles nieder, auch den Kaufpreis.

Dann machte er den Beiden noch eine Freude.

„Das Bild über den Betten bekommen Sie gratis dazu.“

Sie freuten sich so sehr, dass sie ohne Zögern die „Vormerkung“ unterschrieben. Von wegen Vormerkung! Sie hatten einen Kaufvertrag unterschrieben!

Damit, dass die „Susanne“ morgen ausgeliefert würde, hatte er nicht gelogen ... Der Spediteur kam, wir luden die „Susanne“ auf den Pritschenwagen, und mit dem Bierkutschergaul in der Wagengabel machten wir uns auf ins übernächste Dorf. Am Dorfeingang hielten wir an und fragten einen Vorübergehenden nach der Hintergasse 23.

„Da hinten um die Ecke“, wies er uns den Weg.

Wir hielten am Hoftor. Ich ging zu einer alten Frau - wie sich herausstellte, war sie die Mutter des Käufers - und sagte ihr, dass wir das Schlafzimmer brächten. „Schloafstubb?!“, sagte sie, „Naa dess stimmt nett.“ Sie rief: „Heiner, hoast Du e Schloafstubb gekaaft?“ Aus dem Stall kommend antwortete er: „Naa, Mudder, mir hunn nur emoal geguggt.“

Wir zeigten ihnen den Kaufvertrag, luden die ‚Susanne‘ neben dem Misthaufen ab und zogen von dannen.

Auf der Heimfahrt kehrten wir in einem Gasthof ein. Der Gaul bekam seinen wohlverdienten Hafer, derweil tranken wir unseren Apfelwein und ließen uns den oberhessischen Handkäs' schmecken.

Zurück im Geschäft meldeten wir die ordnungsgemäße Erfüllung des uns erteilten Auftrags.

Auch Fahrräder verkauften wir auf ähnliche Art und Weise ...

Alle ein bis zwei Monate bekamen wir eine Lieferung neuer Fahrräder, etwa zwanzig Stück. Am Freitag, dem Tag, an dem die Werktätigen ihren Lohn erhielten, schaltete unser Lehrherr ein

Zeitungsinserat: „Gebrauchte Fahrräder „en masse“ auf Lager, ab 5 Mark das Stück.“

Im Werk Müller & Co., außerhalb der Stadt, waren viele Arbeiter beschäftigt. Sie hatten einen weiten Weg vom Bahnhof zum Arbeitsplatz. Nach Arbeitsende kamen viele von ihnen in unser Geschäft und wollten ein preiswertes Fahrrad kaufen. Aber – es war nur noch eines da, dass mich der Lehrherr holen ließ.

Dieses allerletzte „gebrauchte“ Rad war unser Geschäftsrad, das zum Abholen von Briefen und Paketen benutzt wurde.

Über dem vorderen, kleineren Rad war ein Gepäckträger angebracht. Ein anderes gebrauchtes Fahrrad hatten wir natürlich nicht – und konnte damit auch keines verkaufen. „Alle gebrauchten Räder waren innerhalb einer Stunde fort“, sagte der Lehrherr bedauernd. „Aber kaufen Sie doch ein neues Rad, es kostet nur 50 Mark, zahlen Sie 10 Mark an und den Rest in Raten.“

Die Arbeiter, meist arme Leute, wollten nicht so recht, sie zögerten, denn das war viel Geld für sie. Aber der Lehrherr redete so lange auf sie ein, bis sie den Kaufvertrag unterschrieben und 10 Reichsmark als Anzahlung leisteten. Dann fuhren sie mit ihren neuen Rädern davon.

Nach wenigen Wochen blieben die Ratenzahlungen aus, was nicht verwunderlich war, denn diese Leute hatten tatsächlich kein Geld übrig für so eine Anschaffung. Die erste vorgedruckte Mahnung aus dem Mahnblock, die wir verschickten, war noch von sanfter Art. In der zweiten wurde bereits mit dem Rechtsanwalt gedroht. Die Mahnungen brachte ich direkt zur Firma Müller & Co., um sie an die Arbeiter aushändigen zu lassen.

Die armen Leute – die meisten mit wenig Lebenserfahrung und noch weniger Selbstvertrauen - brachten teilweise ihr Fahrrad zurück ins Geschäft. Ihre Anzahlung sowie die ein oder zwei bereits geleisteten Ratenzahlungen verfielen damit natürlich.

Nun hatten wir gebrauchte Fahrräder. Ich musste sie gründlich putzen, dann wurden sie als kaum gebraucht verkauft.

Ansonsten konnte von kaufmännischer Ausbildung keine Rede sein. Ich, vierzehnjährig, hatte meist nur den Tragegurt um die Schulter, schleppte schwere Möbel, putzte das Lager und durfte mich als Boy für die Frau des Lehrherrn betätigen. Und das sind nur einige wenige Beispiele für viele weitere, ähnliche Aufgaben, die zu meinem Ausbildungsalltag gehörten. In der Berufsschule, da waren Begriffe

wie Soll und Haben, Debitoren und Kreditoren an der Tagesordnung. Für mich waren das nur böhmische Dörfer.

Eines Tages bat mich der Lehrherr, ein Huhn zu rupfen. Gretchen, das Dienstmädchen, war krank. Klar, dass ich diesen Auftrag ebenso schnell und gewissenhaft erledigte wie alle anderen. Nach der Schächtung stellte ich einen Eimer voll heißes, fast kochendes Wasser neben den Misthaufen, steckte das Huhn hinein und drückte es mit dem linken Schuh unter Wasser. Nach einer Weile holte ich es heraus, hielt es mit der linken Hand an den Beinen, und mit der Rechten riss ich ihm büschelweise die Federn vom Leib. Allerdings hatte ich das Huhn wohl etwas zu lange im heißen Wasser gelassen, denn die Federn lösten sich nicht vom Fleisch, sondern das Fleisch von den Knochen. Als der Chef kam und mich fragte, wie weit ich sei, meinte ich: „Gleich fertig. Aber leider ist das Fleisch an den Federn hängengeblieben. Komisch, wenn meine Mutter ein Huhn rupfte, hatte sie zuletzt immer noch das nackte Huhn in der Hand ...“.

Ich dagegen hatte nur noch die Beine in der Hand, und die streckte ich dem Chef entgegen. Es war das erste und letzte Huhn, das ich im Rahmen des „Kaufmännischen Ausbildungsplan“ für meine Lehrherrin rupfen musste.

Nach 16 Monaten Lehre bat ich zum ersten Mal um Urlaub. Bei dieser Gelegenheit kam auch die Sprache auf meine mangelhafte Ausbildung. Die Aussagen meines Lehrherrn ließen nicht erkennen, dass ich da auf Änderungen zum Besseren hin hoffen durfte, und so brach ich meine Lehre ab.

Was wäre wohl aus mir geworden, hätte ich die drei Jahre durchgehalten? Arbeiter auf einer Baustelle, bei der Müllabfuhr, ein Leichenbestatter? Ich wusste, ich wollte in einem kaufmännischen Beruf tätig sein.

*

Was nun folgte, war die schwierigste und schrecklichste Zeit meiner Jugend. Zum einen weil ich mir darüber Gedanken machte, was wohl meine Mutter und meine Schulkameraden von mir dachten, von dem, der es nirgendwo aushält. Zum anderen wegen der schier endlosen, erfolglosen Suche nach einer neuen Lehrstelle. An wieviele Türen habe ich in dieser Zeit geklopft? In Friedberg, in Hanau und anderen Orten ging ich von Betrieb zu Betrieb und sagte mein Sprüchlein auf:

„Brauchen Sie einen Lehrling?“

„Kleiner, wenn Du Arbeit mitbringst, kannst Du bei mir lernen“, das war die Antwort, die ich meistens zu hören bekam. Mir war es inzwischen vollkommen egal, welchen Beruf ich ergreifen würde, ich wollte nur eines: weg von der Straße.

Zwei Jahre hatte ich inzwischen verloren. Im Mai 1931, im Alter von 16 Jahren, hatte ich dann Erfolg und begann meine dritte Lehre, als Installateur. Die Lehrzeit sollte vier Jahre betragen.

Es war noch während meiner Probezeit, als ich eine mir übertragene Arbeit etwas oberflächlich ausführte. Meister Becker war wütend.

„Wenn Du nicht besser aufpasst, brauchst Du morgen nicht mehr zu kommen!“

Die stärkste Ohrfeige hätte keine stärkere Wirkung haben können als diese Drohung. Wieder auf der Straße stehen, ungelernt, arbeitslos. Von diesem Moment an habe ich nicht mehr nur gearbeitet, ich habe während meiner ganzen vier Lehrjahre geschuftet wie ein Sklave, aus meiner eigenen Entscheidung heraus.

Installateur – das ist ein schwerer und oft sehr schmutziger Beruf. Denken Sie nur an verstopfte Klorohre oder Kloschüsseln. Und wenn ich an Klorohre denke, dann denke ich unwillkürlich auch an den Lehrling Philipp.

Der half einmal unserem Meister, Herrn Becker, bei einem Auftrag: ein verstopftes Klorohr musste frei gemacht werden.

Im zweiten Stock brachte der Meister seine Reinigungsspindel zum Einsatz. Er kam nicht durch, seine Bemühungen blieben ohne Erfolg. Daher klopfte er im Keller unter der Decke ein Loch in das Rohr und sagte zu Philipp: „Pass’ auf, wenn sich etwas tut! Schlag mit dem Hammer gegen das Rohr, wenn es soweit ist!“

Philipp, im vollen Bewusstsein der Bedeutung seiner Aufgabe, stand unter der Rohröffnung mit Blick nach oben, konzentriert der Dinge harrend, die da auf ihn zukamen. Des Meisters Arbeit war von Erfolg gekrönt, es tat sich etwas - und Philipp sah aus, als käme er direkt aus der Jauchegrube, nachdem sich der Inhalt des Rohres über ihn ergossen hatte.

Meister Becker schickte ihn nach Haus. Philipp allerdings zog es vor, vorher noch in der Werkstatt vorbeizugehen. Vermutlich wollte er damit demonstrieren, wie pflichtbewusst er seine Arbeit verrichtete und so dem Chef einen Fingerzeig auf seinen Stundenlohn geben (für

ein Glas Bier musste ich damals zwei Stunden arbeiten). Stinkend betrat er das Büro ...

Sekretärin und Buchhalter rissen die Fenster auf und schnappten nach frischer Luft. Der Chef schrie ihn an: „Du Sau, mach’, dass Du heimkommst.“

Es war wohl doch keine so gute Idee gewesen. Na, Philipp war immer ein bisschen einfältig, und in der Schule hatte er auch nicht die besten Noten.

Unser dritter Lehrling hieß Heinrich und kam, wie Philipp, aus Frankfurt. Anders als ich, der ich von einem Bauernhof kam, bekamen sie in ihrer Jugend beide zu Hause nicht viel zu essen. Bei meiner Mutter standen ja zwei Ziegen im Stall, daher bekam ich nicht nur zuhause Milch. Zusammen mit dem Mittagsbrot packte meine Mutter immer auch eine mit Milch gefüllte Flasche in meine Tasche.

Philipps und Heinrichs Mütter konnten in der Stadt natürlich keine Tiere halten. Im Vergleich mit mir waren die Beiden wirklich recht kraftlos. Wenn dann für eine Baustelle Heizkörper angeliefert wurden, bekam ich sie daher auf den Buckel und musste sie wie ein Lastesel die Treppen hochtragen. Heinrich und Philipp gingen hinter mir und schoben mich von Stufe zu Stufe, oft bis zur obersten Etage.

Kein Wunder, wenn mein Professor zu meiner desolaten Wirbelsäule nur einen Kommentar hat: „So schwer, wie Sie bereits in Ihrer Jugend gearbeitet haben, da hat Ihre Wirbelsäule ein Anrecht darauf, Sie jeden Tag - und besonders jede Nacht - zu quälen.“

Ein schwacher Trost. Zumal mir die Möbelschlepperei bei meiner „Ausbildung“ zum Möbelkaufmann auch noch Senkfüße beschert hat.

Mit Beginn des zweiten Lehrjahres riet mir mein Chef: „Karl, Du bist ein großer, kräftiger Kerl. Gib Dich als Geselle aus, dann wirst Du von der Kundschaft ernster genommen.“ Ich folgte seinem Rat.

Das Ende vom Lied war, dass er der Kundschaft für meine Arbeit den Gesellenlohn berechnete, während ich weiterhin 12 Pfennige die Stunde bekam.

Ich wurde zunehmend mit der selbständigen Durchführung kleinerer Reparaturen beauftragt. Dort einen Wasserhahn dichten oder auswechseln, anderswo die Kloschüssel austauschen ... dabei erinnere ich mich gerade an ein Erlebnis: Bei einer Frau war die Kloschüssel kaputt. Morgens bei Arbeitsbeginn bekam ich den Auftrag, zu ihr zu

gehen und sie zu erneuern. Ich nahm eine Kloschüssel auf den Karren, das Werkzeug dazu, und los ging es. Dort angekommen entfernte ich die defekte Schüssel, schleppte sie zur Mülltonne, zerkleinerte sie und warf die Brocken in die Tonne. Dann nahm ich die neue Schüssel, trug sie in die Wohnung und stellte sie ab. Die Kundin kam hinzu, begutachtete die Schüssel und sagte: „Nein, die nehme ich nicht, die ist nicht schön!“ Alles Reden meinerseits half nichts.

Ich trug sie also wieder zurück zum Karren und fuhr sie zurück zur Werkstatt in der Stiftstraße.

„Karl, was ist los“, fragte der Chef. „Warum kommst Du mit der Schüssel zurück? Hat sie einen Fehler, vielleicht einen Sprung?“

„Nicht die Schüssel, die Kundin hat einen Sprung ...“, gab ich zurück - und tippte mir an den Kopf. „Die Schüssel gefällt ihr nicht, sie will eine Schönere.“

Der Chef nahm es gelassen.

„Dann stell sie ins Lager und mach Dich in der Werkstatt nützlich.“

„Aber Chef, das geht nicht“, erwiderte ich etwas nervös, „die Alte hat doch kein Klo. Ihre alte Schüssel ist bereits in der Mülltonne.“

„Karl, die soll so lange ins Loch scheißen, bis ihr die Schüssel gefällt!“ meinte er nur trocken.

Nach ein oder zwei Stunden rief die Kundin an.

„Wann kommt denn endlich der junge Mann? Ich brauche dringend das Klo.“

„Der ist noch auf dem Weg zum Großhandel“, meinte der Chef, „der müsste bald bei Ihnen ankommen.“

Nach einer Weile rief die Kundin wieder an und beschwerte sich, dass die Schüssel immer noch nicht da sei.

„Frau Müller, wir haben Pech.“, sagte der Chef mit bedauerndem Tonfall. „Der Großhandel hat keine mehr auf Lager, morgen früh erwarten wir eine per Express. Es tut mir leid, vielleicht können Sie sich bis dahin anders behelfen.“

Am anderen Morgen gab mir der Chef den Auftrag, mit der Schüssel vom Vortag zur Kundin zu fahren, um diese zu montieren.

„Das ist doch zwecklos, die Kundin will die doch nicht“, gab ich zu bedenken.

„Fahr’ hin, diese Schüssel gefällt ihr bestimmt, Du wirst sehen. Du musst so etwas diplomatisch angehen ...“

Ich lud die Schüssel wieder auf den Karren und fuhr los.

Als sie die Schüssel sah, sagte sie voller Freude: „Junger Mann, die ist ja viel schöner, hätten Sie diese doch gleich mitgebracht.“ Sie war zufrieden, ich auch – denn ich bekam 50 Pfennige Trinkgeld!

Ich hatte die zwanzig bereits überschritten, als am 4. Mai 1935 die Lehre endete. Dass ich des Öfteren samstags meinen Wochenlohn nicht ausbezahlt bekam, das kreidete ich meinem Lehrherrn nicht an. Ich wusste, wie sehr er sich um Aufträge bemühte und wie oft ihm die erbrachten Leistungen von der Kundschaft nicht bezahlt wurden. Dass er aber vier Jahre lang für mich keine Beiträge zur Altersversorgung abgeführt hatte, das konnte ich ihm nicht verzeihen. Beim Abschied bedankte ich mich für die Ausbildung, aber die Hand konnte ich ihm aus diesem Grund nicht reichen.

*

Neben meiner Lehre wollte ich Abendkurse in der Berufsschule belegen und versuchte mir mit zusätzlichen Arbeiten ein paar Pfennige hinzuzuverdienen. Von meiner Mutter bekam ich ja sonntags fünfzig Pfennige Taschengeld (ein Glas Bier kostete damals 20 Pfennige).

Abends nach der Arbeit ging ich dann noch zu verschiedenen Kunden unseres Geschäftes, um zum Beispiel Vorgärten zu pflegen oder Keller zu entrümpeln, Arbeiten, für die ich jeweils wieder fünfzig Pfennige oder eine Mark bekam. Und so, wie ich morgens um 6 Uhr die 28 km mit dem Rad nach Frankfurt gefahren war, fuhr ich sie spät abends wieder nach Hause (der letzte Zug fuhr im übrigen diese Strecke, als ich noch bei der Arbeit war).

Wenn ich mir dann die sechs Mark Kursgebühr erarbeitet hatte, meldete ich mich in der Berufsschule an und belegte Technisches Zeichnen und anderes mehr. Und auch wenn ich die Kurse besuchte, kam das Fahrrad zum Einsatz, ein Rad, der Rahmen mit Ofenlack, der Lenker mit Silberbronze gestrichen, das linke Pedal aus Gummi, das rechte aus Metall. Muss ich erwähnen, dass es mir nie gestohlen wurde?

Wenn ich einmal abends keine Zusatzarbeiten erledigte, dann führte mich mein Weg zum Bahnhof durch die Taunusstraße. An der Ecke Moselstraße gab es eine sogenannte OH Bäckerei (eine Abkürzung für „Osthafenbäckerei“). Da kam es oft vor, dass ich Hunger hatte und mir gerne einen Frankfurter Weck gekauft hätte.

Diese Weck waren doppelt so groß wie heutige Brötchen und kosteten sechs Pfennige das Stück. Oft hatte ich aber weniger in der Tasche, und etwas Billigeres gab es nicht. Das waren die Abende, wo ich mich ganz besonders auf das Abendessen bei der Mutter freute.

Wenn ich an die Berufsschulkurse denke, fallen mir die furchtbaren Zustände dort in den Jahren 1931-33 ein (später wurde es dann besser). Einmal zum Beispiel warfen während der Pause einige Randalierer Karbid in die Tintenfässer und schlossen die Tür und die Fenster des Klassenraums. Als nach der Pause der Unterricht weitergehen sollte, war daran nicht zu denken, das Klassenzimmer war voller Karbidgas. Da konnte eine Weile erstmal keiner hinein. Und da es keinen Ersatzraum gab, wurden wir nach Hause geschickt. Genau das, was die Typen sich ausgerechnet hatten.

Oder ein anderes mal, da klatschte neben dem Lehrer, als er die Wandtafel beschrieb und damit natürlich den Schülern den Rücken zuwandte, ein nasser Schwamm an die Tafel. Das Dreckwasser aus dem Schwamm spritzte über Gesicht, Krawatte und Anzug des Lehrers, er musste die Brille abnehmen, um uns überhaupt sehen zu können. Als der Schuldirektor erschien, wurde sein Schimpfen vom Gegröle der Randalierer, deren Getrampel auf dem Fußboden und ihrem auf die Pulte schlagen übertönt. Wenn ich von den heutigen Zuständen in Schulen zu hören bekomme frage ich mich, ob wir inzwischen wieder genauso weit sind ...

Vieles, was heute für junge Menschen eine Selbstverständlichkeit ist, war mir wegen des fehlendes Geldes nicht möglich. Eine Freundin hatte ich nicht, ich hätte sie ja nicht einmal einladen können, um etwas miteinander trinken zu gehen. Oder wenn eine Schuhsohle durchgelaufen war: ein paar neue Schuhe? Nicht daran zu denken. Nicht einmal den Schuster konnte ich mir leisten. Ich kaufte mir einen Leisten, Ahle und Schusterhammer und besohlte meine Schuhe selbst.

Das war eine Anschaffung, die sich im Laufe der Zeit bezahlt machte, ich war ja viel zu Fuß unterwegs. Im Fachgeschäft ein Paar Sohlen Größe 43 gekauft, die Holzstifte dazu, und nach kurzer Zeit hatte ich wieder brauchbare Schuhe und das Geld für den Schuster gespart.

Ja, es waren schwierige Zeiten. Zum Abendessen gab es oft nur Dickmilch und Pellkartoffeln. Und zur letzten Kartoffel dann eine Messerspitze Butter. Wie uns das schmeckte! Hinterher waren wir

zufrieden und satt. Und heutzutage? Viele Menschen leben, verglichen damit, in Saus und Braus, haben immer gut zu Essen und zu Trinken - und sind dennoch unzufrieden. Im Fernsehen und in der Zeitung kann jeder täglich sehen, wie es vielen armen Menschen in der Welt geht, wie sehr manche hungern müssen. Und trotzdem beschwerten sie sich, wenn ihnen eine Kleinigkeit fehlt. Sollten einmal wieder so schwere Zeiten für uns kommen, na dann ‚Gute Nacht‘. Dabei ist schon in der Bibel zu lesen, dass es nicht immer nur nach oben gehen kann: „Auf sieben fette Jahre folgen sieben magere.“

Wie bereits gesagt, ich habe während der vier Jahre meiner Lehrzeit regelrecht geackert. Mein Lehrmeister schätzte mich deswegen sehr und bezeichnete mich auch später immer als den besten Lehrling, den er gehabt habe. Trotzdem, dem Beruf des Installateurs konnte ich nichts abgewinnen. Ein Teil unseres Kundenkreises stammte aus einem Stadtteil von Frankfurt, in dem, milde ausgedrückt, Reinlichkeit keine besondere Bedeutung hatte. Entsprechend sahen dort die Wohnungen und insbesondere die Toiletten aus. Bevor ich bei diesen Kunden an die Arbeit ging, verbrannte ich in der Regel erst einmal mit der Lötlampe die zwischen Wand und Toilettenabfluss befindlichen Spinnen und auf dem Boden krabbelnden Tiere. Dann wurden die verstopften Kloschüsseln mit bloßen Händen - Gummihandschuhe gab es damals noch nicht – wieder benutzbar gemacht. Was ich da als Jugendlicher alles herausholte – es war einfach nur grauenhaft! Ich schwor mir damals, nach Abschluss der Lehre diesen Beruf nicht zu ergreifen.

Eine letzte Stelle als Installateur nahm ich allerdings noch an. In Sachsenhausen, in der Schulstraße, richtete ich in drei Etagen je ein neues Bad und WC ein. Die Mieterinnen dort hatten ein sehr gutes Verhältnis untereinander. Die vom dritten Stock kam immer wieder zu mir und sah mir bei der Arbeit zu. Zu der gehörte auch, dass ich, wenn ich Dreck gemacht hatte, um Handfeger, Schippe, Putzeimer und Putzlumpen bat und diesen beseitigte.

„Das wollen Sie doch nicht selbst machen, können Sie das denn?“ fragte sie.

„Ich werd’s Ihnen zeigen“, antwortete ich, ging an die Arbeit und war ruckzuck fertig. Ich merkte, wie erstaunt sie darüber war. Sie lag mir dann täglich in den Ohren.

„Mein Schwager hat auch ein Installationsgeschäft. Fahren Sie hin, er sucht einen jungen Gesellen, so einen wie Sie!“

„Nein“, erwiderte ich, „ich bleib’ wo ich bin, da bekomme ich jeden Freitag meinen Lohn.“ Dass ich während meiner Lehrzeit vier Jahre lang immer wieder auf mein Geld warten musste, das hatte ich nicht vergessen.

„Fahren Sie hin, fahren Sie hin, Sie werden es wirklich nicht bereuen. Mein Schwager ist ein sehr guter Chef, und Ihr Geld bekommen Sie immer pünktlich.“

Sie drängte so, dass ich irgendwann nachgab und nach Feierabend ihren Schwager besuchte. Seine Frau war auch dabei, als er mich empfing. Beide verhielten sich ausgesprochen nett mir gegenüber.

„Welchen Stundenlohn haben Sie zur Zeit?“ wurde ich gefragt.

„42 Pfennige“ erwiderte ich.

„Ich gebe Ihnen 60 Pfennige, wenn Sie zu mir kommen. Meine Schwägerin lobte Sie über den grünen Klee, und ich habe mir Ihre Arbeit angesehen, kommen Sie zu mir.“

Wir wurden uns einig, bereits am nächsten Montag fing ich bei ihm an.

Da bekam ich dann zuerst einmal ihre Tochter vorgestellt, eine wirklich hübsche junge Blondine, was mich schon etwas beeindruckte. Aber war es dumm von mir, dass ich mir nichts dabei dachte? Während der Arbeit mit dem Meister unterhielten wir uns über alles mögliche. Er fragte mich sogar, was ich am liebsten aß und erfuhr, dass das Kartoffelpfannkuchen, Rippchen mit Kraut und Grießbrei mit Kirschen waren. Einfache Mahlzeiten, die ich auch im späteren Leben sehr geschätzt habe. Seine Frau und Tochter schauten uns beiden des Öfteren durch das Küchenfenster aus dem ersten Stock zu und hörten dabei wohl auch, worüber wir sprachen.

Kurz vor Feierabend kam die Chefin mit einer Bitte in die Werkstatt.

„Fahren Sie doch noch in die Hauptstraße 22. Eine Frau Huber hat angerufen, das Wasser läuft in der Küche. Sind Sie so gut, machen Sie das noch und fahren einen Zug später nach Haus.“

Hilfsbereit wie immer packte ich mein Werkzeug und ging zu Frau Huber.

„Ach, junger Mann, so spät arbeiten Sie noch, das hätte doch noch Zeit gehabt bis morgen, der Hahn läuft doch schon seit einer Woche“, bekam ich zu hören.

Was mich natürlich etwas verwunderte ...

Als ich zum Geschäft zurück kam, war es spät und der Zug bereits

fort. Die Chefin sah mich und rief mir von oben zu, „Herr Seifried, kommen Sie doch hoch und essen Sie mit uns Abendbrot.“

Ich ging also nach oben und nahm auf der Bank am Tisch Platz. Links von mir setzte sich der Vater, rechts die Mutter und gegenüber die Tochter.

Alle zeigten sich mir gegenüber von der freundlichsten Seite. Die Tochter machte mir liebe Augen und, ganz ehrlich, sie war verdammt hübsch.

Aber ich begriff in meiner Einfalt nicht, was sich hier abspielte. Klar, dass die Familie nochmal nachlegen musste.

Ich saß in der Werkstatt, aß mein Mittagsbrot und trank meine Flasche Ziegenmilch. Die Tür ging auf, und die hübsche Blonde kam herein. Mann, sie war wirklich sehr sexy zurechtgemacht.

„Die Mutter hat heute Pfannkuchen gebacken, sie wünscht Ihnen guten Appetit“, und reichte mir einige Pfannkuchen. „Und ich Ihnen auch“, fügte sie äußerst freundlich hinzu. Eine ganze Weile beobachtete sie mich beim Essen ...

Heute ist mir klar, dass sie darauf wartete, dass ich sie küsste. Aber damals - ich war ein Spätzünder. Ich hatte wirklich nicht den Hauch eines Schimmers, sie könnte etwas von mir wollen.

Auf jeden Fall verließ sie plötzlich sehr schnippisch die Werkstatt. Die Mutter, die bisher immer nett und freundlich zu mir gewesen war und mir immer einmal wieder Pfannkuchen, Griesbrei mit Kirschen oder Rippchen mit Kraut spendiert hatte, war ab da eigentlich nur noch schlecht gelaunt.

Auf der Heimfahrt in der Eisenbahn sprach ich mit meinen mitreisenden Kollegen darüber.

„Du bist wirklich ein Rindvieh“, nahmen sie mich hoch. „Die Mutter spendiert den Hauptgang, und die Tochter will von Dir den Nachtisch.“

Das war es also? Die benahmen sich so, weil ich nicht anbiss?

Wie gesagt, ich bin in diesen Dingen sehr ahnungslos gewesen. Aber nun, wo ich wusste, was sie vorhatten, wollte ich das Spiel nicht weiter fortsetzen. Ich trat die Flucht nach vorne an.

Bei herrlichem Sommerwetter arbeiteten der Meister und ich im Hof, wir löteten Dachrinnen zusammen. Mutter und Tochter sahen wieder einmal aus dem Fenster und hörten uns zu. Das war die Gelegenheit ...

„Meister, ich kündige hiermit“, sagte ich unvermittelt. „Ich werde

die Arbeit hier beenden, denn ich will zur Luftwaffe.“

Der Meister ließ vor Schreck den Lötkolben fallen und verschwand ohne ein Wort im Haus. Von Mutter und Tochter bekam ich nur noch mit, wie sie das Fenster zuknallten, dann stand ich alleine im Hof. Mich beschlich auf einmal ein Gefühl, als sei ich völlig allein auf dieser Welt.

Ich ging in die Werkstatt und machte mich dort zu schaffen. Nach zwanzig Minuten kam der Meister.

„Die Kündigungsfrist brauchen Sie nicht einzuhalten, Sie können sofort gehen.“

Er übergab mir die Papiere, wünschte mir alles Gute. Den ihm zum Abschied angebotenen Händedruck nahm er nicht zur Kenntnis. Dann ging ich.

Die Erinnerungen an die in diesem Beruf immer wieder vorkommenden grauenhaften Drecksarbeiten bestärkten mich in meinem Beschluss. Heute denke ich manchmal, ob ich statt einer Kündigung nicht doch auf das Angebot der Tochter hätte eingehen sollen. Es wäre mein erstes Erlebnis mit einer Frau gewesen. Vielleicht hätte ich dann nicht gekündigt. Mein Leben wäre sicher vollkommen anders verlaufen ...

*

Wie viele andere war auch ich Mitglied der SA. Aber nicht etwa freiwillig, wie das vielfach dargestellt wird. Damit schaffen sich manche nur ein leichtes Argument, um alle Deutschen als Nazis abzustempeln ...

Eines Tages sprach mich der SA-Sturmbannführer an.

„Seifried, Dich habe ich noch nie dienstagsabends bei der Ausbildung gesehen. Am nächsten Dienstag um 20 Uhr bist Du dabei, verstanden?“

Ich hatte es lange geschafft mich zu drücken, nun musste ich wohl oder übel mitmarschieren. Zwei Stunden dauerte der Marsch, viele liefen mit müden Knochen, denn wir hatten fast alle einen Tag härtester Arbeit hinter uns, acht Stunden am Bau, morgens und abends je eine Stunde Bahnfahrt und dazu 25 Minuten Fußweg von der Haustür bis zum Bahnhof. Es gab auch Möglichkeiten, sich vor dem SA-Dienst zu drücken. Eine steckte mir ein Gleichaltriger bei einem unserer Ausbildungsmärsche zu.

„Melde Dich beim Luftsportverein am Flughafen Frankfurt/Rebstock an, dann kannst Du der SA den Rücken kehren.“

Ich tat's, wurde ohne Probleme aufgenommen (ich besaß den dazu notwendigen Nachweis eines Wohnsitzes in Frankfurt in meinem Ausweis) und zeigte vor dem nächsten Marsch dem SA Sturm-bannführer meinen Ausweis. Damit war das mit dem Marschieren erledigt. Stattdessen hockte ich nun am Rebstock in einer Bretterbude am Biertisch und hörte mir zusammen mit Anderen das Fliegerlatein einiger bereits ausgebildeter „Grashüpfer“ (so nannte man die Piloten) an.

Vorwärtskommen, das war immer meine Devise. Und so begann ich am 1. November 1935 als Freiwilliger meinen Dienst bei der Luftwaffe.

Meine erste Station bei der Luftwaffe war Wunstorf bei Hannover. Dort wurden wir, 300 Wehrpflichtige und Freiwillige, in drei Kompanien aufgeteilt. Ein Oberfeldwebel stellte sich vor uns und rief in unsere Gruppe: „Wer macht bei mir Putzer?“ Blitzschnell meldete ich mich. Natürlich nicht ohne Hintergedanken, ich würde mir da sicher ein paar Pfennige dazuverdienen können. Und vor allem vieles Mitbekommen, von was ich sonst nie etwas erfahren würde.

„Wie heißen Sie?“

„Seifried.“

„18 Uhr auf Zimmer 103.“

Schon am ersten Abend meiner Tätigkeit als Putzer kam er zur Überzeugung, mit mir einen guten Griff getan zu haben. Täglich reinigte ich sein Zahnglas, seine Tasse und anderes Geschirr, putzte Schuhe und Stiefel, bürstete Hosen aus und erledigte einige weitere Arbeiten. Samstags kam er aus dem Staunen gar nicht mehr heraus. Da wurden seine Hosen gebügelt: ein feuchtes Tuch auflegen, die Hitze am Bügeleisen abtasten und los ging es. Das gab vielleicht Hosenfalten! Dann wurde der Parkettboden mit Metallspänen geschrubbt, gewachst und poliert. Und zum Schluss der Spind ausgeräumt und alle Fächer geputzt. Es verschlug ihm die Sprache. Immer wieder fragte er mich, wo ich das alles gelernt habe. Wie zufrieden er mit mir war, das sollte ich bald merken ...

Wir standen wiedereinander in einer Front auf dem Rasen eines Flugplatzes, diesmal in Detmold. Der Hauptmann stand vor uns.

„Die ich jetzt aufrufe, hinter mich; die nächsten nach links, die danach nach rechts.“

Hinter ihm standen die Piloten, links die Funker, rechts die Beobachter, vor ihm das technische Personal. Natürlich stand ich als Installateur bei den Technikern.

„Wer verpflichtet sich nicht auf viereinhalb Jahre?“, war die Frage an die Piloten. „Ich brauche zwölf Leute!“

Nach den Piloten richtete er die gleiche Frage an die Techniker. Als er elf Leute hatte, sprang mein Oberfeldwebel auf.

„Herr Hauptmann, darf ich einen vorschlagen?“

Er drehte sich zu mir. „Seifried vor!“ Dann wandte er sich wieder dem Hauptmann zu. „Herr Hauptmann, für den verbürge ich mich.“

Der Hauptmann nickte und sagte nur kurz, „Treten Sie ein.“ Das war es was ich meinte, wenn ich sagte, dass die ausführliche Schulung durch meine Mutter mir den Weg bereiten würde.

Am 24. März 1936 saß ich in Detmold zum ersten Mal in einem Flugzeug, die Ausbildung zum Piloten dauerte bis zum Februar 1937. Und in eben diesem Detmold sollte ich meine erste Freundin kennenlernen ...

An einem Sonntagnachmittag machte ich einen Spaziergang nach Hiddesen, einem Luftkurort unweit von Detmold. Ich ging in ein Tanzlokal und setzte mich allein an einen Tisch. Nach einer Weile kamen zwei Oberfeldwebel (von der Infanterie oder Artillerie, das wusste ich nicht genau) in Begleitung von zwei jungen hübschen Damen in das Lokal. Ich hatte zuvor beobachtet, wie die Beiden die Damen auf der Straße angesprochen und zum Tanz eingeladen hatten. Eins von den beiden Mädels gefiel mir besonders gut. ‚Wie komme ich an die ran?‘, überlegte ich.

Ich hatte Glück. Ihr Begleiter verließ den Saal, vermutlich ging er zum Händewaschen. Blitzschnell stand ich auf und holte mir die Hübsche zum Tanz. Ich denke, die Fliegeruniform tat schon ihren Teil dazu, denn darin sah ich recht elegant aus.

Während wir tanzten sagte ich geradeheraus zu ihr: „Meinst Du nicht, dass ich besser zu Dir passe als der Infanterist? Weißt Du was? Geh’ zum Tisch, hol’ Deine Tasche und tu so, als gingst Du zur Toilette.“

Sie tat’s und kam raus auf die Straße. Als sie vor mir stand, küsste ich sie. Und das habe ich getan bis zu dem Tag, an dem ich Detmold verlassen musste. Aber mehr, nein, mehr war nicht. In der Fliegerei, da war ich ein Draufgänger. Aber bei den Frauen übte ich Zurückhaltung, was ich nie bereut habe. Heutzutage fangen die Jugendlichen ja im Alter von 16 Jahren, oder noch früher, damit an. Und mit 40 fehlt ihnen dann die Kraft ...

Am letzten Tag, als ich mich verabschieden musste, bekam sie ein letztes Geschenk von mir: die schönste Bernsteinkette, die ich in Detmold hatte finden können ... es flossen viele Tränen.

Es war ein Glück, dass ich diesem Infanteristen niemals mehr begegnet bin, denn Detmold hätte wohl einen Kleinkrieg zwischen Infanterie und Luftwaffe erlebt.

Während die meisten Kameraden von ihrem Urlaubsschein fürs Wochenende – er galt von Samstag 16 Uhr bis Sonntag 22 Uhr - zur Erfüllung ihrer Jugendträume regen Gebrauch machten, saß ich ehemaliger Volksschüler oft im Trainingsanzug in der Kasernenbude um nachzuholen, worin mir die vielen Gymnasiasten und Abiturienten voraus waren.

Eine andere Begebenheit, an die ich mich erinnere, hatte ihren Ursprung in der Tatsache, dass zwischen der Flugschüler- und der Beobachterkompanie ein angespanntes Verhältnis herrschte, denn: die Beobachter wollten die Besseren sein.

Zu besonderen Anlässen, z.B. Hitlers Geburtstag, fanden jährlich in Detmold große Paraden statt, an denen alle Waffengattungen teilnahmen. Am Tag nach einer dieser Paraden gab unser Kompanieführer, Hauptmann Dübler, bekannt: „Der Standortälteste beurteilte die Flugschülerkompanie als die Beste, die Mustergültigste.“

Das kam nicht von ungefähr, denn wir Piloten wurden sehr hart rangenommen. Klagten wir beim täglichen Sport oder auch beim Exerzieren, dann motivierte uns der Hauptmann: „Wer jammert, soll sich nicht einbilden, dass er jemals einen Steuerknüppel in die Hand bekommt!“

Zu wissen, dass wir die besten Soldaten in Detmold waren, gab unserem Selbstbewusstsein natürlich ordentlich Auftrieb. Besonders eingebildet und stolz gaben wir uns, wenn wir vom Exerziergelände außerhalb von Detmold singend durch die Stadt zum Flugplatz marschierten. Alle Mädchen verließen dann ihren Arbeitsplatz und jubelten uns zu. Die hübschesten Mädchen von Detmold gehörten uns, zum Leidwesen aller anderen Soldaten, insbesondere der Beobachter.

Eines Tages verabschiedete sich unser Hauptmann in den Urlaub. „Mein Stellvertreter ist Hauptmann Sowieso von der Beobachterkompanie.“

Mit einem lauten Raunen brachten wir unser Missfallen zum Ausdruck.

Beim Morgenappell am folgenden Tag verkündete unser Hauptfeldwebel: „Kameraden, ich habe folgendes mitzuteilen: Der Hauptmann von der Beobachterkompanie hat für jeden Abend eine Stunde Exerzieren angeordnet.“

Wieder ging ein Raunen durch die Reihen. Abends, pünktlich um 18 Uhr, piffte der Unteroffizier vom Dienst und rief: „Antreten zum Exerzieren.“ Wir waren uns bereits einig geworden: der Haupt-

mann würde sich wundern. Als er eintrat, meldete unser Spieß: „Flugzeugführerkompanie zum Exerzieren angetreten!“

Ohne Zeit zu verlieren schnarrte uns der Hauptmanns seinen ersten Befehl entgegen.

„Rechtsum! Im Gleichschritt: marsch! Ein Lied!“

Wieder ging ein Raunen, diesmal von vorn nach hinten, durch die Marschkolonne, was uns ein „Schnauze halten!“ bescherte.

„Ein Lied!“ befahl der Hauptmann erneut.

Wir taten, wie er zuvor befohlen hatte, und hielten die Schnauze. Als der Befehl „Im Laufschrift, marsch!“ erfolgte, begannen wir zu laufen, was das Zeug hielt. Das „Kompanie halt!“, das er uns hinterherschmetterte, überhörten wir. Erst am anderen Ende des Flugplatzes, an der Umzäunung, hielten wir an. Die Unteroffiziere holten uns zurück, und der Hauptmann befahl: „Führen Sie die Kompanie zurück in die Kaserne, bis 19 Uhr werden Waffen gereinigt.“

Beim Waffen reinigen sangen wir dann, mit etwas Verspätung, unsere Soldatenlieder. Der Aufsicht führende Unteroffizier sah aus dem Fenster und rief: „Der Hauptmann kommt!“ Sofort hörten wir auf zu singen. Der Hauptmann kam in den Raum, der Unteroffizier machte Meldung und unser Rädelsführer rief: „Ein Lied, drei, vier!“ Aus voller Kehle sangen wir: „Einst kommt der Tag der Rache, einmal da werden wir frei ...“. Der Hauptmann drehte sich auf dem Absatz um und verschwand.

Wir machten uns Gedanken, wie er wohl reagieren würde. Einsperren lassen konnte er uns nicht, alleine deswegen, weil es bestimmt nicht so viele Haftzellen im Wachgebäude gab. Außerdem, wer wollte uns, den besten Soldaten in Detmold, schon eine Befehlsverweigerung anhängen?

Beim Appell am nächsten Morgen warnte uns der Hauptfeldwebel mit erhobener Stimme.

„Kameraden, von wegen ‚Einst kommt der Tag der Rache‘. Macht Euch lieber auf was gefasst. Euch wird noch Hören und Sehen vergehen!“ Er machte eine dramatische Pause die uns Zeit gab uns auszumalen, was jetzt wohl kommen würde. Dann sagte er weiter: „Der Hauptmann hat angeordnet, dass das tägliche Exerzieren ausfällt.“

Mit lautstarkem „Hurra, hurra!“ verkündeten wir der Welt unseren Sieg, diese Schlacht hatten wir gewonnen. Und die Mädchen in Detmold freuten sich mit uns, denn wir hatten nun wieder jeden Tag Zeit, sie zu treffen.

Als unser Hauptmann Dübler aus dem Urlaub zurückkam und von unserem Verhalten erfuhr, war seine Reaktion knapp und unmissverständlich: „Kameraden, ich bin stolz auf Euch!“ Ja, wir wären für unseren Hauptmann jederzeit durchs Feuer gegangen. Und ich glaube, er auch für uns.

*

Einer unserer Unteroffiziere war immer sehr verärgert, wenn er sonntags Wachdienst hatte und mit ansehen musste, wie wir auf dem Weg zu unseren Freundinnen in Gala-Uniform das Kasernengelände verließen. Er ließ seinen Ärger darüber dergestalt an uns aus, dass er bereits beim Hinausgehen oft einem von uns befahl: „Kommen Sie zurück, leeren Sie mal den Papierkorb aus!“ oder „Kontrollieren Sie mal, ob in allen Toiletten Klopapier vorhanden ist!“

Irgendwann reichte uns das. Als er sich eines Sonntags nach dem Mittagessen zum Ausruhen hinlegte, schlugen wir zu.

Als die Mittagspause vorüber war, wollte auch er sich zum Ausgehen fertigmachen. Wollte er ... Wir hatten seine Tür von außen verschlossen und den Schlüssel versteckt. Außer ihm war kein anderer unserer Vorgesetzten im Haus, der sein Geschrei hätte hören und ihn befreien können. Dazu kam, dass sein Fenster an der Außenfront lag, in der Richtung gab es nur Felder und Wiesen. Es war unmöglich, ihn innerhalb des Kasernengeländes zu hören. Und den Feldhasen und -hühnern war sein Geplärr mit Sicherheit ziemlich schnuppe.

Es war sechs Uhr abends, als ich von der Stadt zurückkam und mir ein Kamerad bereits von Weitem zuwinkte.

„Pssst, leise sprechen, er darf niemanden an der Stimme erkennen.“

Durch die Tür rief der Unteroffizier laut und immer und immer wieder: „Aufmachen, aufmachen, ich erkenne Sie an Ihrer Stimme!“

Aber das war sicher nicht möglich, denn wir verstellten unsere Stimmen und hielten uns zusätzlich feuchte Taschentücher vor unsere Mäuler.

„Blödmann, halt die Schnauze!“, rief einer von uns.

Plötzlich sahen wir einen Unteroffizier die Straße innerhalb des Kasernengeländes in unsere Richtung laufen. Das roch nach dicker Luft ... Wir verschwanden eilends auf unsere Buden und stellten unsere Zimmerradios so laut, dass das Rufen des Eingesperreten nicht

zu hören war. Klar, dass wir ihm geholfen hätten, wenn wir ihn denn gehört hätten ...

Am nächsten Morgen beim Appell stand Hauptmann Dübler mit ernster Miene vor uns.

„Wer hat den Unteroffizier eingesperrt?“

Keiner reagierte, wir blieben stumm stehen. Er fragte nochmals, aber keiner gab Antwort.

„Wenn bis morgen beim Frühappell der Schlüssel nicht an seinem Platz in der Wachstube hängt, bekommt ihr eine Woche Ausgangssperre.“

Beim Appell am nächsten Tag hing der Schlüssel am Brett ... nur: wer war es gewesen? Auf jeden Fall war er nicht beim Hinhängen erwischt worden. Der Spieß machte dem Hauptmann Meldung.

„Herr Hauptmann, der Schlüssel hängt an seinem Platz.“

Der Hauptmann lächelte – und wir begannen alle zu lachen. Unser Eindruck war, dass der Hauptmann den Unteroffizier nicht so ernst nahm und ihm ein bisschen soldatische Erziehung durch die Mannschaft gönnte. Und ich glaube, der Hauptmann hatte uns ganz bewusst einen Tag Zeit gegeben, ihn interessierte sicher gar nicht, wer letztendlich die Tür verschlossen hatte. Er schien eher mal wieder stolz auf seine Rasselbande zu sein.

*

Im Gegensatz zu unserem Hauptmann, der ein Herz für uns Landser hatte, mochten wir den Flughafenkommandanten überhaupt nicht. Er hatte Spaß an dem ständigen Versuch, uns bei einer Inkorrektheit, Nachlässigkeit oder vielleicht sogar bei einem Vergehen zu erwischen. Deshalb schlich er auch oft nachts am Zaun rund um das Flughafengelände entlang, um die Doppelstreife zu kontrollieren.

Einmal, bei stockdunkler Nacht, glaubten mein Streifengänger und ich plötzlich einen dunklen Schatten auf uns zukommen zu sehen. War da wirklich jemand? Ich rief: „Halt, Kennwort!“ und mein Genosse Streifengänger gab einen Warnschuss in die Luft ab.

„Nachtigall, Nachtigall“, rief der Schatten aus voller Kehle. Gut, das war das Kennwort, er durfte weitergehen ... aber uns zitterten vor Schreck die Knie – und dem Kommandeur, der an uns vorbeiging, bestimmt auch.

Außer der Einfahrt zum Gelände an der Hauptwache gab es noch

einen Nebeneingang, einen Durchgang für die Offiziere, der zu ihren Wohnungen führte. Auch dort stand ein Landser Tag und Nacht Wache. Als einmal einer meiner Stubenkameraden an der Reihe war, schlich sich der Kommandeur nachts an das Wachhäuschen heran. Und erwischte den Wachsoldaten prompt, wie er auf der Bank schlief. Ein gefundenes Fressen für den Major, der sein Opfer bestimmt schon für drei Tage bei Wasser und Brot, wie es bei verschärftem Arrest der Fall war, im Bau sah.

„Aufstehen, gehen Sie mit mir zur Wache“, brüllte er ihn an.

Er stolzierte vorneweg, mein Kamerad hinterher. Und der überlegte, wie er um den Arrest herumkam. Plötzlich hatte er eine Idee ... er steckte den Finger tief in den Hals - und hatte Erfolg: er kotzte seine Uniform voll.

Im hellen Licht des Wachgebäudes sahen der Kommandeur und der Wachhabende die Bescherung.

„Ich bin krank, mir wurde es auf einmal schlecht, daher musste ich mich im Wachhäuschen setzen, Herr Major“, entschuldigte er sich.

Überraschenderweise zeigte der Major hier auch einmal Mitgefühl für einen Untergebenen und ordnete die sofortige Einweisung ins Krankenrevier an. Der Stabsarzt hatte dienstfrei. Der diensthabende Sanitätsgefreite verabreichte dem „Kranken“ pflichtbewusst ein Abführmittel - er konnte ja etwas Vergiftetes gegessen haben. Nachdem sein Magen gewaltsam geleert worden war, musste jetzt auch noch der Darm herhalten. Zur Beobachtung blieb er für die Nacht im Revier. Am nächsten Morgen war er völlig „genesen“ und durfte wieder gehen. Aus Angst, der Major könnte es erfahren, erzählte mein Kamerad nur wenigen, was in dieser Nacht wirklich passiert war. Seine Sorge war berechtigt, wie sich zeigen sollte.

Eines Tags wurden die Haftzellen renoviert. Ein Maler war da, um Wände und Decken neu zu streichen. Und findet dabei, in kleiner Schrift an die Zellenwand geschrieben: „Der Kommandant ist ein großes Schwein, er sperrt die ganzen Landser ein.“ Und dieser Idiot von Malermeister hatte nichts Besseres zu tun, als seine Entdeckung überall herumzuerzählen. Es blieb nicht aus, dass auch der Kommandant selbst davon erfuhr, und alle, die in letzter Zeit in der Zelle eingesessen hatten, mussten sich eine Schriftprobe abgeben. Wir wussten auch nicht, wer es war. Aber wir zitterten um den armen Teufel, sollte er erwischt werden ...

Und es gelang dem Schriftsachverständigen tatsächlich, den Schul-

digen ausfindlich zu machen: es war einer von der Flugschüler-Kompanie. Wir erfuhren nur noch, dass er versetzt wurde ... Für uns stand dieser Schriften-Heini mit dem Malermeister auf einer Stufe: Rindvieh! Hätte er bei so einer Lappalie nicht sagen können, dass es ihm nicht möglich sei, die Schrift von der Wand einem von uns zuzuordnen?

*

Die Zeit meiner Ausbildung in Detmold näherte sich ihrem Ende. Ende Oktober 1936 machte mein Fluglehrer noch einen Überland-Einweisungsflug von Detmold in Richtung Dortmund mit mir. Dabei überflogen wir oft Weideflächen, auf denen Rindern friedlich grasten. Mein Fluglehrer hatte nichts Besseres im Kopf, als diese im Tiefstflug anzusteuern. Die Viecher stürmten natürlich erschreckt über Wiesen und rannten dabei sogar die Gatter um. Ich konnte ob dieses Verhaltens des hinter mir sitzenden „Ochsen“ nur den Kopf schütteln. Auf dem Heimflug trieb er denselben Blödsinn wieder.

Am nächsten Tag bekam unsere Einheit Meldung von der Polizei. Und damit endete sein Fluglehrerdasein ...

Einige Tage später bekam ich den Auftrag, mit zwei Kameraden einen Überland-Alleinflug durchzuführen. Detmold ab 10:00 Uhr, Hannover an 10:32 Uhr, Hannover ab 11:30 Uhr, Stade an 13:14 Uhr, Stade ab 14:52 Uhr, Stade an 15:25 Uhr ... nein, werter Leser, das ist keine Unachtsamkeit des Lektors. In meinem Flugbuch steht es genau so.

Nach einer problemlosen ersten Phase des Fluges, die uns in Richtung Weserberghöhenzug führte, sah ich Wolken aufziehen, die dann auch immer dichter wurden und sehr tief hingen. Ich dachte dabei an den Weserdurchbruch an der Porta Westfalica. Ob es dort einen Wolkenstau an den Berghängen gäbe? Ich hatte kein gutes Gefühl dabei und wackelte mit meinem Flugzeug und machte den links und rechts von mir Fliegenden mit Handzeichen deutlich, dass ich nach Stade umkehren wollte. Aber meine Kameraden waren zur Umkehr nicht zu bewegen, obwohl ich noch einige Male wackelte. Also flog ich alleine eine Kehre und landete wieder in Stade.

„Rückkehr wegen schlechten Wetters.“

Als ich die Meldung bei der Flugleitung machte, versank ich fast im Boden vor Scham. Ich war ein Feigling, ein Angsthase ...

Noch während ich dem Flugleiter meinen Bericht erstattete schrillte das Telefon.

„Hier Gendarmerie Sonstwo, wir haben hier eine Notlandung auf einem Acker.“

Nach kurzer Zeit klingelte das Telefon erneut: den Zweiten hatte es auch erwischt, Notlandung. Mein Selbstbewusstsein wuchs wieder.

Am nächsten Tag, bei schönem Wetter, flog ich zurück nach Detmold. Die beiden übereifrigen Piloten hatten eine Strafe bekommen - und ich, der Angsthase, eine Belobigung.

Als Pilot bekommt man es nicht nur mit äußeren Herausforderungen wie z.B. schlechtem Wetter zu tun ...

Bei einem Überland-Übungsflug von Detmold nach Magdeburg saß ich in einem Flugzeug ohne Bodenverkleidung. Die eiskalte Luft zog von unten nach oben wie durch einen Windkanal. Unter mir Schnee, Schnee und nochmals Schnee. Nur Straßen und Eisenbahnlinien zeichneten sich in der Landschaft ab. Gegen die Kälte war ich durch eine Teddybär-Kombi, kniehoch Pelzstiefel, pelzgefütterte Fliegerhaube und gefütterte Stulpenhandschuhe geschützt. Und vor den Augen hatte ich eine riesige Schutzbrille.

Auf halber Strecke machte sich ein inneres Organ bemerkbar. Der Druck wurde schlimmer, ja unerträglich. Und kein Landeplatz weit und breit. Es war nicht mehr zum Aushalten ... mit Stulpenhandschuhen eilends heraus gewurschtelt, und dann schoss es wie eine Fontäne nach oben. Teddybär, Stulpenhandschuhe, Fliegerhaube und Instrumentenbrett waren im Nu mit Eisregen bedeckt. Und die gelb getönte, kaum noch durchsichtige Brille musste schnell runter ...

Nach der Landung in Magdeburg rollte ich außer Sichtweite der Flugleitung und ging eilends zum WC, um die vereiste Schutzkleidung aufzutauen. Erst dann konnte ich mich wieder sehen lassen.

*

Ab 1. April 1937 war ich zur Fortsetzung meiner Ausbildung in Celle, auf einer Ju 52. Bei einer meiner ersten Landungen stürzte ich beim Anflug auf eine Kanalböschung. Der Rumpf mit der Ausstiegstür lag unter Wasser, und die Ju hatte Feuer gefangen. Mein Bordmechaniker und ich kletterten in Panik aus dem Fenster des Cockpits, sprangen auf die Tragfläche und liefen, was das Zeug hielt. Ich war so schocki-

ert, dass ich quer über den Flugplatz bis an das jenseitige Ende rannte, wo auch unsere Unterkünfte waren. In meinem Zimmer angekommen warf ich mich aufs Bett, mein Herz schlug wie verrückt.

Kurze Zeit später kam der Fluglehrer ins Zimmer.

„Warum spielen Sie verrückt? Es ist Ihnen doch nichts passiert, Sie laufen doch noch wie ein Hase.“

Ich marschierte mit ihm zurück zur Start- und Landebahn. 500 Meter vor dem Landekreuz brannte die Ju. Aber es wurde noch an diesem Tag weitergeflogen. Erst zweimal mit dem Lehrer, dann wieder alleine. Der innere Schweinehund war besiegt.

Der Kommandant des Flughafens in Celle, Oberstleutnant Klein, war jemand, den alle sehr schätzten. Pilot im ersten Weltkrieg gewesen, trug er die damals höchste Auszeichnung, den „Pour le mérite“. Er war immer darum bemüht, dass seine Flugschüler eine hervorragende Ausbildung bekamen. Wenn wir zum Beispiel beim theoretischen Unterricht saßen und dem Lehrer aufmerksam zuhörten, ging oft hinter uns leise die Tür auf. Bevor der Lehrer „Achtung der Kommandeur!“ rufen konnte, hatte der Oberstleutnant schon abgewiegelt: „Sitzen bleiben, weitermachen!“. Dann setzte er sich in die vorderste Bank und hörte, wie wir, dem Vortrag des Lehrers aufmerksam zu.

Oft dauerte es nicht lange, dann drehte er sich zu uns um und fragte: „Jungs, habt ihr das kapiert?“

„Nein Herr Oberstleutnant.“

„Ich auch nicht“, gab er zu. Sich zum Lehrer drehend meinte er dann: „Herr XY, als Sie in der Schulbank saßen, waren Sie, das Thema betreffend, genauso unerfahren wie die Schüler. Versetzen Sie sich in Ihre Schulzeit zurück und bemühen Sie sich, den Schülern Ihr angeeignetes Wissen zu vermitteln. Alle werden dann schlauer aus dem Unterricht kommen als sie zuvor hineingingen.“ Damit stand er von der Bank auf und verließ mit einem „Sitzen bleiben, weitermachen!“ den Raum.

Eines Tages mussten wir vor der Kommandantur antreten. Der Kommandeur kam aus dem Gebäude und fragte: „Also, Jungs, was ist mit Euch los? Sagt mir mal frei heraus, was Euch belastet. Ist die Ausbildung zu hart, ist es zuviel? Sprecht, wie Euch der Schnabel gewachsen ist.“

„Ja“, klagten wir, „wir haben zwischen Wecken und Schlafengehen keine Minute Pause!“

„Gut, ab heute wird das anders. Entweder fällt das Exerzieren aus oder der Sport.“

*

Als nächstes wurde ich im Rahmen meiner Ausbildung nach Tutow/Pommern in eine Nahauflärerschule abkommandiert. Zu der Zeit wurde mit Feldwebeln der Infanterie der Personalbestand der Luftwaffe aufgestockt. Sie erhielten eine Ausbildung als Nahauflärer und sollten nach erfolgreichem Abschluss in der Luftwaffe verbleiben. Die Ausbildung umfasste das Schießen aus der Luft, Bombenabwürfe in genau vorgezeichnete Ziele und die Erkundung bestimmter Eisenbahn- oder Straßenbrücken im Umkreis von 25 km, alles auch unter widrigen Wetterbedingungen. Während des theoretischen Unterrichts wurden ihnen Fotos dieser Brücken gezeigt. Außerdem mussten sie Artilleriestellungen in Waldgeländen erkunden. Im Wald saß dann irgendwo ein Landser und schoss in Minutenabständen Leuchtkugeln in die Luft. Der Standort der „Artillerie“ musste in die Fliegerkarte eingezeichnet werden.

Einigen dieser Feld- oder Oberfeldwebel „verhalfen“ wir zur frühzeitigen Rückkehr zur Infanterie, denn zwischen diesen höheren Dienstgraden und uns einfachen Gefreiten bestand immer ein sehr angespanntes Verhältnis. Sie nahmen es bei der Inspektion der Unterkünfte nach dem Stubenreinigen ganz genau, stiegen z.B. auf einen Stuhl, um nach Staub auf der Deckenlampe zu suchen. Oder sie legten sich flach auf den Boden und wischten mit der Hand über den Boden ganz hinten unterm Spind. Fanden sie dann ein Krümelchen Staub, war der Ausgehurlaub fürs Wochenende gestrichen. Und unsere Freundinnen warteten vergebens auf uns. Als wir das einige Male erlebt hatten, sannten wir voller Wut auf Rache.

Beim Üben von Bombenabwürfen mit Übungszementbomben - dabei flogen wir in einer Höhe von 800 bis 1000 Metern - lag einer der Feldwebel vorne in der Kanzel am Zielgerät. Per Handzeichen wies er den Piloten – einen von uns - ins Ziel, einen Kreis von ca. 50 Meter Durchmesser, unterteilt in kleine Ringe, ähnlich wie eine 12er Ringscheibe für Gewehr- oder Pistolenschützen. Die Hand nach links hieß links ins Seitenruder treten, Hand nach rechts das gleiche auf der anderen Seite. Und hatte er das Abwurfziel genau im Visier, dann ging die Hand hoch - das Zeichen für den Piloten, Kurs zu halten. Und

dann schlug die Hand des Feldwebels im rechten Moment nach unten auf den Auslöseknopf ... daneben, was für ein Pech. Dazu war nicht mehr nötig als ein leichtes Wippen am Steuer nach links oder rechts, ein Ziehen zurück oder Drücken nach vorn. Und nichts davon war für irgendjemanden außer dem Piloten zu bemerken. Mit genausoviel Spass wie der Feldwebel unsere Staubkrümelchen kommentierte ich nun seine Mißerfolge.

„Herr Oberfeldwebel! Passen Sie besser auf, ich schäme mich ja für Sie!“

Und so ging das Runde für Runde.

Beim Schießen aus der Luft sollte es den armen Kerlen nicht anders ergehen. Die Geschosßgarben trafen alles – bloß nicht die aufrecht stehende, etwa drei mal drei Meter große Scheibe. Rings um die Scheiben herum stoben Dreck und Blätter, und die bei der Infanterie im Schießen erfolgreichen Feldwebel versuchten ihr Möglichstes ... aber es reichte nicht. Wegen „Unfähigkeit“ mussten sie alle wieder zurück in ihre alten Einheiten. Wie bedauerlich ...

Aber auch wenn uns das alles manchmal gehörig auf den Keks ging, wir beklagten uns nicht darüber, in Tutow (was für uns Flieger im übrigen die Abkürzung für „Tanzen und Toben ohne Weiber“ war) zu sein. Denn wir wussten, in den anderen Fliegerhorsten war es auch nicht besser .

*

Bereits während der Vorkriegsausbildung bekam ich einen Vorgeschmack auf das, was Militärdienst im schlimmsten Fall auch bedeutete. Ich stand nicht nur einmal mit meinen Kameraden in einer Front vor den im Flughafen bereitstehenden Güterwagen, von denen manchmal zwei oder drei nötig waren ... der Kommandeur hielt eine Ansprache, das Musikcorps spielte das Lied vom guten Kameraden, wir salutierten. Dann wurden die Särge in die Wagen gehoben, an deren Außenwand neben der Schiebetür die Wagenbegleitscheine angebracht waren. „Heimatort XY - Beförderungsgut, Leiche“. Mit diesen lapidaren Worten endete für diese Kameraden die Ausbildung. Ein furchtbares Gefühl ... Dann fuhr die Lok los, hinter ihr rumpelten die Güterwagen.

Und wir? Wir erhielten den Befehl: „Kompanie rechts um, im Gleichschritt Marsch, ein Lied!“ Wir mussten singen und vorwärts

denken, in die Zukunft, nicht zurück. Höchstens drei Stunden ließen sie uns nach solch einem Erlebnis, dann piffte der Unteroffizier vom Dienst bereits wieder: „Antreten zum Flugdienst!“ Weitermachen, nicht zuviel nachdenken ...

Auch über's Wetter nicht. „Im Krieg können wir uns das Wetter auch nicht aussuchen“, war der Kommentar des Kommandeurs, wenn wir einmal murrten, weil wir bei schwierigen Wetterbedingungen in die Luft mussten. Die Wettervorhersagen waren damals mehr Phantasie als dass sie etwas mit der Wirklichkeit zu tun gehabt hätten, Satelliten gab es ja noch nicht. Bei einer dieser schwierigen Wetterlagen waren wir alle bis auf einen wieder gelandet, er war bereits eine Stunde überfällig. Ich saß in meinem Zimmer und hoffte ...

„Welcher Spind gehört Müller?“. Mit diesen Worten trat der Spieß ins Zimmer.

„Dieser, Herr Hauptfeldwebel“, sagte ich, Schlimmes ahnend.

Der Spieß versiegelte das Spind. Ich fühlte mich wie von Gott verlassen, einsam, und saß nur stumm auf meinem Bett.

Morgens hatten wir auf der Bude noch gemeinsam Kaffee getrunken, von den Eltern gesprochen, vom nächsten Urlaub und von unseren Freundinnen geträumt ... Ich war dabei, als sich Eltern, Angehörige und Freunde (war sie darunter gewesen, seine Freundin?) am Grab verabschiedeten. Wieder einer weniger, ein Gedanke, der zu meiner Jugend gehörte.

In den darauf folgenden Tagen überfiel mich die Einsamkeit im Zimmer. Das zweite Bett leer, alleine frühstücken - und Müller lag in der Leichenhalle. Nie zuvor war mir das alles so bewusst geworden wie in diesen Tagen. Und es war ja nur das Vorspiel zu dem, was dann kam und erst 1945 endete ... Jugendlichen kann ich nur sagen: „Genießt Eure Jugend, aber lernt auch, maßvoll zu sein und euch Ziele zu setzen. Ihr wisst nicht, wie es später für euch einmal kommt.“

Ich erinnere mich noch, nach Kriegsende stand dann in einer bekannten Regionalzeitung in dicken Lettern über die ganze Seitenbreite: „Nie wieder Krieg.“ Und darunter war zu lesen: „Der deutsche Militarismus ein für alle mal besiegt.“

Hatte der Schreiberling von damals nicht die Bibel gelesen? Wusste er nichts von Kain und Abel? Sollte er das Glück oder auch das Pech haben, einer der beiden Letzten zu sein auf dieser Welt, wer schlägt dann wen tot? Er seinen Bruder oder sein Bruder ihn? Wegen des letzten Stückes Brot? Wo brennt es überall in der Welt? Was kommt

noch auf uns zu? Ich will keinen Krieg, ich habe einen erlebt. Weg mit den Waffen und dem ganzen Gerede über Kriegstechnologie! Aber wieviel Hoffnung darauf dürfen wir haben, wenn z.B. ein englischer Verteidigungsminister bei der Vorführung des Eurofighters sinngemäß sagt: „Nur das beste Flugzeug ist gut genug, um unsere Söhne damit dem Feind entgegenzuschicken.“

Aber wieder zurück zu meinen Erlebnissen während der Ausbildung ...

Ich wurde im Weiteren an verschiedenen Orten zum Jagdflieger, aber auch zum Kampfflieger ausgebildet. Ergänzend kamen noch Nah- und Fernaufklärungsflüge sowie Schulungsflüge für Funklehrgänge hinzu.

Die Jagdfliegerschulung begann am 4. März 1938 in der ersten Staffel des Jagdgeschwaders 1/234 in Köln. Das hieß, jeden Morgen um 8 Uhr antreten vor dem Hangar, in dem auch die Flugzeuge untergestellt waren. Jeder von uns erhielt vom Staffelführer Anweisungen, welches Programm er zu fliegen hatte. Unsere Notizen hatten wir auf einem Brett auf dem dem rechten Oberschenkel festgeschnallt. Die Anweisungen lauteten zum Beispiel so: „In der ersten Minute steigen Sie auf 500 Meter Höhe, drehen einen Looping, machen eine Rolle rechts, steigen auf 800 Meter Höhe, machen eine Rolle links, einen Doppellooping und schließen sich anschließend in 1000 Meter Höhe an die Maschine Nummer 3 an! Nach weiteren 20 Minuten „Luftzirkus“ schließen Sie an die Maschine Nummer 2 an und machen gemeinsam mit dem Piloten Übungsflüge wie folgt Auf die Minute genau setzen Sie 40 Minuten nach dem Start auf dem Rollfeld auf!“

Nach der Landung hieß es dann antreten und das geflogene Programm dem Staffelführer erklären. „Stimmt nicht!“, schrie der Oberleutnant des öfteren zurück. „Sie haben den Looping nicht wie befohlen in 500 Metern, sondern in 450 Metern gedreht. Sie haben die Rolle links nicht in 800 Metern gedreht, sondern in 850 Metern.“ Da bekam jeder ordentlich sein Fett weg, der sein Programm nicht hundertprozentig gemäß der Order ausgeführt hatte. Das verkraftete nicht jeder ... Louis, einer meiner Kameraden sagte mir eines morgens vor Beginn des Flugdienstes: „Den Oberleutnant hole ich heute runter, den ramme ich.“ Ich beschwor ihn: „Mensch, hör auf, lass’ das sein!“

Wir starteten einer nach dem anderen und flogen in den jedem von

uns zugewiesenen Raum. Plötzlich sah ich, wie die Nummer 3, die Louis flog, abdrehte und auf die Nummer 1 des Staffelchefs zuflog. Das kann nicht wahr sein, dachte ich. Der Verrückte macht seine Ankündigung tatsächlich wahr ... Der Staffelchef sah die Maschine auf sich zurasen und rief seine herum, um auszuweichen. Ich hatte weiche Knie und Angst vor dem, was da nach der Landung auf uns zukommen würde. Wie üblich erstattete nach dem Flug jeder Rapport beim Staffelchef.

Als Louis an der Reihe war verschwieg er sein Manöver, dass den Staffelchef in Gefahr gebracht hatte. Aber der Oberleutnant ließ das nicht durchgehen: „Was hatten Sie mit mir vor, wollten Sie mich etwa rammen? Los, reden Sie!“ Es folgte eine knallharte, heftige Auseinandersetzung zwischen den Beiden. Wir dachten wohl alle das Gleiche, nämlich das Louis' Tage als Pilot bestimmt gezählt seien.

Beim Übungsflug am nächsten Tag stürzte er über dem Königsforst ab, einem an das Flughafengelände Köln/Ostheim angrenzendes Waldgebiet. ‚Ob er ...?‘, schoß es mir durch den Kopf. Er überlebte den Absturz nicht, verbrannte in seiner Maschine. Bestattet wurde er ohne militärische Ehren. Nein, für eine schwache Psyche war diese Ausbildung alles andere als ein Zuckerschlecken.

*

Ich erinnere mich, dass in einer der Flugzeughallen in Köln ein Nur-Flügel-Flugzeug vom Typ „HORTEN“ gebaut worden war. Es war ein Versuchssegelflugzeug ohne Rumpf. Der Pilot saß in der Mitte zweier stark gewölbter Tragflächen. Die Konstrukteure waren die Gebrüder Horten, ein Leutnant und ein Oberleutnant.

Ich hatte den Auftrag, die motorlosen Segelflugzeuge für Erprobungsflüge hochzuschleppen. Während ich mit meinem Motorflugzeug einen Looping drehte, drehte die wendige „HORTEN“ in gleicher Zeit zwei. Dennoch, das Flugzeug bewährte sich in der Praxis letztendlich nicht.

Zum ersten Mal während meiner Ausbildung weilte ich in der Nähe einer Großstadt, und eine schnelle Verbindung mit der Straßenbahn bestand auch. Da die Auswahl an hübschen Mädchen und damit die Versuchung groß war, bestand die Anweisung, dass jeder Soldat beim Verlassen des Flugplatzes ein kleines, quadratisches Päckchen mit dem Aufdruck „Fromm's Act“ dabeihaben (wie sich wohl jeder

denken kann handelte es sich dabei um Kondome). Ohne diese „Verhüterli“ kam man nicht durch die Wache, sondern musste zurück und sich diese entweder beim Friseur – wenn der nicht geschlossen hatte – besorgen oder bei einem Kameraden ausleihen. Ich nahm die Dinger daher gar nicht erst aus meiner Ausgeh-Uniform heraus, wenn ich vom Ausgang zurückkam, um nicht in so eine missliche Lage zu kommen. Im Übrigen gab es damals kaum öffentliche Automaten dafür, wie man sie heute kennt.

In Köln passierte es dann auch, dass ich meine Frau Else kennenlernte ...

Es war an einem Sonntag im April 1938. Ich ging nachmittags zum Tanztee auf die Kölner Zooterrassen und entführte ein junges, hübsches Kölner Mädchen. Zwölf Wochen danach musste ich Köln bereits verlassen, und wir sahen uns selten. Dennoch, die Beziehung hielt und wir heirateten am 21. Oktober 1940. Ich holte sie zu mir nach Wiesbaden, wo wir auch eine Wohnung für uns fanden. 1944 wurden wir dort ausgebombt, woraufhin meine Frau zu meiner Mutter nach Heldenbergen zog.

Sie steht bis zum heutigen Tag hilfreich an meiner Seite. 60 Jahre Ehe mit einem unsteten Mann, welch ein Wunder! Ich bin ihr uneingeschränkt zu Dank verpflichtet.

*

Neben meiner Jagdfliegerausbildung stellte ich mich oft freiwillig für die Übungen der Flak über dem Deutschen Eck zur Verfügung. Die Aufgabe der auf der Karthause stationierten Flak bestand darin, mich mit ihren Scheinwerfern am Himmel zu suchen. Hatten sie mich erwischt und geblendet, mussten sie aufgrund meiner Lichtzeichen ihre Scheinwerfer abschwenden. Ich änderte die Flugrichtung, das Katz- und Maus-Spiel begann von neuem. Die Übungen dauerten oft bis spät in die Nacht.

Zu Schießübungen wurde unser Jagdgeschwader nach Ostfriesland verlegt. Für die Schleppsack-Flüge wurde ein Freiwilliger gesucht ... In einer Junkers W34 kreiste ich weit vor den Ostfriesischen Inseln über der Nordsee und zog einen Windsack hinter mir her (in etwa wie die, die sie an jedem Flughafen sehen können – aber die hier waren um einiges größer). Bei den Übungen musste jeder Jagdflieger, aus sechs verschiedenen Richtungen kommend, den Windsack ins

Fadenkreuz nehmen und scharf schießen. Dabei hatte es meinen Vorgänger erwischt, allerdings hatte er Glück im Unglück gehabt: statt des Windsacks wurde zwar sein Flugzeug so schwer getroffen, dass es ins Meer stürzte und versank. Er und sein Bordmechaniker konnten sich aber retten und wurden aus der See gefischt.

So flog ich also in seiner Nachfolge im Mai 1938 täglich von Langeoog hinaus über das offene Meer. Auch mein Flugzeug wurde bei einem Jägeranflug von einer Geschossgarbe getroffen. Mit Vollgas ging es im Sinkflug zurück zur Insel, der Schock steckte uns in den Gliedern. Bei der Untersuchung der Junkers stellten mein Bordmechaniker und ich fest, dass nur die Aluminium-Verkleidung, aber keine Versorgungsleitungen, Instrumente oder Aggregate beschädigt waren. Also kein Grund, am Boden zu bleiben ... Fallschirm und Schwimmweste, so hießen unsere Hoffnungen in dieser Zeit.

Bei einer dieser Übungseinheiten bekam ich eine knappe Stunde nach dem Abheben einen Schreck: die Benzinuhr stand fast auf Null. Verdammt, was war da los? War die Uhr kaputt? Oder war wirklich kaum noch Benzin im Tank? Mit einem mulmigen Gefühl im Bauch drehte ich die nächste Runde.

Die Piloten hatten Anordnung, immer nur in Richtung Norden zu schießen, denn dieses Gebiet war für die Schifffahrt gesperrt. In Richtung Süden zu lagen die Inseln hin ... da es mir in meiner Ungewißheit nun doch zu heikel wurde, drehte ich nach Süden, um den Flugplatz in Langeoog anzufliegen. Der Scharfschütze in der Me 109 aber begriff anscheinend nicht, weshalb ich abdrehte. Er flog dicht an meine Maschine heran und gab mir durch Handzeichen zu verstehen, dass er noch vier Anflüge auszuführen hatte. Ich schüttelte nur den Kopf – ich konnte ihm den Grund für mein Abdrehen ja nicht erklären – und wir flogen zusammen zur Insel zurück. Ehrlich gesagt: ich hatte das Aftersausen. Reicht der Sprit noch, reicht er nicht? Normalerweise überflog ich zuerst das Rollfeld, damit mein Mechaniker mit der Zwickzange den Draht, der den Windsack hielt, abzwicken konnte. Hier und jetzt hieß, mit dem Sack am Heck aufsetzen.

Den Windsack im Landeanflug hinter mir durch die Dünung ziehend, steuerte ich das Landekreuz an, das ich in weiter Ferne sehen konnte ... da blieb die Luftschraube stehen. Ich hatte die Grasnarbe des Flugplatzes bereits unter mir, zweihundert Meter früher hätten wir Bekanntschaft mit dem Meer gemacht. Bei einer Landung auf

dem Wasser mit feststehendem Fahrwerk hätte sich die Maschine überschlagen, und wir wären in der Kabine ertrunken.

Erklären ließ sich der leere Tank nur dadurch, dass derjenige, der meine Maschine zuletzt aufgetankt hatte, wahrscheinlich noch nie einen Zapfhahn in der Hand gehabt hatte. Denn dann weiß man, dass der Treibstoff des öfteren zurücksprudelt, wenn man nicht achtgibt. Das Auftanken übernahm normalerweise einer der Scharfschützen während der Mittagspause, in der ich nach vier Stunden Runden drehen unter oft widrigen, nervenaufreibenden Bedingungen ausruhte. Die Scharfschützen saßen jeder höchstens 30 Minuten in ihren Jagdmaschinen. Trotzdem war einer so unkonzentriert gewesen, dass es uns hätte das Leben kosten können.

Nach diesem Erlebnis verzichtete ich auf die Mittagsruhe und flog meine Maschine selbst zum Tanken.

„Seifried, das ist zu viel für Sie, das ist zu anstrengend!“ meinte der Kommandeur.

„Herr Major, kein Problem, ich fliege weiter“, lautete meine Antwort.

Insgesamt flog ich oft bis zu 7 Stunden täglich im Kreis herum. Wie anstrengend das war merkte ich nachts, wenn ich im Bett lag. Da blitzten vor meinen geschlossenen Augen Sternschnuppen auf und ich hatte das Gefühl, als schwebte mein Bett wie eine Kinderschaukel hin und her. Auch das Kino musste ich oft, schwankend und unsicheren Schrittes, vorzeitig verlassen, denn kaum hatte die Wochenschau begonnen, drehte sich die Leinwand im Kreis herum ... manch ein Kinobesucher, der mich beobachtete, glaubte sicher, ich sei besoffen. Irgendwann ging es dann nicht mehr, der Fliegerarzt erteilte mir Flugverbot und verordnete mir für eine Woche Sonderurlaub. Nach einigen Tagen wurde mir das aber zu langweilig, und ich fuhr wieder zur Dienststelle. Was folgte war die Versetzung nach Delmenhorst, zum Kampfgeschwader Richthofen, die mit einem Wochenendurlaub begann. Den nutzte ich erst einmal, um zu meiner Else nach Köln zu fahren.

*

Während des Einmarsches in die Tschechei kam ich dann nach Berlin/Tempelhof, wurde aber nach kurzer Zeit in die Lüneburger Heide zu den Aufklärern versetzt. Ich besuchte in Halberstadt eine Funkerschule

und wurde dann zur Ausbildung von Funkschülern nach Braunschweig abkommandiert. Dort stand ich dem Luftfahrtaufsichtsamt zur Verfügung. Aushilfsweise wurde ich auch als Pilot für die Ausbildung von Aufklärern eingesetzt. Bei diesen Flügen wurde vor dem Start ein Höhenschreiber im Flugzeug montiert. Mit ihm wurde kontrolliert, ob wir die uns vorgeschriebene Höhe von 4000 Metern konstant einhielten. Wenn nicht, gab es bei der Auswertung einen Anpiff.

Bei den Ausbildungsflügen mussten wir Hannover ansteuern, entlang der Eisenbahnlinie bis Hamburg fliegen und dabei nicht nur Luftaufnahmen von Bahnhöfen machen, die wir zuvor in der Fliegerkarte angekreuzt hatten, sondern auch von Personen und Güterzügen. Im Hamburger Hafen lautete die Aufgabe, Schiffe einer bestimmten Größenordnung auszumachen und zu fotografieren. Dann flogen wir weiter nach Bremerhaven, um die für dort erteilten Aufträge zu erledigen. Die Luftaufnahmen wurden mit einer im Boden der Maschine installierten Filmkamera sowie einer über die Bordwand hinaus gehaltenen Handkamera gemacht.

Auf dem Rückflug – wir befanden uns zwischen Hannover und Braunschweig – wollte ich den Beobachter in meiner Maschine auf ein von mir erkanntes Objekt aufmerksam machen und hob dazu kurz das Heck der Maschine ruckartig nach oben und wieder zurück. Aber es kam keine Reaktion. In meinem Rückspiegel sah ich, dass er mit gesenktem Kopf im Gurt hing. Allem Anschein nach war er ohne Bewusstsein.

Mit Vollgas ging ich runter auf 500 Meter und dann, so schnell wie möglich, zurück nach Braunschweig, was in diesem Moment auch der nächstgelegene Flughafen war. Während des Anflugs schoss ich eine rote Leuchtkugel nach der anderen ab, um auf den Notfall aufmerksam zu machen. Während ich noch auf der Landebahn ausrollte, kamen bereits Sanitätswagen und Feuerwehr angebraust. Man wuchtete den bewusstlosen Beobachter aus seinem Sitz und fuhr ihn mit Tatü-Tata nächste Krankenhaus. Ich rätselte, ob etwas mit der Sauerstoffzufuhr nicht in Ordnung gewesen war, oder ob er höhenkrank geworden war ... na, ich hoffte, sie würden ihn wieder auf die Beine bringen. Sie war hart, die Fliegerei ...

*

Eines Tages wurde ich zum Hauptfeldwebel beordert.

„Sie sind Stubenältester von Zimmer 99!“, brüllte er mich an. „Was tut dieser Papierschnitzel ...“, er zeigte mir den Fetzen von einem Briefumschlag, darauf war deutlich der Name Kaufmann zu lesen, „... draußen im Müllkasten?“

Im Keller des Kasernengebäudes, wo wir untergebracht waren, stand je eine Kiste für die getrennte Entsorgung gebrauchter Rasierklingen, von Zahnpastatuben und Papierabfällen bereit. Kaufmann war einer meiner Stubenkameraden.

„Ich kann doch nicht auch noch mit ihm auf die Toilette gehen und kontrollieren, ob er sein Geschäft ordentlich verrichtet“, platzte ich heraus.

Die Strafe folgte auf der Stelle.

„Sie sitzen morgen ab dem Mittagessen bis 18 Uhr im Abfallbehälter und lesen alle Papierschnitzel heraus. Der Unteroffizier vom Dienst überwacht Ihre Tätigkeit.“

Der Abfallbehälter war eine rechteckige Tonne aus Zement, die vor der Ausgangstür des Kasernengebäudes stand. Zum Spott aller Kameraden, die in Gala-Uniform das Gebäude verließen, saß ich also sonntags im Dreck hinter der offenen Tür. Pünktlich um 18 Uhr entließ mich der Unteroffizier.

Ich ging direkt in meine Unterkunft und nahm ein Blatt Papier, um ein Schreiben an den Kompaniechef zu verfassen: „Ich bitte hiermit um meine sofortige Entlassung aus der Luftwaffe. Die Schande, die man mir heute angetan hat, ist mit meinem Ehrbegriff nicht vereinbar.“

Am Montagmorgen, nach dem Wecken, übergab ich das Schreiben an den Unteroffizier vom Dienst mit der Bitte, es an den Spieß weiterzuleiten. Dann ging ich ins Krankenrevier und meldete mich krank.

Es dauerte nicht lange, da stand der Unteroffizier vor mir.

„Gefreiter Seifried, sofort zum Hauptfeldwebel.“

Dort angekommen, schrie der mich an: „Was soll das heißen? Den Wisch nehmen Sie sofort zurück!“

Ich weigerte mich. „Dieser Wisch geht dorthin, wohin ich ihn adressierte. Ich melde mich ab zum Revier.“

Dreißig Minuten später wurde ich vom Unteroffizier vom Dienst zum Hauptmann gerufen.

„Seifried, was ist der Grund dieses Schreibens?“

Ich unterrichtete ihn über das Vorkommnis und sagte abschließend:

„Herr Hauptmann, dieser Befehl verletzte meine Ehre.

Ich meldete mich im November 1935 freiwillig zur Luftwaffe und war bis gestern ein begeisterter Soldat und Pilot. Ich bin inzwischen im Besitz aller Pilotenscheine, inklusive Blindflug -, Nachtflug- und Kunstflugschein, und noch immer Gefreiter. Warum wurde ich bis heute noch nicht zum Unteroffizier befördert? Ich bitte nun um meine Entlassung. Und ich werde die Luftwaffe verlassen, auch ohne ihre Zustimmung.“

„Seifried, Sie wissen, dass Sie bei uns nur eine Gastrolle spielen“, antwortete er ruhig. „Sie unterstehen direkt dem Reichsluftfahrtministerium und stehen dem Luftfahrtaufsichtsamt hier in Braunschweig zur Beförderung von Inspektoren zur Verfügung. Man hat Sie in Berlin wahrscheinlich einfach vergessen, und bei uns haben Sie keine Planstelle. Ich telefoniere sofort mit Berlin, und Sie gehen derweil auf Ihr Zimmer bis ich Sie wieder rufe. Versprechen Sie mir in die Hand, keine Dummheiten zu machen.“

Nach einer Stunde bat er mich zu sich.

„Seifried, ich habe mit Berlin telefoniert, die wollten ohnedies mit mir heute Verbindung aufnehmen. Sie sind hiermit versetzt nach Regensburg/Obertraubling. Dort erwartet Sie eine hochinteressante Aufgabe. Wir haben auch Ihr Unteroffiziersproblem angesprochen ... hier ist Ihr Fahrschein nach Regensburg, Sie werden dort heute Abend erwartet.“

Und wieder musste ich ihm in die Hand versprechen, keine Dummheiten zu machen. Aber die hatte ich nie vorgehabt ...

Am nächsten Morgen meldete ich mich in Regensburg beim Spieß.

„Gefreiter Seifried, von der Aufklärungsfliegerschule Braunschweig zur Fliegerhorstkompanie Regensburg/Obertraubling versetzt.“

„Seit wann sind Sie Soldat?“ Ich sagte es ihm.

„Und warum sind Sie noch nicht Unteroffizier? Was haben Sie verbochen, dass Sie heute noch Gefreiter sind, da stimmt doch etwas nicht.“ Und dann sagte er in freundlichem Ton: „Gehen Sie auf die Kleiderkammer, und lassen Sie sich einen Unteroffiziersrock verpassen.“

Beim Mittagsappell meldete er vor versammelter Kompanie: „Der heute zu uns versetzte Gefreite Seifried wird hiermit zum Unteroffizier befördert.“

Begonnen hatte es in der Mülltonne vor unserer Kompanie ...

„Es ist nichts so schlimm, als dass es nicht auch zum Guten führen kann“, dachte ich bei mir.

*

In sechs großen Flugzeughallen wurden Flugzeuge repariert, die bei Kollisionen am Boden oder bei Bruchlandungen Schäden erlitten hatten. Meine Aufgabe war es nun, die Maschinen nach Wiederherstellung oder Umrüstung vor der Auslieferung an die Geschwader auf ihre Flugtauglichkeit zu prüfen. Das war eine ebenso verantwortungsvolle wie hochinteressante Tätigkeit, bei der ich mit Mechanikern, Technikern und Ingenieuren verschiedener Flugzeugwerke zusammenarbeitete. Bei der Entwicklung neuer Flugzeugtypen wurden Verbesserungsvorschläge der Besatzungen an der Front berücksichtigt, allerdings erst, wenn die laufende Serie fertiggestellt war. An die noch nicht umgerüsteten Maschinen wurde nach ihrer Überführung in Regensburg Hand angelegt. Wie beispielsweise einmal an der He 111, da wurden die gerade erst im Werk eingebauten Querruder gegen anders konstruierte ausgetauscht. Die neuen Querruder benötigten als Folge einer geänderter Formgestaltung und auch einer anderer Befestigungsart an den Tragflächen einen weit geringeren Steuerdruck, insbesondere bei der Einleitung einer Kurve, was die Maschine wendiger machte. Diese neuen Querruder wurden in einem Kieler Werk hergestellt und von mir dort mit einer Ju 52 abgeholt, jeweils 18 Stück pro Tour. Die ursprünglich eingebauten Querruder wurden verschrottet. Ebenso wurden damals Rudergeräte für Fernflüge in Flugzeuge eingebaut, die das Flugzeug automatisch auf Kurs hielten und damit den Piloten und den Navigator entlasteten. Die Zuverlässigkeit dieser Geräte musste ich überprüfen.

Als die Atmungsgeräte der Besatzungsmitglieder und deren Sauerstoffflaschen innerhalb des Cockpits näher bei der Besatzung montiert wurden, damit sie leichter zu erreichen waren, musste ich mit jeder Maschine von Regensburg nach Fürth fliegen. Warum? Die veränderte Anordnung von Metallteilen hatte Auswirkungen auf den Kompass, der dann neu justiert werden musste. Nur in Fürth gab es aber die dazu nötige große Justierscheibe. Auf dieser Anlage wurde die Maschine langsam in alle Himmelsrichtungen gedreht. Mit kleinen Stahlstäbchen, die ins Kompassgehäuse geschoben wurden, wurde die Kompassnadel ausgerichtet und machten ihn wieder zu

einem zuverlässigen Gehilfen des Navigators.

Natürlich gab es bei diesen Testflügen mitunter auch heikle Situationen ... ich erinnere mich an eine He 111, die direkt nach dem Abheben von der Rollbahn unvermittelt steil nach oben stieg. Unteroffizier Reißle, mein Bordmechaniker, und ich drückten beide zugleich und mit aller Kraft die Steuersäulen von unserem Körper weg in Richtung Instrumentenbrett. Wir durften keinen Moment nachlassen, und ich musste drei Linkskurven drehen, um wieder in die Anflugrichtung zur Landebahn zu kommen. Nach der Landung lies ich die Maschine in die Werkshalle rollen. Sedlmayr, der Werftleiter, wurde gerufen, und der Mechaniker und der Prüfer mussten antreten. Nachdem sie nach Strich und Faden zur Minna gemacht worden waren wurde der Mechaniker an einen anderen, weniger verantwortungsvollen Arbeitsplatz versetzt, und der Prüfer zum Mechaniker zurückgestuft. Dann wurden an der Maschine die Trimmung und das Höhenleitwerk neu eingestellt und der Steuerdruck normalisiert ... die strengen Maßnahmen gegen die Verantwortlichen waren berechtigt, denn wir hätten als letzte Möglichkeit zwar auch noch gehabt, die Motoren zu drosseln oder abzustellen und eine Notlandung auf freiem Feld vorzunehmen. So oder so hätte es für uns aber übel ausgehen können.

*

Bei schlechtem Wetter, wenn nicht geflogen werden konnte, vertrieben sich viele die Zeit in der Kantine. Nicht so ich.

Voller Wissbegierde streifte ich durch die Flugzeughallen und die Verwaltung, ging zu den Motorschlossern, Elektrikern, Malern, Schreibern, Spezialisten für Bordinstrumente, zum Waffenmeister und zum Fallschirmleger (dem ich beim Zuschauen vorlaut einmal den Rat gab, den Fallschirm doch anders zusammenzulegen, weil das doch einfacher sei. „Dann werden Sie keine Gelegenheit für einen zweite Absprung haben“, kam als Antwort). In den Büros unterhielt ich mich mit Prüfern und Ingenieuren und ließ mir die an den Wänden angebrachte Statistiken und Tabellen erklären. Zum ersten Mal hörte ich dabei die Begriffe „Soll“ und „Ist“.

Eines Tages kamen mehrere Güterwagen im Flughafen an. Sie waren beladen mit Kisten, die Fliegerbomben enthielten. Unsere Mechaniker montierten am Leitwerk jeder Bombe eine Pfeife, die beim Abwurf

sirenenartige Heulgeräusche erzeugten, was beim Gegner die Panik vergrößern sollte. Nach der Montage kam jede Bombe zurück in ihre Kiste und diese wieder in die Güterwagen. Direkt nach Abschluss der Arbeiten verließen die Wagen den Flughafen wieder. Am Tag darauf gingen alle wieder ihrer gewohnten Arbeit nach.

Wenige Tage später brach der Krieg in Polen aus.

*

Durch meine Offenheit und mein Interesse bekam ich mit vielen Leuten Kontakt und hatte mit allen, vom Monteur bis zum höchsten Vorgesetzten, ein ausgesprochen gutes Verhältnis. Ich schätzte die gute und gewissenhafte Arbeit derjenigen, mit denen ich zusammenarbeitete. Dass diese Wertschätzung auf Gegenseitigkeit beruhte und bis zu Oberstabsingenieur Tomashevski, dem obersten Chef der Flugzeugwerft, reichte, wurde mir bewusst, als der mich einmal zum Abendessen zu seiner Familie einlud. Einige Tage danach unterrichtete mich der auf der Kommandantur tätige Unteroffizier beim Mittagessen: „Ein Schreiben des Oberstabsingenieurs ist beim Flughafen-Kommandanten eingegangen.“

Er überreichte mir eine Abschrift mit folgendem Inhalt:

*Oberstabsingenieur Tomashevski,
Leiter der Flugzeugwerft Obertraubling*

*An den Kommandeur des Flughafens
Regensburg, 24.10.1939*

Betr.: Beurteilung des Unteroffiziers Seifried von der Fliegerhorstkompanie zum Zwecke der Beförderung.

Der Unteroffizier Karl Seifried, geboren am 15.10.1914, ist mit dem 17. März 1939 der Fliegerhorst-Werft, Regensburg/Obertraubling, als Werfteinflieger zur Verfügung gestellt. Unteroffizier Seifried ist allen Anforderungen der Prüf- und Werftleitung zum Einfliegen der Flugzeuge jederzeit in dienstestruierter Weise nachgekommen. Er hat sich in das ihm übertragene Aufgabengebiet mit besonders gutem technischem Verständnis eingearbeitet, so dass er der Werft in Bezug auf flugtechnische Angaben und über abzustellende

Mängel wertvolle Dienste leisten konnte. Unteroffizier Seifried, welcher teilweise der einzige Einflieger für die Werft war, wurde sehr stark in Anspruch genommen, umso mehr als er auch häufig zu Zielflügen für die Flak eingesetzt werden musste. Unteroffizier Seifried war auch als Fluglehrer bzw. als Startleiter bei der Luftkriegsschule tätig. Auch hier hat er, wie berichtet wurde, die ihm gestellten Aufgaben in einwandfreier Weise erledigt. Die technische Leitung schlägt Unteroffizier Seifried zu einer vorzeitigen Beförderung vor und unterstützt sie im stärksten Maße.

Gezeichnet

Unterschrift

Auch zum Flughafenkommandanten hatte ich eine gute, ja, freundliche Beziehung. Er hatte mich einmal gebeten mit mir fliegen zu dürfen, denn er habe noch nie in einem Flugzeug gesessen. Als ich dann eines Tages einen Testflug mit einer Ju 52 durchführen musste nahm ich ihn mit, nachdem ich den vorgeschriebenen Testflug mit Reißle durchgeführt hatte. Er saß steuerbords auf dem Sitz von Reißle. Ich zeigte ihm die Umgebung von Regensburg, die Walhalla, das Kloster Weltenburg, die Befreiungshalle bei Kelheim, den Donaudurchbruch im Bayrischen Jura, die Dampfschiffe auf der Donau, den Bayrischen Wald mit dem höchsten Berg, dem Großen Arber. Ich erklärte ihm die Wirkungsweise aller Instrumente, wie Variometer, Feinhöhenmesser, Grobhöhenmesser, künstlicher Horizont, Wendezeiger, Kreiselkompass, Kugelkompass und einiges anderes, auch die Wirkungsweise von Seitenruder, Höhen- und Querruder. Ich erteilte ihm ein bisschen Flugunterricht. „Aufpassen, mit mehr Gefühl!“, ermahnte ich ihn des Öfteren.

Es war ein herrlicher, strahlender Sommertag. Haufenschicht- und Kumuluswolken bildeten sich am Himmel. Ich belehrte ihn über die Thermik und die Reaktion des Variometers, des künstlichen Horizonts und des Flugzeugs darauf, flog mit ihm zuerst um die Kumuluswolken herum und dann in diese hinein. Dabei ging es schon ziemlich rauf und runter. Nach einer Weile war er dann doch ziemlich blass, es wurde höchste Zeit zum Rückflug. Sanft setzte ich die Ju auf dem Rollfeld auf. Mit Dank und spürbarer Hochachtung stieg er aus. Sein Gruß, wenn wir uns auf dem Flughafengelände begegneten,

wirkte ab diesem Tag spürbar respektvoller.

Ganz so positiv endete ein ähnliches Erlebnis für den Gefreiten, der mir zur Erledigung schriftlicher Berichte und weiterer Formalitäten zur Verfügung gestellt war, nicht. Hirsch, so hieß er, hatte auch noch nie in einem Flugzeug gesessen. Und weil er die ihm übertragenen Aufgaben immer pflicht- und verantwortungsbewusst erledigte, wollte ich ihn mit einem kleinen Rundflug belohnen. Ich hatte wieder einen Kontrollflug mit einer Ju 52 auf dem Plan, und lud ihn ein, sich einmal Regensburg und die Umgebung von oben anzuschauen. Voller Freude nahm er auf dem Sitz des Bordmechanikers Platz. Ich rollte zur Startbahn ... und noch bevor ich abhob begann Hirsch, sich zu übergeben. Ich macht also kehrt und rollte zur Flugleitung zurück. Schade, ich hätte ihm den Flug wirklich gegönnt.

Weil ich jetzt bereits einige Male die Ju 52 erwähnt habe muss ich sie nun doch einmal loben. Sie verdient die Bezeichnung „Tante Ju“ voll und ganz, denn sie war immer ein braver und zuverlässiger Vogel, egal, wofür sie eingesetzt wurde. Ob Sonne, Regen, Schnee, Eis oder Sturm, sie hat nie versagt und vielen das Leben gerettet. Ich denke da z.B. an die Transporte von Kranken und Schwerverletzten von der Front zurück in die Heimat. Der Ehrenplatz im Deutschen Museum in München gebührt ihr zu recht. Und wo wir gerade bei Museen sind: im Militärmuseum von Washington ist eine Me 109 ausgestellt. Ich hatte ein Mal das Vergnügen, diese den Besuchern, auf der Tragfläche stehend, erklären zu dürfen. Neben vielen anderen Dingen gibt es dort auch den Sputnik, die ersten Weltraumkapseln und einen Mondstein zu sehen.

*

Nach Hirsch nahm ich später auch den Hauptfeldwebel und den Rechnungsprüfer auf einen Flug mit. Allerdings unter etwas anderen Vorzeichen ...

Ich wusste, dass der Rechnungsprüfer meinem Reißle die Fliegerzulage, die er ihm zusätzlich zum Sold auszahlte, nicht gönnte. Er konnte nicht akzeptieren, dass ein Unteroffizier und Bordmechaniker am Monatsende mehr in der Tasche hatte als er mit seinem Dienstgrad als Oberfeldwebel. Dass wir jeden Tag unseren Hintern in der Luft riskierten, während er seinen in der Schreibstube breit saß, soweit dachte er nicht. Auch der Hauptfeldwebel war nicht gut auf

Reißle ob dessen etwas lockerer Auffassung von soldatischer Zucht und Ordnung zu sprechen. Ich hingegen war mit Reißle zufrieden und konnte mir keinen besseren Bordmechaniker vorstellen. Wir waren ein gut eingespieltes Team. Hatte ich auch noch so große Probleme bei Test- oder Überlandflügen zu den verschiedenen Flugzeugwerken, war das Wetter noch so schlecht, er hatte nie Angst und vertraute mir.

Und was tat der Hauptfeldwebel? Er glaubte, Reißle zu einem besseren Soldaten erziehen zu müssen, indem er ihn jedes Wochenende zum Wachdienst einteilte.

Eines Tages reichte es uns beiden. So kam es dazu, dass ich den Hauptfeldwebel, den Rechnungsprüfer und die beiden Schreiberlinge aus der Schreibstube zu einem Rundflug einlud. Sie waren hellauf begeistert. In einer einmotorigen Junkers W 34 platzierten wir sie, nicht ohne Bedacht, auf der hinteren Kabinenbank. So weit hinten im Rumpf spürt man die Drehbewegungen des Flugzeugs um seine Querachse am stärksten, das Auf und Ab war nicht gerade angenehm. Dummerweise hatte Reißle auch noch „vergessen“, die Vier, wie üblich, fest anzuschallen, sondern ließ die Schultergurte relativ locker, sodass es einen etwa 3-4 cm aus dem Sitz hob, bevor der Gurt seine Wirkung zeigte. Dadurch musste das Hinterteil unserer Gäste abwechselnd wie ein Schmiedehammer auf den Sitz knallen und frei in der Luft schweben. Vor allem deswegen, weil ich an diesem Tag kein besonders guter Pilot war. Das Flugzeug drehte sich permanent um Quer- oder Längsachse, und im Heck ging es rauf und runter. Ich schimpfte während des ganzen Fluges über Petrus und die schlechten Wetterbedingungen ...

Es dauerte nicht lange, bis meine Fluggäste blass und blasser wurden. Wenig später ergoss sich Ihr Mageninhalt auf ihre Uniformen und Schuhe. Ich brach den Flug ab und rollte die Maschine nach der Landung ganz bewusst vor die Beobachtungsfenster der Flugleitung. Dass nun auch noch die Flugleiter, teils unter Mithilfe ihrer Ferngläser, diese armen Teufel aus nächster Nähe sehen konnten, war für die „Fluguntauglichen“ besonders peinlich. Wie begossene Pudel trotteten sie zu ihren Unterkünften. Letztendlich gaben beide zu: „Der Flugdienst ist wirklich anstrengend und etwas für starke Nerven.“ Ach ja: Reißle wurde nie mehr zur Wache eingeteilt.

Damit konnte er wieder öfter in Regensburg ausgehen - was er gerne und oft tat. Vor allem aber länger als genehmigt, um bei „Ihr“

zu bleiben (ich habe ihn nie nach „Ihr“ gefragt). Und wie kam man nach Mitternacht, ohne Nachurlaubsschein, an der Wache vorbei wieder in die Kaserne? Indem man in Regensburg an der Molkerei ins Milchauto stieg, sich zwischen den Milchkannen versteckte und erst wieder an der Lebensmittelanlieferungsstelle in der Kaserne zum Vorschein kam. Eine weitere Möglichkeit bereitete er sich immer mit der Ju 52 vor, die er unmittelbar am Zaun nahe einer Werfthalle abstellte. Wollte er vor dem morgens ankommenden Milchauto zurück in die Kaserne sein, kroch er hinter der Ju unter dem Zaun durch und kontrollierte die Spannung der Seile, mit denen sie am Boden fixiert war. Das tat er so lange, bis die Doppelstreife, die immer ihre Runde drehte, auf ihn zukam.

„Legt mal Eure Knarren hin und helft mir die Seile spannen. Ihr habt's schön, ihr könnt spazieren gehen, und ich muss sogar nachts arbeiten“, rief er ihnen dann entgegen, leistete ihnen auf dem Weg bis kurz vors Wachgebäude Gesellschaft, bedankte sich für ihre Mithilfe und verschwand in seiner Unterkunft. Mir waren diese nächtlichen Ausflüge fremd, ich war anders geartet. Aber Gegensätze ziehen sich ja bekanntlich an, deshalb verstanden wir uns wohl auch so gut.

Aushilfsweise betätigte ich mich als Flugleiter sowie als Fluglehrer zur Schulung von Offiziersanwärtern der Luftkriegsschule. Und zur Wettererkundung flog ich regelmäßig die Wetterfrösche der Wetterwarte Regensburg, zu denen ich auch ein gutes Verhältnis hatte. Da ich ein Frühaufsteher war (und bin), ging ich oft um 5 Uhr morgens zur Wetterwarte um dabeizusein, wenn die erste Wetterkarte gezeichnet wurde ... Ja, ich muss sagen, ich war vernarrt in die Fliegerei. Und anderes als Reißle, der neben seinem Dienst die Abwechslung suchte, gab es für mich nichts anderes. Ich darf wohl sagen, dass ich, der Testpilot, bei den hübschen Mädchen der Werft in den Büros und der Verwaltung recht begehrt war, aber nicht ein einziges Mal einer der Einladungen zum abendlichen Rendezvous gefolgt bin. Ein Sturzkampfflugzeug vom Typ Ju 87 in drei- oder viertausend Metern Höhe über die linke Tragfläche kippen, die Sturzflugbremse ziehen und dem Rollfeld entgegen stürzen, die Maschine dann zwischen 1000 und 800 Meter Höhe abfangen und nach weiteren Kontrollen als flugtauglich - oder auch nicht - abliefern, das war mein Metier, nicht aber die Mädchen. Im Umgang mit dem weiblichen Geschlecht war ich ein Spätzünder.

„Wer glaubt, schon etwas zu sein, hat aufgehört, etwas zu werden.“
Dieser Spruch kam mir in den Sinn, und ich dachte: du musst weiterkommen. Hier in Regensburg hast du genug gelernt und dich auch bewährt. Obwohl ich von allen, vom Monteur bis zum Oberstabsingenieurs, geschätzt wurde, trug ich mich mit dem Gedanken an eine Versetzung. Mein Stubenkamerad, Ingenieur Horneber, hatte Verbindungen nach Berlin. Ihm vertraute ich meine Gedanken an, und er versprach, sich um meine Versetzung zu bemühen.

Eines Tages traf ein Befehl zur Versetzung nach Wiesbaden ein. Der Oberstabsingenieur erbat mein Einverständnis, den Versetzungsbefehl rückgängig machen zu dürfen, er wollte sich diesbezüglich mit Berlin in Verbindung setzen. Ich bat ihn höflichst, davon Abstand zu nehmen. Meinen Dienst hier fortzusetzen wäre für mein Fortkommen nicht förderlich. Er entsprach meinem Wunsch.

Meine nächste Station war nun die Flugbereitschaft des Luftgaukommandos 12/13 in Wiesbaden/Erbenheim. Nachdem meine fliegerischen Qualitäten erkannt worden waren, flog ich mit den unterschiedlichsten Aufgaben betraute Offiziere kreuz und quer durch Deutschland und in das besetzte Ausland, darunter auch Stabsoffiziere und den kommandierenden General. Dabei wurden auch Flughäfen inspiziert und Luftaufnahmen von Werken gemacht – insbesondere solche, die Rüstungsgüter produzierten - um zu überprüfen, ob die farbliche Tarnung der Werksgebäude dem Umfeld der jeweiligen Jahreszeit entsprechend angepasst war.

Unter diesen Werken waren die Opelwerke, die Farbwerke Hoechst, Messer Griesheim und die Dunlop in Hanau. Die Linie entlang dieser Werke wurde mehrere Male mit leicht versetzten Routen abgeflogen, währenddessen wurde gefilmt. Wurde dann festgestellt, dass ein weißes Fabrikgebäude im Sommer zwischen grünen Wiesen oder gelben Rapsfeldern lag, dann musste dieses farblich angepasst werden. Auch hier erntete ich für meine Flugkünste von dem hinter mir im Flugzeug stehenden Offizier viel Lob, er wollte nur noch mit mir fliegen.

Ja, ich hatte eine ebenso harte wie vielseitige Vorkriegsausbildung, ich denke da besonders an Tutow und Braunschweig. Und das war wohl mein Glück. Ich habe den Krieg überlebt, bei 3.181 Starts und Landungen kam ich immer wieder zurück auf den Boden. Wenn auch manchmal mit Beulen.

Hatten feindliche Bomber irgendwo für die Rüstung wichtige Objekte oder auch Städte vernichtet, dann flogen wir hin, um Aufnahmen zu machen. Mein hinter mir im Flugzeug aufrecht stehender Bildberichter hielt immer wieder die Handkamera über Bord, während auch die im Boden des Flugzeugrumpfs eingebaute Kamera laufend filmte ... ich erinnere mich gerade an Mannheim, das wir nach seiner Bombardierung überflogen, und den traurigen Anblick des Mannheimer Schlosses. Auf dem Film waren nur noch Trümmerhaufen zu sehen.

*

Ganz besonders erinnere ich mich an einen Oberstleutnant, mit dem ich des Öfteren flog und zu dem ich ein besonders kameradschaftliches Verhältnis hatte ... Eines Tages kam er zum Flugplatz, um mit mir nach Kitzingen zu fliegen. Sein Gesicht war zerschunden, die Nase verbeult.

„Herr Oberstleutnant, mit wem sind Sie denn geflogen und auf den Pinsel gefallen?“ Dies war die typische Frage, wenn einer Bruch gemacht hatte und Verletzungen davon trug.

„Auf dem Weg zur Sünde bin ich die Treppe hinauf gefallen.“

„Wären Sie mal besser auf dem Heimweg die Treppe hinunter gefallen, dann hätten Sie das Vergnügen wenigstens bereits hinter sich gehabt“, bedauerte ich ihn.

Wir filmten bzw. fotografierten auch die Saalburg, das Römerkastell nahe Bad Homburg und den Verlauf des Limes. Die von den Römern errichteten Erd- bzw. Steinwälle, vor hunderten von Jahren bis unter die Erdoberfläche abgetragen, waren durch die unterschiedliche Farbgebung in Kornfeldern, Wiesen und auch anders bestellten Bodenflächen gut zu erkennen.

Ich erinnere mich auch an einen Flug zu einem Bombenabwurf-Übungsplatz im Spessart, unweit von Bad Orb, bei Lettgenbrunn. Dort errichtete man zu Beginn des Krieges in freiem Gelände Splitterschutzwände. Teils waren es langgezogene, hohe, rechteckige, sehr starke Stahlgitterkörper, gefüllt mit Steinen oder auch anderem Material, teils waren es Betonwände, an die mich heute die Berliner Mauer erinnert. Viele weitere Konstruktionen waren dort noch errichtet. Bomben wurden gezündet, um festzustellen, welche Konstruktion am stabilsten und sichersten war. Wie wenig ahnte man noch zu

jener Zeit von den verheerenden Wirkungen der späteren feindlichen Luftangriffe. Diese Tests waren, verglichen damit, reine Spielerei.

Auch der erste Flug mit dem kommandierenden General nach Metz ist mir in Erinnerung geblieben. Auf dem Hinflug war er noch misstrauisch.

„Bringen Sie mich heil hin und zurück?“

Auf dem Rückflug unterhielten wir uns, und ich erzählte ihm dann aus meinem Leben. Wieder zurück in Wiesbaden sagte er: „Oberfeldwebel Seifried, ich fliege nur noch mit Ihnen.“ Vor unserem Start in Metz hatte er vom dortigen Kommandeur zwei Tüten Apfelsinen bekommen. Eine davon übergab mir der General nun für meine Frau. Und ich bekam noch 20 Mark Trinkgeld, eine Geste die ich, wie man sich vorstellen kann, als besondere Auszeichnung empfand.

Von da an flog ich den General des öfteren, und es entwickelte sich nach und nach ein sehr freundschaftliches Verhältnis zwischen uns. Ich erzählte ihm immer mehr aus meiner Jugend, von meinem beruflichen Werdegang und wie ich zur Fliegerei gekommen war.

Eines Tages meinte er unvermittelt: „Ich könnte Sie mir als Offizier vorstellen, ich denke, ich werde das in die Wege leiten.“

„Herr General, können Sie sich einen Offizier vorstellen, der nur eine Volksschulbildung aufzuweisen hat, dazu noch zwei Dreier im Abgangszeugnis?“, gab ich zu bedenken. „Als Oberfeldwebel bin ich im Unteroffizierskasino der Rangälteste. Als Leutnant im Offizierskasino, ohne mittlere Reife und ohne Abitur, nein, das scheint mir unmöglich. Ich fühle mich in meiner Haut als Oberfeldwebel wohl.“

Von März 1942 an durften Offiziere, vom Stabsoffizier aufwärts bis zum General, nicht mehr fliegen. Dies war wohl der Beginn der feindlichen Lufthoheit über Deutschland, aber offiziell informiert wurden wir darüber nicht.

*

Wieder einmal war ich für die Wetterwarte im Einsatz, dieses Mal mit einer zweimotorigen Focke Wulf 58. Auf der hinteren Bank in der Kabine saßen zwei „Wetterfrösche“.

Nachdem wir den Erkundungsflug abgeschlossen hatten setzte ich zur Landung an und fuhr das Fahrwerk aus. Das heißt – ich wollte es

ausfahren. Aber nur das rechte Rad kam aus dem Fahrwerkschacht, das Linke blieb drin. Ich rief den „Fröschen“ nach hinten zu, sich fest anzuschmallen. Dann stieg ich von 200 m Anflughöhe schnell auf eine Sicherheitshöhe von 800 bis 1000 m und begann, das Flugzeug in linke Schiefelage bringen. Dann zog ich die Maschine mit einem starken Ruck nach rechts, aber keine Reaktion. Also andersherum, Maschine in rechte Schiefelage, Ruck nach links – wieder nichts. Ich versuchte es auch über das Absenken der Flugzeugschnauze und einem nachfolgenden scharfen Ruck nach oben ... es nutzte alles nichts. Ich hatte gehofft, die Zentrifugalkräfte würden das vermutlich verklemmte Fahrwerk aus seinem Schacht schleudern. Das einzige, was rausflog, war der Mageninhalt der „Frösche“, und zwar in die Kabine.

Es blieb nur noch eine Notlandung ... ich feuerte für Feuerwehr und Sanitätswagen mehrere rote Leuchtkugeln Richtung Rollfeld ab. Kurz vor dem Aufsetzen stellte ich den linken Motor ab, damit der sich drehende Propeller beim Absenken der linken Tragfläche nicht in den Boden schlug, denn dann wäre der Motor hinüber. Ich schloss den Benzinhahn, setzte die Maschine auf dem rechten Rad auf und versuchte sie mit Steuerdruck so lange wie möglich in der Waagerechten zu halten und die linke Tragfläche erst so spät wie möglich und ganz allmählich abzusenken, bis ihr Ende die Grasnarbe berührte.

Das Flugzeug kam zum Stehen, Feuerwehr und Sanitäter standen schon an der Seite. Da die Feuerwehr nicht gebraucht wurde, fuhr sie wieder zurück. Der Sanitätswagen brachte die beiden vor sich hintorkelnden „Frösche“ zur Wetterwarte. Der Kranwagen kam, hob die linke Tragfläche an, die Mechaniker zogen den Sicherheitsbolzen unter dem Fahrgestell heraus: das Zugseil war gerissen. Ich bekam ein dickes Lob vom Werftleiter und vom Kommandeur, den die roten Leuchtkugeln ebenfalls hatten hereilen lassen.

*

Als unser Staffelführer, Oberleutnant Schröder, einmal zur Behandlung ins Krankenhaus musste, ließ er die Staffel antreten. Er beendete seine Erklärung mit den Worten: „Stellvertreter während meiner Abwesenheit ist Oberfeldwebel Seifried.“

Das schlug bei den anderen Piloten wie eine Bombe ein. Denn zu der Zeit, als ich von Regensburg nach Erbenheim versetzt

worden war, gab es die Flugbereitschaftsstaffel schon einige längere Zeit. Viele der dort im Einsatz befindlichen Piloten waren keine Berufssoldaten, sondern Reservisten, die sich an meinem Auftreten als „Aktivem“ störten. Immer Bügelfalten in der Hose, geputztes, glänzendes Koppel und gewichste Schuhe, beim Strammstehen die Hände an der Hosennaht, und die Hand beim Gruß so an die Mütze geführt, wie man das als Rekrut eben gelernt hatte – so sah man keinen der Reservisten. Daher nahmen sie mich anfangs auch nicht in ihren Kreis auf. Bei den Offizieren hingegen verhalten mir mein soldatisches Verhalten und mein fliegerisches Können bald zu Anerkennung. Alle forderten mich für Flüge an, die Reservisten hatten wenig zu tun. Nach und nach respektierten aber auch sie mich.

*

Wenige Tage nach meiner Ernennung zum Stellvertreter kam eine Anmahnung aus Berlin, dass der für die Waffenstillstandskommission in Nordafrika angeforderte Pilot noch nicht benannt sei. Man erwarte innerhalb von zwei Tagen Meldung.

Ich wusste damit nichts anzufangen und fuhr zum Staffelführer.

„Ach Du lieber Gott, das habe ich ja total vergessen! Wer kommt denn dafür in Frage? Da sollte sich am besten einer freiwillig melden, ich möchte da ungern Schicksal spielen und einen bestimmen.“

„Herr Oberleutnant, das Problem ist gelöst, das mache ich“, sagte ich.

„Der General gibt Sie bestimmt nicht frei ...“

„Kein Problem“, sagte ich, „ich werde mit ihm reden“.

Ich fuhr vom Krankenhaus direkt ins Hotel „Kranz“ und meldete mich beim Adjutanten des Generals, einem Major. Ich erklärte ihm die Situation und bat ihn, dem General meine Bitte um Freigabe vorzutragen.

„Glauben Sie wirklich, ich melde das dem General? Das er, sollte er wieder fliegen dürfen, auf sie verzichten müsse? Nein, ich werde ihm Ihre Bitte nicht vortragen“, antwortete er ziemlich schroff.

„Herr Major, es steht einem jeden Soldat das Recht zu, sich bis zu seinem höchsten Vorgesetzten zum Rapport zu melden“, erwiderte ich. „Ich mache von diesem Recht Gebrauch. Melden Sie mich an.“

Der Major wurde nun ungemütlich und sein Ton noch etwas barscher.

„Wie heißen Sie? Machen Sie das gefälligst schriftlich!“.

Und wieder war ich mit dem Reden an der Reihe.

„Herr Major, ich bin immer noch der Oberfeldwebel Seifried, der Sie erst vor kurzem geflogen hat. Ich bringe Ihnen das schriftliche Gesuch.“

Ich ging in den Flur hinaus, machte die erstbeste Tür auf und sagte der Rotblonden, die dahinter saß: „Komm Mädchen, schreib’ mal: Herr Major, ich bitte Sie, mich beim Herrn General zum Rapport anzumelden.“

Die Rotblonde hatte Ruck-zuck meiner Bitte entsprochen. Zum Dank bekam sie von mir einen Kuss aufs Ohrläppchen, und ich dann von ihr das Angebot, abends miteinander auszugehen. Männer waren im Krieg eben Mangelware. Aber nein, das ging nicht, ich war verheiratet und treu.

Wenige Minuten später stand ich wieder vor dem Major.

„Wer hat Ihnen das geschrieben?“, fragte er.

„Eine Rotblonde, im nächsten Zimmer. Vielleicht war es Ihre Sekretärin?“

Der Major ging zum General, kam mürrisch zurück und sagte: „Gehen Sie ins Vorzimmer des Generals!“

Der General empfing mich kurze Zeit später mit den Worten: „Sagten Sie mir nicht beim letzten Flug, Sie hätten erst vor kurzem geheiratet? Und jetzt wollen Sie zu den Affen? Nun gut, ich gebe Sie zur Kommandierung frei, aber nicht zur Versetzung!“

„Herr General, wenn Sie pfeifen, komme ich sofort zurück“, erwiderte ich Haltung annehmend. Ich bedankte und verabschiedete mich.

Zurück am Flughafen Erbenheim rief ich den Truppenarzt an und bat um die Bestätigung meiner Flugtauglichkeit für Afrika.

„Kommen Sie übermorgen“, sagte er.

„Der General verlangt, dass dies heute noch geschieht!“

Natürlich hatte der General andere Probleme als meine Flugtauglichkeit ... aber der Stabsarzt ließ sich davon beeindrucken. Nach dreißig Minuten war ich für flugtauglich befunden und hielt meine Bestätigung in der Hand.

Am nächsten Tag bekam ich Kleiderbezugsscheine zum Kauf von Textilien, denn bei der Waffenstillstandskommission in Afrika durften wir keine Uniform tragen. Die Franzosen hätten uns gejagt. Am 24. Juni 1942 startete ich zu meinem Flug nach Afrika, der in

drei Etappen stattfand. In meinem Flugbuch kann ich heute noch nachlesen:

Flug-Nummer 2734

Abflug Wiesbaden: 24.06.42, 8.05 Uhr

Landung Marseille: 24.06.42, 11.40 Uhr

Flugdauer: 215 Minuten

Kilometer: 820

Bemerkungen: Flugweg Lyon – Marseille

Flug-Nummer 2735

Abflug Marseille: 13.16 Uhr

Landung Oran: 18.35 Uhr

Flugdauer: 319 Minuten

Kilometer: 1050

Flugweg: Marseille - Barcelona - Cartagena - Oran

Flug-Nummer 2736

Abflug Oran: 18.55 Uhr

Landung Algier: 20.57 Uhr

Flugdauer: 122 Minuten

Kilometer: 370

Gesamt-Flugdauer: 656 Minuten

Gesamt-Kilometer: 2240.

Die wöchentlich einmal zwischen Wiesbaden und Algier verkehrenden Kuriermaschinen erreichten Algier damals schneller und sicherer und flogen direkt von Marseille nach Algier. Wegen der feindlichen Kriegsschiffe im Mittelmeer (darunter auch Flugzeugträger) wurde die direkte Route nur nachts geflogen, die Landung in Algier bzw. Marseille erfolgte jeweils im Morgengrauen. Bei den dabei eingesetzten Maschinen handelte es sich entweder um He 111 oder Ju 52, denn diese besaßen eine Nachtflugeinrichtung. Die mir zur Verfügung stehende „Coudron“ verfügte über die primitivste nur mögliche Orientierungsausstattung, mit der Nacht- oder Schlechtwetterflüge nur sehr schwer durchzuführen waren. Ich hatte mich daher entschieden, nur tagsüber und immer an der spanischen Küste entlang zu fliegen. In die 3-Meilen-Zone durften Flugzeuge nicht-spanischer Nationalität nicht eindringen - im Notfall hätte ich das aber ignoriert.

Franco war ja ein Freund der Deutschen.

Ich hatte Glück und begegnete keinem Flugzeugträger, sie kreuzten an diesem Tag vielleicht im östlichen Mittelmeer. Ich erinnere mich, was meine Frau in diesem Zusammenhang immer sagte: „Nur, wenn Du übers Mittelmeer geflogen bist, hatte ich Angst um Dich, sonst nicht.“

In Marokko, Algerien und Tunesien war ich für die Waffenstillstandskommission tätig, eine Einrichtung, die zwischen Hitler und der Vichy-Regierung vereinbart worden war. Deren Aufgabe war es darüber zu wachen, dass die Franzosen oder anderer Feindmächte keine Kampftruppen aufstellten. Ich selbst war Verbindungs- und Aufklärungsflieger im Luftraum über diesen Gebieten. Algier, Tunis, Bizerte, Oran, Oujda, Casablanca, Meknes und Marrakesch waren meine Start- und Landeflughäfen.

In Algier, dem Sitz der Commission Allemand, wäre die Wartung oder Reparatur eines Flugzeugs deutscher Herkunft nicht möglich gewesen, da es dort an den entsprechenden technischen Einrichtungen und Ersatzteilen fehlte.

Die deutschen und französischen Verhandlungsführer der Commission Allemand hatten sich aus diesem Grund darauf geeinigt, mir, dem deutschen Piloten, ein französisches Flugzeug zur Verfügung zu stellen, eben die „Coudron“.

Das war vielleicht ein Drachen! Wenn ich Routen mit ruhiger Topographie wie z.B. von Algier nach Tunis flog, dann verhielt sich die Maschine vernünftig. Aber wenn ich nach Casablanca flog, Richtung Westen, dann musste ich durch das Tarzatal, eine Talsenke im Gebirge westlich von Oran, denn die Höhe der umgebenden Berge brachte den Vogel an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit.

Bei Gebirgsüberflügen bekamen meist beide Motoren irgendwann Schwächeanfälle und streikten, trotz Gashebelstellung bis zum vorderen Anschlag. Waren allerdings die Windverhältnisse im Tarzatal ungünstig, dann musste ich wohl oder übel umdrehen und 20-30 Kilometer zurückfliegen, um mich dann mit dem lahmen Esel vor den Bergen nach und nach wie ein Korkenzieher in die Höhe zu schrauben und einen neuen Überflugsversuch unternehmen. Da wünschte ich mir oft, einen der deutschen Verhandlungsführer an Bord zu haben, der, ohne natürlich eine Ahnung von der mangelhaften Leistungsfähigkeit der „Coudron“ zu haben, mir dies eingebrockt hatte. Oder waren die französischen Verhandlungsführer vielleicht so

schlau gewesen und wollten dem deutschen Piloten auf diese Art das Leben schwer machen?

*

Mir ist ein ganz besonderer Auftrag aus dieser Zeit noch in Erinnerung.

Ich sollte den Marinehafen Bizerte fotografieren. Größter Wert wurde dabei auf die Zerstörer- und U-Boot-Liegeplätze gelegt. Ich ließ den auftraggebenden Major wissen, dass dies - da es sich ja um Sperrgebiet handelte - nicht möglich sei. Seine Antwort kam militärisch knapp: „Befehl aus Berlin. Wie Sie den Auftrag ausführen, ist Ihre Sache.“ Der Eintrag in meinem Flugbuch dazu lautet: Flug Nr. 2788, Start in Algier am 15.9.1942 um 7.30 Uhr, Landung in Tunis um 10.45 Uhr. Flugdauer 195 Minuten, 710 km, Bemerkung: Bildflug.

Zum Einflug in das Sperrgebiet über Bizerte holte ich mir telefonisch die Erlaubnis von der französischen Kommandantur in Bizerte ein. Man genehmigte mir den Einflug in den Luftraum am nächsten Tag um 9.30 Uhr aus 290 Grad in nur 200 m Höhe. Der Grund für diese Einschränkung war klar: in der verlängerten Landerichtung, im Landesinneren gelegen, befand sich der Seekriegshafen Bizerte, angeblich der größte und stärkste gesicherte Kriegshafen der Welt.

Ich hielt mich nicht an die mir vorgegebene Flughöhe und Einflugrichtung. Anstatt in 200 m flog ich in 1000 m ein - was angesichts der an allen Flughäfen aushängenden Abschusswarnungen bei entsprechender Missachtung der Sperrgebietsvorschriften ein bodenloser Leichtsinn war - und versuchte, eine Platzrunde zu drehen, um zumindest den Kriegshafen in seiner Gesamtheit aufs Bild zu bekommen. Zwei französische Jäger fingen mich ab. Mit je einer Geschossgarbe machten sie mich auf den Ernst Ihres Handelns aufmerksam, flogen bis auf wenige Meter Abstand back- und steuerbords an mich heran, dirigierten mich in die Lande-Anflugschneise und zwangen mich zur Landung.

Die U-Boot- und Zerstörerliegeplätze hatte der Bild-Berichter zwar nicht aufs Bild bekommen. Aber von der Kanalfahrt vom Mittelmeer zum Kriegshafen im Landesinneren konnte ich jedoch mit meiner eigenen Leica eine Aufnahme machen.

Mehrere hochrangige französische Offiziere standen am Ende

der Landebahn zu meinem Empfang bereit. Ich sah in finstere und abweisende Gesichter. Wie konnte es sich auch einer von Hitlers Oberfeldwebeln erlauben, eine Vorschrift der Grand Nation zu ignorieren?

Einer der Offiziere wollte in mein Flugzeug. Ich wies ihn scharf zurück, mit den Worten: „S'ilvousplait, M. Commandant, retour, territoire allemand.“ (zu deutsch: „Bitte gehen Sie zurück Herr Kommandant, dies ist deutsches Territorium.“). Es war eine brisante Situation, die Nerven aller Beteiligten waren zum Zerreißen angespannt. Die Franzosen machten dann jedoch gute Miene zu bösem Spiel und luden uns ins Kasino ein. Ich vermutete aber, dass sie in dieser Zeit mein Flugzeug inspizieren und die Kameras mit den Filmen, als Beweis für unsere Spionagetätigkeit, in die Hände bekommen wollten. Daher lehnte ich ab und bat um sofortige Starterlaubnis für den Rückflug nach Algier, die trotz wiederholter Anmahnung erst nach zwei Stunden erteilt wurde. Bis dahin lagen wir, ohne etwas zur Erfrischung bei uns zu haben, bei sengender Hitze im Schatten unter den Tragflächen unserer Maschine. Das heißt, nicht die ganze Zeit. Wir machten auch hier am Boden mit der Handkamera einige Bilder. Allerdings erwischte uns dabei die Surêté. Als wir angesprochen wurden zeigte ich ihnen schnell meinen Ausweis „Commission Allemand“, indessen zog mein knipsender Begleiter den Film so aus der Kamera, dass er durch das Sonnenlicht unbrauchbar wurde, und übergab diesen den Aufpassern.

Da ich befürchtete, die französischen Jäger könnten es während unseres Rückflugs übers Meer vielleicht doch noch versuchen, uns im Meer zu versenken, flogen wir zehn Kilometer landeinwärts zurück. Die Araber, die immer unsere Freunde gewesen sind, wären dann wenigstens Zeugen unseres Schicksals geworden.

Nach meiner Rückkehr wurde mir klar, dass das Verhalten der Franzosen in Bizerte insofern bemerkenswert war, als sie den Grund für meinen Aufklärungsflug bereits erfahren hatten, bevor ich in Algier überhaupt abgeflogen war: ich rief nach der Landung meine Dienststelle an und bat darum, mir ein Auto zum Flughafen zu schicken. Normalerweise meldete sich nach dem Anläuten meiner Dienststelle die „Commission Allemand“, nicht aber dieses Mal ... ich konnte über das Telefon ein entsprechendes Gespräch des Generals mit einem Gesprächspartner in seinem Zimmer mithören.

Nach meiner Berichterstattung an ihn kam am nächsten Morgen

eine Sondermaschine aus Wiesbaden mit Nachrichtenspezialisten an Bord. Die eingebauten Celluloid-Scheiben in der Größe eines 1-Mark-Stücks mit den darunter befindlichen Nummern auf den Gehäusen der Telefonapparate enttarnten sich als Mikrofone. Wir befanden uns also unter ständiger Kontrolle der Franzosen, und das von Anfang an. Wir mussten alsdann bei Dienstbeginn unser Telefon auf den Balkon stellen und die Tür schließen. Die Franzosen konnten uns nicht mehr abhören. Oder bauten sie eventuell Wanzen ein, gab es die damals vielleicht schon? Auf jeden Fall eine schöne Blamage für die deutsche Abwehr.

Überhaupt waren wir Schikanen am laufenden Band ausgesetzt. Eine Sabotage an der Stromversorgung meines Flugzeuges führte, ausgerechnet beim Flug über die Ausläufer des Atlasgebirges, zum Ausfall eines Motors. Man hatte vor dem Start am Backbordmotor die Verbindungen der Elektrokabel zu den Zündkerzen unmerklich gelockert. Durch die Vibrationen des Motors während des Fluges lösten sich einige Verbindungen, was mich zwang, ihn abzustellen. Mit nur einem Motor flog ich bei starken Turbulenzen über die Ausläufer des Atlasgebirges. Beim Anblick des unter uns liegenden unwegsamen Geländes - nur Berge und Schluchten, kein Baum, kein Strauch, keine Siedlung - sagte ich zu meinen Besatzungsmitgliedern: „Wenn wir dort aufschlagen und nicht gleich tot sind, dann die Pistole an den Kopf, bevor wir elend verrecken.“. Oder würden uns die Franzosen in dem Geröll und in den Schluchten eventuell doch noch suchen? Ich glaubte nicht daran.

*

Das Schikanieren und Fallenstellen seitens der Franzosen betraf mich auch persönlich.

Im Hotel „Regent“ in Algier setzte man mir Wanzen ins Bett, die mich nachts bissen und mir am ganzen Körper Beulen verursachten. Weil das Jucken und Beißen nicht zum Aushalten war, ging ich zum Arzt. Vor dem Arzt und der ausgesprochen hübschen Assistentin zog ich das Hemd aus, und der Arzt sagte nur: „Pünnes“. Meine Frage „Qu'est que ces, Pünnes?“ (was ist das?), beantwortete er in deutsch: „Wanzen“. Ich schämte mich sehr vor der Assistentin, denn was würde die glauben, wo ich mich herumtreibe? Sie hatte ja keine Ahnung, dass ich im renommierten Hotel „Regent“ wohnte.

Wieder im Hotel ließ ich an der Hotelrezeption einige unmissverständliche Worte fallen.

„Während Ihrer nächsten Abwesenheit sorgen wir für künftige nächtliche Ruhe“, wurde mir versichert.

Ich flog nach Tunis und kam erst nach einigen Tagen zurück. Und was hatten diese Leuten, die lieber auf das Geld verzichteten, als einen deutschen Pilot zu beherbergen, getan? Die hatten das Zimmer während meiner Abwesenheit ausgegast. Vor lauter Gasgeruch konnte ich nun erst recht nicht schlafen. Meine Wäsche und Kleidung, alles war gelb und nur noch für den Müll geeignet. Ich musste mich neu einkleiden und zog ins Hotel „Albert“.

Mit dessen Besitzer hatte ich ein sehr vertrauensvolles Verhältnis. Als ich nachmittags das Hotel betrat, kam er auf mich zu mit einer streng vertraulichen Warnung: „Monsieur Seifried, beherrsch’ Dich, neben Deinem Zimmer wurden zwei attraktive junge Damen einquartiert. Sie sind auf Dich angesetzt und zu allem bereit. Beherrsch’ Dich, beherrsch’ Dich!“ Er riet mir, mich besser im Rotlicht-Viertel zu unterhalten als mich mit diesen Frauen einzulassen. Noch einmal warnte er mich: „Seifried, laß’ die Finger davon.“

Kaum hatte ich mein Zimmer bezogen, klopfte es an die Tür. Ich öffnete ...

Eine junge, hübsche Mademoiselle stand da, eine richtige Sexbombe. Was sie anhatte, passte zusammengefoldet in ihre Puderdose. Sie bat mich: „S’il vous plait, monsieur, un peu feu.“ Zu deutsch: „Bitte, mein Herr, geben Sie mir Feuer.“ Ich erfüllte ihr ihren Wunsch und bat sie dann höflich, aber bestimmt, mein Zimmer zu verlassen. Es dauerte nicht lange und eine zweite, ebenso aufreizend knapp Bekleidete klopfte an meine Tür. Aber auch sie bekam nur ein brennendes Streichholz ...

Meine Mittagsruhe war dahin. Ich verließ mein Zimmer, um in der nahe gelegenen Kasbah, dem Armenviertel von Algier, abzuschalten.

Eine weitere Falle wurde mir in Tunis im Hotel „Claridge“ gestellt. Eine angebliche Hotelangestellte bat telefonisch um ein kurzes Gespräch auf meinem Zimmer: eine Umquartierung auf ein anderes Zimmer sei erforderlich. Eine sehr gut aussehende, elegante junge Frau kam ins Zimmer, ließ ihr Kleid fallen und bot sich mit allen Verführungskünsten zum Sex an. Ich forderte sie mit allem Nachdruck auf, das Zimmer zu verlassen. Sie blieb jedoch aufdringlich und ließ sich nicht abwimmeln ... plötzlich sah ich, wie sich

leise die Tür öffnete ... ein Mann, der mich sicher bereits in der Umarmung der Verführerin vermutete, steckte den Kopf ins Zimmer. Beim Anblick meiner auf ihn gerichteten 7,65mm Pistole, die ich immer entsichert bereitliegen hatte, drehte er sich blitzartig um und verschwand. Die Nackte stieß ich, unbekleidet wie sie war, zur Tür hinaus. Wie immer sie mich auch hatten beseitigen wollen, meine Selbstbeherrschung und meine blitzschnelle Reaktion hatten mich mit Sicherheit erneut davor bewahrt, als Leiche im Hafenbecken von Tunis zu enden.

Warum die Franzosen versuchten, mich auszuschalten? Nach Ende des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich, im Jahre 1941, gestattete die Vichy-Regierung die Stationierung einer deutschen Kontrollgruppe der Waffenstillstandskommission mit Zentrale in Algier und Dependancen in Marrakesch, Casablanca und Oran. Unter Leitung eines Generals umfasste diese Gruppe insgesamt 20 bis 30 deutsche Offiziere und Mannschaften. Und ich, ich war der Kurierpilot, hatte aber eben auch die Aufgabe, Luftaufnahmen zu machen ...

*

In Oran dagegen pflegten die französischen Offiziere ein ausgesprochen freundliches Verhältnis zu uns. Noch im Landeanflug sah ich dort schon am Ende der Landebahn zwei Autos heranzufahren. In dem einen saß ein Wetterfrosch, der mich für einen eventuellen Weiterflug über das Wetter unterrichtete. Im zweiten saßen ein Soldat, der mein Flugzeug bewachte, und ein Offizier. Dieser erkundigte sich über meine Flugabsichten. Wollte ich wegen schlechten Wetters oder hereinbrechender Dunkelheit in Oran verbleiben, brachte er mich und meine Besatzung in die Stadt zum Übernachten. Er führte uns dann durch den Hintereingang in das Hotel und gab uns den Rat, es keinesfalls zu verlassen.

„In Oran halten sich viele deutsche und österreichische Emigranten auf. Wenn die Euch erkennen, drehen sie Euch den Hals um“, beschwor er uns.

Wir machten einen Termin für den folgenden Vormittag aus, zu dem er uns wieder abholen und zum Flugplatz bringen sollte. Abendessen und Frühstück brachte man uns aufs Zimmer. Das entgegenkommende Verhalten dieser Franzosen hatte einen Grund: nachdem die

Deutsche Wehrmacht die Franzosen besiegt hatte, wurde ein großer Teil der französischen Mittelmeerflotte im Hafen von Oran stationiert. Die Engländer befürchteten, dass die Flotte vielleicht durch einen Handstreich der Deutschen Kriegsmarine in die Hände fallen könnte. Deshalb wurden alle im Kriegshafen von Mers el Kebir bei Oran ankernden französischen Kampfschiffe im Juli 1940 von den englischen Seestreitkräften zusammengeschossen. Der Nationalstolz der Franzosen in Oran war schwer beschädigt, sie hassten die Engländer, doch dafür waren die Deutschen hoch angesehen.

Auch die Araber und Berber in Algerien, Tunesien und Marokko waren uns sehr freundlich gesonnen. Die Mitglieder der Waffenstillstandskommission trugen nie Uniform, sondern Zivilkleidung. Wurde man aber als Deutscher erkannt, kam einem sofort ein „Monsieur Allemand, Grand Monsieur“ entgegen.

Bei einem meiner Besuche in Marrakesch lernte ich auch den dortigen Scherif kennen ...

Nach der Landung fuhr ich mit dem Taxi ins „Hotel de la Mamounia“ und ließ mir von der Rezeption einen Stadtführer besorgen. Ein Berber erschien, und ich folgte ihm in die Stadt und ließ mir alle Sehenswürdigkeiten zeigen. Wir kamen an einer Herberge vorbei, auf einem großen Platz davor kanierten die von weit Hergekommenen mit ihren Kamelen und trieben mit ihren mitgebrachten Erzeugnissen Handel. Mir fiel auch eine Rotlichtecke auf (auch Berber-Männer sind nicht immer treu).

Wenn uns während der Stadtführung hübsche Frauen entgegen kamen, sagte ich zu meinem Führer: „Achmed, très jolies Mademoiselles“ (sehr schöne Mädchen). Er schaute nieder und antwortete: „Allah.“ Und bot ich ihm eine Zigarette an, sagte er wiederum nur: „Allah.“ Es war die Zeit des „Ramadan“, zu dem die Mohammedaner zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang weder essen noch rauchen noch eine Frau berühren dürfen.

Achmed fragte mich, ob ich auch den Scherif besuchen wolle.

„Was ist ein Scherif?“ fragte ich ihn.

Erklärte mich auf.

„Der Scherif ist das geistliche und weltliche Oberhaupt.“

Er brachte mich zur Palastpforte und klopfte an die Tür. Ein Diener öffnete, fragte nach unserem Anliegen, verschwand und kam nach Minuten wieder. Er führte mich durch die Gänge des Palastes zu meinem Gastgeber. Und was für ein Palast! So etwas habe ich nicht

nocheinmal in meinem Leben gesehen. Eine Pracht an Marmor, Stuck, Wasserfontänen, Palmen, Teppichen, Gemälden und Skulpturen.

Der Scherif empfing mich. Sein freundliches Auftreten, seine Kleidung, seine ganze Erscheinung strahlten Macht und Güte zugleich aus. Eine echte Persönlichkeit. Er trank mit mir Tee, dann führte er mich stolz durch seinen Palast. Ich bewunderte seine kostbaren Sammlungen und erwarb für meine Frau eine Ambrakette. An seiner Sammlung ausnehmend schöner Mokkatassen hatte ich besonderes Interesse.

Zwei davon hätte ich gerne erworben, aber er lehnte ab mit der Begründung, diese Tassen seien eine komplette Sammlung aus einem Königspalast, davon gäbe er keine ab. Als ich dann aber sagte, ich wäre stolz, in Allemagne sagen zu können, eine oder zwei dieser Tassen hätte ich vom Scherif in Marrakesch, antwortete er: „Suchen Sie sich zwei aus!“ Allerdings konnte ich die Tassen nicht bezahlen. Ich hatte, von dort kommend, nur tunesische und algerische Francs in der Brieftasche. Die marokkanischen Francs hatte ich versehentlich im Hotel liegenlassen. Deshalb wollte ich die Gegenstände zurücklassen und am kommenden Tag nochmals kommen. Er drohte mir mit dem Hinweis, Messieurs Allemands seien Ehrenmänner. Wenn ich sein Vertrauen nicht zu schätzen wisse, brauchte ich am nächsten Tag nicht mehr zu kommen. Den Stadtführer aber sollte ich nicht schicken, der würde entweder mit dem Geld oder den Tassen durchbrennen.

Das für meine Tätigkeit nötige Französisch habe ich mir von einem Französischlehrer beibringen lassen, der jeden Morgen um 5 Uhr in mein Hotelzimmer kam und eine Stunde mit mir büffelte. Nach dem Französischunterricht frühstückte ich mit meiner Besatzung im noch leeren Speisesaal, nur die Frauen waren dort noch am Putzen. Viele hatten blaue Augen. Nein, ich meine nicht die Iris! Anscheinend erhalten sie nachts Schläge von ihren Männern (tagsüber war es wohl auch nicht anders). Sie taten uns leid, und wir trösteten sie mit einem großzügigen Trinkgeld. Danach brachte uns Josef, unser spanischer Fahrer, zum Flughafen.

Mitunter, wie in Tunis, konnte ich meine Französischkenntnisse auch direkt an der Rezeption aufbessern. Einmal bestellte ich von dort aus einen Mietwagen für eine Stadtfahrt und bat die Telefonistin: „Je voudrais (ich möchte), La Marca, numero 56.“

Daraufhin sagte der Rezeptionist zu mir: „*Je voudrais*‘ ist typisch

militärisch deutsch, sagen Sie lieber *je désire* (ich wünsche), das hört sich freundlicher an.“ Man lernt eben nie aus, bevor nicht der Deckel drauf kommt.

*

In diesen „Sperrholzbombern“, mit denen ich unterwegs war, stieg die Temperatur auf unvorstellbare Höhen, oft war es kaum auszuhalten. Da es kein Thermometer im Inneren des Flugzeuges gab und ich wissen wollte, was ich da ertragen musste, kaufte ich eines und hing es ins Cockpit. Doch nach kurzer Zeit war es kaputt. Ich hing ein Zweites auf, auch dem platzte das Röhrchen.

Irgendwann dämmerte es mir, dass es so heiß war, dass das sich ausdehnende Quecksilber das Glasröhrchen sprengte. Quecksilber! Ich unterließ weitere Messversuche, schließlich wollte ich nicht meine Gesundheit oder mehr riskieren.

Krank wurde ich dann trotzdem. Allerdings hatte es nichts mit dem Quecksilber zu tun, ich bekam Dengue-Fieber, eine besondere Art Fieber, das in Europa unbekannt ist und vor allem in Südamerika, Asien und Afrika vorkommt. Dengue-Fieber ist eine Infektionskrankheit und äußert sich vor allem in einem akuten, fieberhaften, von Ausschlag begleitetem Rheumatismus. Man leidet meist ganz plötzlich unter Abgeschlagenheit, Kopfschmerzen, Schlafstörungen und das Gesicht, der Hals und die Hände sind stark gerötet. Dazu kommen gastrische Beschwerden, mehr oder weniger starkes Fieber und heftige Gelenk- und Muskelschmerzen, die insbesondere die Finger-, Hand-, Zeh- und Fußgelenke sowie den Nacken und die Wirbelsäule befallen.

Ich erinnere mich, dass ich absolut keinen Appetit hatte und nicht schlafen konnte. Tee trank ich dafür am laufenden Band. Ein Berber-Mädchen brachte ihn mir in dem direkt am Atlantik gelegenen Hotel „Suisse“ in Ain-Diab Plage, einem Vorort von Casablanca, auf mein Zimmer. Dazwischen schluckte ich Pillen, die ich aus Wiesbaden mit dem wöchentlichen Kurierflugzeug geschickt bekam. Dafür bekamen die Wiesbadener die von meinem Bild-Berichter geschossenen Bilder und Filme.

*

Eines Tages wurde ich von meiner Dienststelle informiert, dass ein General eintreffen würde, er wolle sich informieren, was wir in Afrika treiben. Ich ließ nach Wiesbaden folgende Nachricht übermitteln: „Wenn des Generals und seiner Besatzung Gebeine in der Wüste nicht bleichen sollen, dann soll er dafür sorgen, dass ich ein anderes Flugzeug bekomme. Das jetzt im Einsatz befindliche ist in bedenklichem Zustand. Keine Wartung, keine Kontrolle, dafür Sabotage.“ Die Antwort lautete: „Oberfeldwebel Seifried, mit D-OGAG, sofort zurück, neues Flugzeug steht zur Abholung bereit.“

Ich machte mich also auf den Weg und flog von Algier nach Oran. Dort übernachtete ich, um am folgenden Tag im Morgengrauen den kürzesten Weg übers Mittelmeer zu nehmen. Den Grund dafür habe ich bereits erwähnt, und seit Tagen erhielt ich von unserem Abwehroffizier immer wieder die gleichen Meldungen: „Seifried, fliegen Sie landeinwärts, draußen liegen wieder die Engländer und Amis mit ihren Kriegsschiffen und Flugzeugträgern, die holen Sie sonst runter.“

Ich flog also im Morgengrauen im Tiefflug von Oran nach Cartagena an der Südostküste Spaniens. Während des Weiterfluges nach Marseille durchflog ich eine von der Wetterwarte in Oran nicht angekündigte Schlechtwetterfront. Bei Sturm und Regen ging es über aufgewühlter See und unter einer tief liegenden Wolkendecke mit primitivster Blindflugausrüstung nach Marseille. Dieser Flug mit einer Flugzeit von gut fünf Stunden war der Schwierigste meiner 3181 Flüge. In Marseille wurde getankt, und dann flog ich bei strahlendem Wetter weiter in Richtung Heimat, nach Wiesbaden.

Der erste Weg führte nicht zu meiner Frau, sondern ins Krankenrevier zum Truppenarzt.

„Herr Stabsarzt, ich kann nicht schlafen, ich kann nichts essen, alles bleibt mir im Hals stecken. Ich habe permanent Durst, fühle mich schlapp. Ich habe Dengue-Fieber.“

Er maß meinen Blutdruck.

„Blutdruck 175, dafür sind Sie noch zu jung. Was treiben Sie?“

„Ich bin Pilot und komme gerade aus Algier“, antwortete ich.

„Ich erteile Ihnen mit sofortiger Wirkung Flugverbot, ab mit Ihnen ins Luftwaffen-Kurheim nach Berwang. Wenn Sie wieder zurück sind, wird eine fliegerärztliche Untersuchung entscheiden, ob Sie fliegen dürfen.“

Nach zwei Tagen im Krankenrevier fuhr ich also nach Berwang

in Tirol und wohnte dort im Hotel Singer. Meine Frau durfte mit, für Ihre Vollpension bezahlten wir sechs Reichsmark. Ich faulenzte wie nie zuvor in meinem Leben. Alle zwei bis drei Tage zum Arzt, Blutdruck messen, Spritzen verpassen und vieles mehr.

Nach vierzehn Tagen sagt er: „Oberfeldwebel Seifried, die aus Wiesbaden haben angerufen, die wollen Sie zurück, weil Sie in Algerien einen General fliegen sollen. Aber wann Sie wieder fliegen, bestimme ich, der Arzt. Und ob Sie überhaupt noch einmal fliegen, bestimmt am Ende Ihrer Kur die fliegerärztliche Untersuchung.“

Am 8. November wurde ich entlassen und in der Nacht zum 9. November saß ich im D-Zug München – Frankfurt.

*

Dass die Engländer oder Amerikaner, oder auch beide zugleich, uns eines Tages aus unseren nordafrikanischen Hotels holen würden, das hatten wir erwartet. Und eines Nachts kamen sie dann tatsächlich. Der Wehrmachtsbericht vom 9. November 1942, 7 Uhr, lautete wie folgt: „Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: heute Nacht landeten englische und amerikanische Fallschirmjäger und Marineeinheiten in den Häfen von Algier, Oran und Casablanca.“ Einige Zeit später hörte ich, man habe die Mitglieder der Commission Allemand aus den Hotels geholt, 44 an der Zahl, an die Wand gestellt und wegen Spionagetätigkeit liquidiert. Von keinem der Mitglieder hörte ich in der Folgezeit noch etwas - die Commission Allemand existierte nicht mehr.

Und der, den man mit wiederholter Sabotage am Flugzeug und mit Hilfe verführerischer Frauen versucht hatte auszuschalten, der hatte wieder einmal Glück gehabt. Und saß in dieser Nacht im D-Zug von München nach Frankfurt.

Denke ich an die Engländer und Amerikaner, dann fällt mir der 9. November 1923 und der 20. April ein.

Am 9. November marschierte Adolf Hitler mit seinen Kumpanen in Richtung Feldherrenhalle. Zum Putsch kam es nicht, dafür saß er danach im Kittchen in Landsberg/Lech. Und der 20. April? An diesem Tag hatte Hitler Geburtstag. Die Bomber der Engländer und Amerikaner erwiesen Hitler besondere Reverenz an diesen Tagen, in dem sie diese oder jene Stadt mit besonders großen Mengen Bomben bedachten. Auch das Ausheben der Commission Allemand gehörte zu diesen Aufmerksamkeiten.

Meine Tätigkeit in Nordafrika hatte damit ihr Ende gefunden. Ich bekam eine neue Aufgabe zugeteilt: ich sollte Flugzeuge aller Typen, Jagdflugzeuge, Kampfflugzeuge, Aufklärungsflugzeuge und Bomber (darunter einmal auch ein englischer Bomber) von den Werken in Deutschland und Österreich an die Front bringen. Dazu wurde ich zu einem Überführungsgeschwader nach Frankfurt/Rebstock versetzt. Bei der Ausübung meiner Tätigkeit als Überführungsflieger hatte ich, das muss ich sagen, viel Glück. Sehr viel Glück. Ich möchte das hier nur an zwei Beispielen erläutern, denn der Glücksfälle gab es unzählige.

Am 27. April 1944 bekam ich mit zwei Kameraden den Auftrag, drei Jagdmaschinen vom Typ Me 109 von Wien nach Toul, das nordwestlich von Nancy liegt, zu überführen. Wir flogen gemeinsam nebeneinander her, ständig den Himmel nach feindlichen Flugzeugen absuchend. In Stuttgart-Echterdingen machten wir einen Zwischenstop zum Auftanken. Während unsere Maschinen betankt wurden heulten, wie so oft, die Sirenen: akute Luftgefahr. Vom Tower wurden wir aufgefordert, das Rollfeld zu verlassen. Kurz darauf war die erste Maschine betankt und startete. Es folgte die zweite, und nach weiteren zehn Minuten startete ich. Im Tiefstflug, oft niedriger als die Dämme an den Autobahn- oder Eisenbahntrassen, steuerte ich Toul an. Nach vierzig Minuten erreichte ich mein Ziel. Kein Windsack und kein Landekreuz zeigten mir die Anflugrichtung und den Beginn der Landebahn an. Ein rauchender Schornstein half mir, Wind- und Anflugrichtung abzuschätzen. Noch in der Luft erkannte ich zwei zerstörte Me 109 auf der Rollbahn, umgeben von Bombentrümmern und Erdhaufen. Es war kurz vor acht am Abend, als ich landete, und vom Ende der Landebahn gab man mir das Zeichen „Abstellen, laufen“. Ich stellte den Motor ab und rannte eilends die Rollbahn entlang.

Ein Lastwagen voll Landser mit Schuppen sowie ein Sanitätswagen kamen mir auf der Rollbahn entgegen. Ich stand dabei, als sie meine vor mir gestarteten Kameraden aus den Erdhügeln schaufelten. Sanitäter und Sanitäterin knieten über meinen Kameraden, rissen ihnen Jacke und Hemd auf und machten Wiederbelebungsversuche. Es war zu spät. Sie waren erstickt, sie waren tot. Sie waren einem Angriff auf den Flughafen, der direkt vor meiner Landung stattgefunden hatte, zum Opfer gefallen. Eine Szene werde ich nie vergessen: Vor mir lag ein sterbender Kamerad auf dem Boden, über ihm kniete die Sanitäterin. Sie machte Wiederbelebungsversuche, machte Mund-

zu-Mund-Beatmung, massierte ihm den Brustkorb. Sie bemerkte während ihres mühevollen Einsatzes nicht ihre zum Teil offene Sanitätsbluse. Der Widerspruch, der im Anblick meines sterbenden Kameraden und dem blühenden Leben dieser jungen Frau lag, war zuviel für mich. Ich wendete mich ab und brach in Tränen aus. Ich kann ihnen dies heute beschreiben, aber meinen Gemütszustand in dieser Situation nachfühlen, das kann wohl niemand. Nach 55 Jahren kommen mir noch immer die Tränen, wenn ich daran denke.

Heulend und hungrig, mit meinem Fallschirm auf dem Buckel, ging ich in die mir zugewiesene Unterkunft. Ich konnte weder essen noch schlafen und war froh, als der neue Tag anbrach. Ich flog die Maschine in zwanzig Minuten nach Rouvré zu einem noch betriebsfähigen Flughafen, ganz allein am Himmel, ohne meine Kameraden, die ich bisher links und rechts von mir hatte. Nun waren die beiden im Jenseits. Es war furchtbar ...

Das andere Beispiel ist eine Flugzeugüberführung nach Russland.

Nach Übergabe der Maschine brachte mich ein Motorradfahrer für die Rückfahrt zum Bahnhof. Unterwegs zwangen uns feindliche Tiefflieger in Deckung zu gehen.

Als wir am Bahnhof ankamen, war mein Zug abgefahren. Mit ihm wäre ich am Folgetag morgens gegen 7 Uhr wieder in Frankfurt gewesen. Ich fuhr dann, hungrig und durstig, sechs Stunden später mit dem nächsten Zug, mit dem ich erst abends ankommen würde. Meine Laune während der Fahrt war entsprechend.

Gerade angekommen, begrüßte mich der Unteroffizier vom Dienst.

„Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag, Herr Oberfeldwebel!“

„Was soll der Blödsinn?“, fuhr ich in an und ließ meinen ganzen Ärger über den verlorenen Tag heraus.

„Seien Sie froh, dass nicht Sie im Leichenhaus liegen!“

Ich erfuhr, dass während meines Fluges nach Russland der Auftrag an meine Dienststelle ergangen kam, die auf dem Flughafen Rebstock stationierte Messerschmidt Me 410 an die Front zu bringen. Es war eine mit MGs, Bordkanonen und Aufhängevorrichtungen für Bomben ausgestattete Nahkampfmaschine, die sehr schwer zu fliegen war und wegen ihres Gewichts, voll bewaffnet und betankt, eine besonders lange Start- und Landebahn brauchte. Nur ein erfahrener Pilot konnte mit dieser Maschine umgehen.

Da ich nicht wie erwartet bereits morgens wieder zur Verfügung

stand und es in unserer Staffel keinen anderen Piloten mit entsprechender Erfahrung gab, lieh man sich einen Piloten von einem in Mannheim stationierten Nahkampfgeschwader aus. Beim Starten hob er jedoch nicht ab und raste mit voller Geschwindigkeit in den Biegwald, wo das Flugzeug explodierte. Möglicherweise war die Startbahn für die schwere Maschine doch zu kurz ...

Ein Grund, mich wieder an eine Lebensweisheit zu erinnern: „Man soll alles versuchen, um sein Ziel zu erreichen. Gelingt es nicht, niemals traurig sein - wer weiß, für was es gut ist.“ Mein Ärger über den verpassten Zug in Russland wandelte sich um in Dankbarkeit.

*

Ich hatte, Gott sei Dank, eine vielseitige Vorkriegsausbildung als Flieger. Die, die erst im Krieg ausgebildet wurden, taten mir leid, denn sie waren für Schlechtwetterflüge und andere nervenaufreibende Einsätze oft nicht ausreichend geschult, und dementsprechend groß war die Absturzrate unter ihnen. Ich erlebte viele Tragödien, insbesondere auch bei den Hinterbliebenen. So auch bei einem meiner besten Kameraden, den ich hier der Einfachheit halber „Becker“ nennen möchte. Becker war verheiratet und Vater von zwei Kindern. Wir mochten uns besonders gut leiden. Er flog fast immer den Fieseler Storch. Mit dem „Storch“ konnte man in jedem Schrebergarten landen. Wusste man ihn zu beherrschen, genügte eine Landestrecke von höchstens 30 Metern. Insbesondere für Becker war das ein großer Vorteil: sein Orientierungsvermögen ließ nämlich sehr zu wünschen übrig. Spätestens nach einhundert Kilometer Flugstrecke setzte er auf einer Wiese oder einem Acker neben einem Bauernhof auf, ließ sich den Namen des Ortes sagen, machte ein Kreuzchen in die Karte, und flog weiter. Nach wieder ca. hundert Kilometern wiederholte sich das Spiel. So erreicht man auch sein Ziel.

Eines Tages kam eine Anweisung von „Oben“. Becker sollte auf der Me 110 eingewiesen werden.

„Das ist zu gefährlich für Becker“, ließ ich den Staffelfecher wissen. „Befehl ist Befehl!“.

Becker erhielt also seine Einweisung. Bei seinem zweiten Flug mit der Messerschmitt stürzte er ab, seine Frau wurde Witwe, seine Kinder Halbwaisen. „Befehl ist Befehl.“

Auch Kurt Buxmann, meinen besten Fliegerkameraden, erwischte es.

Mit Kurt hatte ich oft Flugzeuge an die Front überführt. Auf der Rückreise mit der Bahn erzählte er stundenlang von seinen Eltern, schwärmte von Frau und Kindern und schmiedete Zukunftspläne. In Frankreich, Italien, und anderswo erworbene Spielzeuge für seine Kinder zeigte er mir auf diesen Fahrten. Mich machte das oft etwas traurig, denn „Die schönste Freude ist die Freude an der Freude der Beschenkten“, das kannte ich als Kinderloser nicht.

Eines Tages kam die Nachricht: „Buxmann ist tot.“

Bei schlechtem Wetter hatte er in Hof eine Landung mit einer Me 110 erzwungen. Er hatte nicht ein zweites Mal durchstarten wollen, da die Sicht um den Flughafen immer schlechter geworden war. Er setzte zu spät auf, rollte über die Landebahn hinaus und überschlug sich auf einem angrenzenden Acker. Hätte er in dieser Situation den Knopf „Fahrwerk rein“ gedrückt, wäre die Maschine, anstatt weiter zu rollen, auf dem Rumpf weitergerutscht und er hätte ziemlich sicher überlebt. Aber es war wohl zu schnell gegangen.

Als Buxmanns bester Freund bat mich der Staffelfchef, seiner Frau und seinen Eltern die Todesnachricht zu überbringen. Ich ahnte nicht, was auf mich zukam, sonst hätte ich der Bitte meines Staffelfchefs wohl nicht entsprochen.

Ich fuhr nach Büdesheim, vier Kilometer von meinem Heimatort entfernt ...

Die Mutter war im Wohnzimmer, als ich das Haus betrat. Ich fragte nach ihrem Mann und bat sie, ihn zu holen. Man sah ihr an, dass sie Schlimmes ahnte. Ich eröffnete beiden die traurige Nachricht. Die Mutter verlor die Nerven und fing an, laut zu schreien. Der Vater stand, die Hände vor sich gefaltet, wortlos an die Wand gelehnt. Er wirkte wie eine Steinsäule. Ich ließ Kurts Ehefrau mit den Kindern aus der Nachbarschaft holen. Nachdem sie vom Tod ihres Gatten erfahren hatte, saß sie still weinend auf einem Stuhl, die beiden Kinder auf dem Schoß.

Dann verschlug es mir die Sprache, und ich stand stumm bei Ihnen. Eine Stunde lang ertrug ich wortlos die Trauer und das Entsetzen der Hinterbliebenen. Dann verließ ich das Trauerhaus und machte auch meinem Herzen Luft. In sengender Hitze lief ich, in Tränen aufgelöst, nach Heldenbergen zu meiner Mutter.

Nach Tagen beerdigten wir Kurt in seinem Heimatort. Ich sah ihn letztmals im offenen Sarg. Nur einen großen, blauen Fleck hatte er auf der Stirn. Buxmann war besonders groß, bestimmt einen Kopf

größer als ich. Vermutlich hatte er sich beim Aufschlag des Kopfes auf das Instrumentenbrett das Genick gebrochen.

Nach Buxmanns Tod zog ich meine Schultergurte noch fester an als zuvor, so fest, bis sich die Wirbelsäule krümmte. Dann beugte ich mich mit dem Kopf nach vorn bis zum Instrumentenbrett ... fünf Zentimeter Abstand zwischen Kopf und Kompassgehäuse, das sollte im Ernstfall reichen...

Denn dass der immer eintreten konnte, das hatte ich schon selbst erfahren. Irgendwo im Thüringer Wald war ich nämlich selbst schon einmal auf einem Kartoffelacker gelandet. Die Wetterwarte hatte Sonne und Wolken vorausgesagt. Die Sonne verschwand bald nach dem Start hinter den aufziehenden Wolken, die immer dichter wurden und nach und nach tiefer sanken. Den nächsten Flughafen wollte ich noch erreichen, aber es reichte nicht mehr. In einer Talsenke musste ich auf den Boden. Der Flughafen lag nicht weit entfernt, aber 150 Meter höher als mein Landeplatz. Und fünfzig Meter über dem Kartoffelkraut war die Sicht bereits „Null.“ Anders als Buxmann überschlug ich mich nicht, denn ich saß in einem kleinen, leichten Übungsflugzeug, das aus viel Leinwand und wenig Metall bestand.

Nach zwei Stunden verzogen sich die Wolken und die Sonne kam durch. Ich zog das Vögelchen am Propeller wieder aus dem Dreck. Zum Abheben benötigte ich eine etwas längere Startstrecke als üblich. Der Ortspolizist und einige Neugierige standen am Feldrand, winkten und riefen „Auf Wiedersehen!“. Heutzutage würden sie vermutlich „Good bye!“ rufen, denn Amerikanismen und englische Floskeln sind ja „in“. Ohne Englisch geht nichts mehr! Als 85-jähriger ein Radio, einen Fernseher oder ein Videogerät selbst nach der Gebrauchsanweisung – wenn sie in Deutsch ist - zu bedienen ist oft fast unmöglich, so viele englische Ausdrücke verbergen sich darin. Wenn sie niemanden haben, der sich mit dieser Sprache auskennt, sind sie aufgeschmissen. Ich muss an die Äußerung eines klugen Mannes denken: „Ein Volk, das seine Sprache aufgibt, gibt auch seine Zukunft auf.“

*

Während meiner Stationierung am Flughafen Frankfurt/Rebstock flog ich zwischendurch Maschinen des Typs Me 109 für das am Flughafen gelegene Werk „Gerner Flugzeugbau“ ein, die Maschinen dieses Typs generalüberholte.

Die Arbeiten im Werk wurden unter Aufsicht eines Stabsingenieurs namens „Brenner“ durchgeführt. Denk ich an Brenner, denk ich auch an seine Sekretärin. Sie war sehr hübsch, blond und hatte blaue Augen. Sie entschied, ob ich bei ihrem Chef vorsprechen durfte oder nicht.

Eines Tages im Mai 1944 sagte er zu mir: „Oberfeldwebel Seifried, nächste Woche fahre ich nach Stuttgart/Böblingen zur Lufthansa. Fahren Sie mit, die suchen einen Testpiloten.“

Mein Staffelführer willigte ein.

Nach Rücksprache mit mir und nach Einsichtnahme in meine Flugbücher bot die Lufthansa mir an, mich in ihrer damaligen Werft in Stuttgart/Böblingen als Testpilot zu beschäftigen. Ich sollte die Lufthansa Verkehrsmaschinen nach vorgenommener Inspektion bzw. Reparatur testen. Diese Tätigkeit wäre mit allergrößter Verantwortung die Krönung meiner fliegerischen Laufbahn gewesen.

Die Lufthansa beantragte in Berlin meine Freistellung vom Militärdienst. Zu der Zeit brachte ich gerade ein Flugzeug nach Russland. Die Rückfahrt nach Frankfurt unterbrach ich in Berlin und erkundigte mich im Reichsluftfahrtministerium.

„Freistellung vom Militärdienst, ja oder nein?“ fragte ich militärisch knapp im Vorzimmer.

„Die Freistellung ist unterwegs zu Ihrer Dienststelle“, antwortete die junge Dame nach einem Blick in die Akten.

Ich hätte ihr vor Freude um den Hals fallen können.

Allerdings machten mir dann feindliche Bomber, die tags zuvor den Flughafen Böblingen total zerstört hatten, einen Strich durch die Rechnung. Die Freistellung wurde zurückgezogen, und ich überführte bis zum Kriegsende Flugzeuge an die Front.

*

Feindberührung, aber auch Sabotage waren in diesen Jahren an der Tagesordnung.

Von Fremdarbeitern unterschiedlich scharfeingestellte Bremsbacken im Fahrwerk führten beim Abbremsen nach dem Aufsetzen auf die Landebahn mit hoher Geschwindigkeit zum Ausscheren und häufig zum Bruch des Fahrwerks. Nicht selten knickte dabei auch eine Tragfläche ab, oder der Flugzeugrumpf wurde beschädigt. Ich erinnere mich noch an die letzte derartige Bruchlandung, das war am

16. August 1944 in Wien. Gnade Gott, wenn bei einer solchen Bruchlandung ein nicht ganz entleerter Benzintank unter dem Rumpf hängt, das kann schief gehen.

Die Kriegsgefangenen und Fremdarbeiter in den Flugzeugwerken ließen sich immer etwas einfallen, um uns zu sabotieren. In Düsseldorf hatte ich Benzin im Öltank, und in Reims ...

Ich hatte den Auftrag, ein Flugzeug von Kassel zu einem Geschwader südwestlich von Paris zu überführen, Reims lag auf meiner Flugroute. Beim Überfliegen des dortigen Flughafens sah ich Warnzeichen auf dem Rollfeld, die den Anflug feindlicher Flugzeuge ankündigten und zur Landung aufforderten. Ich landete also, wie es die Vorschriften verlangten.

Ein deutsch sprechender Franzose betankte die Maschine, während ich mich in der Flugleitung auf der Planquadrat-Karte über die anfliegenden Bomber erkundigte. Sie entledigten sich ihrer Bombenlast dann doch andernorts und flogen in Richtung Kanal davon.

Ich entschied mich weiterzufliegen, rollte zur Startbahn, gab Gas und brachte die Maschine bei ausreichender Geschwindigkeit für den Start in die Horizontale. Der Motor begann zu kotzen. Ich fuhr das Fahrwerk ein, ging in den Steigflug, so, wie es die Geschwindigkeit zuließ, und plante, um mich nicht zu Überschlagen, eine Bauchlandung draußen auf dem Feld.

Aber ein Wunder geschah. Im Steigflug lief der Motor wieder in voller Stärke. Als ich in den Horizontalflug übergang, kotzte er wieder furchtbar. Ich entschied mich, immer leicht ansteigend, auf Kurs Paris zu gehen. Mit Mühe und Not erreichte ich den Flughafen Paris Ville Couplay-N. Nach der Landung rollte ich zur Werft und bat die Mechaniker um Kontrolle.

Die Mechaniker fanden den Grund für den bockenden Motor nicht, möglicherweise hatten sie auch keine Lust und wollten nur Feierabend machen. Ich hörte einen von beiden sagen: „Der will sich doch nur in Paris amüsieren.“

Mir platzte der Kragen.

„Hatten Sie schon einmal Ihren Arsch in der Luft bei kotzendem Motor?“

Ich verweigerte unter diesen Umständen den Weiterflug, übergab die Maschine an die Werft und fuhr zurück nach Frankfurt.

Die geheime Feldpolizei aus Paris rief am nächsten Tag meine Dienststelle in Frankfurt an und befahl mein sofortiges Erscheinen.

Am selben Abend verließ ich Frankfurt mit dem Zug und traf am anderen Morgen in Paris ein.

Ein Major mit Schnauzbart, Typ „Rübezahl“, erwartete mich.

„Sie haben eine Maschine hierher überführt!“, schrie er mich an. „Sie haben sich geweigert, diese an das Ihnen vorgeschriebene Ziel zu bringen. Raus mit der Sprache, wo haben Sie das Wasser in den Tank gegossen?“

„Herr Major, wenn Wasser im Tank war, dann kam es in Reims hinein, und zwar in den hinteren Tank. Der Motor kotzte von Reims bis hierher. Ich war froh, überhaupt den Flughafen erreicht zu haben“, antwortete ich ruhig.

Er hingegen schrie wieder.

„Also doch! Sie wissen es, und Sie waren es! Sie wollen doch nicht sagen, dass Sie von Reims nach Paris fliegen, und Ihr Nachfolger im Cockpit kommt nicht einmal heil aus dem Flughafen. Sagen Sie die Wahrheit!“, brüllte er. „Allerdings“, fügte er etwas leiser hinzu, „wir wissen, dass das Wasser nicht aus Paris stammt, weder aus der Wasserleitung noch aus dem Löschwasserbecken. Es wurde analysiert.“

Ich bat um Papier und Bleistift. Nervös und mit zitternder Hand skizzierte ich den Rumpf eines Flugzeuges, darin zwei Tanks, die dazugehörenden Benzinansaugrohre und die Pumpen.

„Herr Major, sehen Sie: hinterer Tank, Ansaugrohr vorn - vorderer Tank, Ansaugrohr hinten. Das Wasser ist schwerer als Benzin und befindet sich bei Schräglage des Flugzeuges, also im Stand, in der hinteren tiefsten Stelle. Starte ich und bringe die Maschine in die Horizontale, verteilt sich das Wasser gleichmäßig am Boden und fließt nach vorn zum Ansaugrohr. Wissen Sie, warum ich dennoch fliegen konnte? Weil ich aus Sicherheitsgründen immer mit zwei Pumpen starte und lande. Daher wurde in diesem Fall der Motor mit Wasser und Benzin gleichzeitig versorgt, der Motor lief, wenn auch unsauber. Mein Nachfolger ist vermutlich mit nur einer Pumpe gestartet, der des hinteren Tanks. Der Motor bekam daher nur Wasser, setzte aus und blieb stehen.“

Ich spürte, wie meine Selbstsicherheit wuchs. Der Major sah auf den Boden und senkte die Stimme.

„Sie haben recht. Man hat eine Gießkanne Wasser aus dem hinteren Tank gesaugt. Und der Pilot, ein Oberleutnant, ist tot ... da müssen Sie aus Frankfurt anreisen und unsere Ingenieure und Tech-

niker aufklären.“. Er sah mich an. „Ich wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt.“

Wieder einmal hatten mir meine Kenntnisse - in diesem Fall die in Regensburg als Testpilot erworbenen – geholfen. Vermutlich hatten sie mich vor dem Kerker oder der Liquidierung wegen Sabotage bewahrt.

*

Nach einer Flugzeugüberführung gerade wieder in Frankfurt angekommen sagte mir mein Staffelfchef: „Seifried, ich habe eine ganz unangenehme Nachricht für Sie. Der Kommandeur aus München hat angerufen und gefragt: ‚Oberleutnant Weismüller, stimmt es, dass Sie in Ihrer Staffel einen Piloten haben, der angeblich alle Typen fliegen kann?‘ Ich bejahte und nannte Ihren Namen. ‚Diese Feder stecke ich mir an den Hut und lasse ihn zu mir versetzen‘, meinte er dann nur noch. Auf meinen Einwand, er habe doch in München mehrere Staffeln und eine große Auswahl an Piloten, reagierte er gar nicht.“

„Herr Oberleutnant, sie haben mein Versprechen, in drei Monaten bin ich wieder zurück.“ Mit diesen Worten meldete ich mich bei ihm ab.

„Sie kennen den Kommandeur nicht ...“.

„Dafür wird er mich kennenlernen!“.

Es war Advent, Zeit der inneren Einkehr und des Betens. Ich hingegen saß im Zug von Frankfurt nach München und fluchte und schimpfte. Meine Frau wohnte in Wiesbaden, meine Mutter in Heldenbergen. Von Frankfurt aus konnte ich beide immer einmal wieder besuchen, da gab es immer Zeit für einen Abstecher. Aber von München aus?

Ich würde mich dem Kommandeur von meiner besten Seite zeigen ...

Normalerweise freut sich ein Pilot über schönes Flugwetter. In Kriegszeiten, insbesondere bei Kampfeinsätzen, wird nach dem Wetter nicht gefragt. Piloten bevorzugen hier schlechtes Wetter, denn bei tief hängenden Wolken hat man den besten Schutz gegen Angriffe feindlicher Flugzeuge. Mir war ein Gemisch aus Wolken, Regen und Sonnenschein die liebste Wetterlage. Viele der im Krieg Ausgebildeten waren nur dürftig ausgebildet und hatten Angst, bei schlechtem Wetter zu fliegen. Wenn ich heute höre, dass ein Privatflugzeug

bei schlechtem Wetter abgestürzt oder an einen Berg geknallt ist, dann stelle ich nur fest: ungenügende Ausbildung, nur bei gutem Wetter geschult. Autofahren lernt man ja auch nicht auf einer leeren Autobahn.

Eine unserer häufigsten Aufgaben bestand darin, Flugzeuge nach Italien zu überführen. Von unserem Wetterfrosch hörten wir meist: „Flüge nach Süden, über die Alpen, sind nicht möglich. Die Alpen sind von Norden her zugestaut.“ Und auf meine Nachfrage, wie hoch denn die Wolkenobergrenze liege und wie das Wetter südlich der Alpen sei: „3000 bis 3500 Meter. Klarer Himmel, strahlende Sonne.“ Keine Gründe für einen erfahrenen Piloten, eine Me 109 nicht in die Po-Ebene zu fliegen. Man bereitet sich einfach entsprechend vor, setzt zum Beispiel bereits vor dem Start die Sauerstoffmaske auf und öffnet die Sauerstoffzufuhr, damit man sich während des Fluges voll und ganz auf seine Instrumente konzentrieren kann, denn bei solch einem Flug darf man die Augen nicht für den Bruchteil einer Sekunde von den Instrumenten abwenden. Vor allem deswegen, weil die Me 109 für Blindflug kaum geeignet ist, es fehlen ihr einige Instrumente dafür. Ein geübter Pilot allerdings kommt auch mit den vorhandenen Instrumenten aus und weiß mit künstlichem Horizont und Wendeweiser, die beide gemeinsam Schiefelage und Wendung des Flugzeugs anzeigen, umzugehen. Der Feinhöhenmesser, der in Verbindung mit dem Variometer Steigen oder Sinken anzeigt, und der Geschwindigkeitsmesser, den man ständig im Auge behalten sollte, sind ebenfalls wichtig und helfen dem erfahrenen Piloten bei der Einschätzung seiner aktuellen Situation. Man darf vor allem die für den Auftrieb notwendige Geschwindigkeit nicht unterschreiten, da sonst die Luftströmung an den Tragflächen abreißt, das Flugzeug ins Trudeln kommt und meist abstürzt. Den Kompass hingegen kann man bei solch einem Flug in der Regel außer acht lassen, da er beim korkenzieherähnlichen Hochdrehen vor den Alpen nicht zur Ruhe kommt.

Ich erinnere mich an diese Situationen, wenn nach wenigen Minuten Aufstieg in einer schwarzen Wolkendecke, den Blick konzentriert auf den Instrumenten, es hell und heller wurde und schließlich die Wolkendecke in ihrer Pracht unter mir lag. Was für ein Glücksgefühl! Auf Kurs 180 Grad drehend grüßt südostwärts in der Ferne der Großglockner, 3797 Meter hoch, und südwestwärts der Großvenediger mit einer Höhe von 3674 Meter. Der gesamte

Alpenkamm zeigte sich in strahlender Schönheit. Nach vierzig bis fünfzig Minuten kamen wir dann am Zielflughafen an. Flogen mehrere Flugzeuge zugleich nach Italien, dann folgte die Transportmaschine, eine He 111 oder Ju 52, zum Rücktransport der Piloten. Lohnte sich der Einsatz einer Rückholmaschine nicht, dann reiste der Pilot mit der Bahn zurück nach München, und am nächsten Morgen war meist bereits der nächste Flug angesetzt. Wieder standen die Piloten mit geringer Flugerfahrung auf der Grasnarbe bereit, aber wer flog bei nicht optimalen Flugbedingungen? Natürlich Seifried. Aber auch mit Erfahrung, ein Instrumentenflug durch die Dunkelkammer einer fünfhundert bis zweitausend Meter hohen Wolkendecke war riskant. Fiele der Motor oder ein der Orientierung dienendes Bordinstrument aus, dann würde der Weg des Piloten direkt ins Jenseits führen. „Wer nicht wagt, der nicht gewinnt“, dachte ich mir oft.

Eine dieser Überführungen ist mir aus mehreren Gründen in Erinnerung geblieben ...

Zehn ME 109 sollten nach Vicenza geflogen werden, eine Ju 52 oder eine He 111 war bereits vorausgeflogen, da sie langsamer war als unsere Jagdmaschinen. Ich konnte nicht gemeinsam mit den anderen neun Piloten starten, ein Instrument war nicht in Ordnung. Bis zum Auswechseln und weiteren Kontrollen vergingen einige Stunden. Ich kam also mit Verspätung in Vicenza an. Die neun ME 109 standen in Reih und Glied, und die Ju hatte bereits den Heimflug angetreten. Ich war sauer, musste ich doch mit der Bahn nach München zurückfahren. Ich übergab das Flugzeug, ging in die nahe gelegene Stadt, kaufte mir eine Flasche Slibowitz und verstaute sie in meinem Fallschirmsack.

Plötzlich gab es Fliegeralarm. Die Flughafenfeuerwehr fuhr hinaus in Richtung Wald, um sich dort in Sicherheit zu bringen. Sie ließen mich auf dem Tritt Brett mitfahren. Die Bomben pfften, ich schmiss den Fallschirmsack in den Straßengraben, sprang hinterher und landete auf der im Fallschirmsack verstaute Flasche, die dabei zu Bruch ging. Der Fallschirm und ich stanken nach Slibowitz, bis ich später in München Uniform und Fallschirm wechselte ...

Die feindlichen Jagdbomber hatten mit einem Anflug alle zehn in einer Reihe aufgestellten ME 109 vernichtet.

Es war sinnlos, überhaupt noch Flugzeuge nach Italien zu bringen. Sie standen oft höchstens eine Stunde auf dem Rollfeld, bevor sie von den Feindflugzeugen zerstört wurden. Die Amis waren schneller informiert als wir glaubten.

Vor der Rückfahrt mit der Bahn plagte mich der Hunger, und ich besuchte eine Trattoria. Der Wirt bot mir mit Engelszungen „Huhn mit Reis“ an. Das Huhn schmeckte zum Gotterbarmen. Ich spülte es mit Rotwein durch die Kehle und fuhr gesättigt im D-Zug zurück nach München.

Nachts wurde mir schlecht. Und wie ... das Huhn kam oben und unten heraus. Die Toilette war nicht mehr gebrauchsfähig, und ich war es drei Tage lang auch nicht mehr. Gehörte der italienische Wirt zur 5. Kolonne? Oder wollte er das Huhn einfach nur loswerden? Seit dieser Zeit lasse ich mir in keinem Restaurant und von keinem Ober mehr ein Essen besonders empfehlen.

Wenn wir über die Alpen flogen, erprobten wir die Zielgenauigkeit unserer Bordwaffen. Wir steuerten schon von der Ferne jedes Gipfelkreuz an, entsicherten die Bordkanone - oft waren es auch mehrere - und die Mgs, gingen vor dem Anflug auf Tiefe, also tiefer als das Kreuz, und leicht ansteigend wurde geballert. Die Leuchtspur sauste durch das Kreuz. Warum wir im Steigflug unser Ziel anfliegen? Auf dem Boden sollte unserer Ballerei niemand zum Opfer fallen, und die im Himmel waren sowieso schon tot.

Bei einer dieser Gelegenheiten sah einer meiner Kollege hoch oben vor sich ein feindliches Flugzeug. Er entsicherte alle seine Waffen, den ihm war klar: „Entweder hole ich ihn runter – oder er mich.“ Er flog mit Vollgas von hinten unten an ihn heran, nahm ihn ins Fadenkreuz und schoss. Das Feindflugzeug überstand die erste Garbe nicht und stürzte ab. Nach der Rückkehr machte er Meldung an den Vorgesetzten. „Feindflugzeug abgeschossen.“ Es war Krieg.

*

Auf dem Flug von Kassel in Richtung Süden sah ich einmal feindliche Flugzeuge von links hinten auf mich zukommen. Eine Wolkenwand war meine Rettung. Mit Vollgas steuerte ich hinein. Am Ende der Wolkenwand angekommen vollzog ich eine gerissene Kurve und flog wieder in sie hinein. Das wiederholte ich nochmals, dann nahm ich wieder Südkurs. Die Feindflieger waren nirgends mehr zu sehen.

Eine gerissene Kurve? Stellen sie sich einen Feldhasen vor, der von einem Hund verfolgt wird und bei voller Geschwindigkeit Haken schlägt. Ein Pilot macht das, indem er sein Flugzeug links um die Längsachse kippt – das linke Tragflächenende zeigt zum Boden, des

rechte zum Himmel - , den Steuerknüppel ruckartig zum Bauch zieht, noch viel schneller als bei der Einleitung zu einem Looping, und somit eine Kehre um 180 Grad vollzieht. Mit Anfang 30 bereiteten mir solche Kurven bereits Schwierigkeiten, denn bei solch einem Kraftakt drückt das Blut schlagartig vom Kopf in den Körper, und es wird einem für den Bruchteil einer Sekunde schwarz vor den Augen.

*

Nach drei Monaten wurde es Zeit, an das Ehrenwort zu denken, dass ich dem Staffelfchef gegeben hatte.

Ich meldete mich beim Kommandeur mit den Worten: „Herr Major, ich bitte um Zurückversetzung nach Frankfurt, ich habe ein Ehrenwort einzulösen. Ich glaube unter Beweis gestellt zu haben, dass ich jederzeit bereit bin, für Führer, Volk und Vaterland auch bei schlechtestem Wetter meinen Dienst zu tun“.

Er sah mich erstaunt an. Aber dann sagte er ohne ein weiteres Wort hinzuzufügen: „Mit dem nächsten Zug fahren Sie nach Frankfurt“.

Allerdings hatte ich noch einen weiteren Wunsch ...

Damals bestand in seltenen Fällen – besonders, wenn man bei einem Vorgesetzten gut angesehen war – die Möglichkeit, eine Fliegeruhr zu erwerben. Ja, erwerben, denn man bekam sie nicht geschenkt. Ich weiß heute nicht mehr, kostete sie 28 oder 98 Mark?

Dennoch, jeder Besitzer war stolz, eine zu haben. Ich hatte zwar schon eine (die hatte ich vor dem Gespräch bereits so weit wie möglich am Unterarm nach oben geschoben), aber wenn die mal ausfiel ...

„Herr Major, darf ich noch eine Bitte vortragen?“

„Und das wäre?“

„Wenn Herr Major wieder einmal eine Fliegeruhr zu vergeben hat, wäre ich stolz, auch eine solche zu besitzen. Ich habe schon lange keine mehr, meine eigene Uhr ist kaputt“.

„Geben Sie ihm auch noch eine Uhr“, wies er seinen Adjutanten an.

Ich meldete mich ab und ging zu meinem Staffelfchef.

„Herr Oberleutnant, wo ist das Kursbuch? Ich fahre mit dem nächsten möglichen Zug nach Frankfurt. Ich bin zurückversetzt. Und eine Fliegeruhr hat mir der Kommandeur auch gegeben.“

Einige Monate später wurde die Frankfurter Staffel aufgelöst und ich nach Eschwege versetzt.

*

Eschwege – da fällt mir zuerst eine Diskussion mit einigen Kameraden auf dem Rollfeld ein ...

Am Vortag bekamen drei der jungen Hasen - so bezeichneten wir die im Krieg schnell ausgebildeten Piloten - den Auftrag, je eine Focke Wulf 190 aus dem Herstellerwerk in Kassel nach dem Osten zu überführen. Das Wetter war nicht besonders gut, die Berge teilweise mit Wolken verhangen. Alle drei hatten sehr wenig Flugerfahrung und stürzten über dem Mittelgebirge ab.

Als ich dies hörte, ließ ich auf dem Rollfeld meinem Mundwerk freien Lauf. Ich lästerte in Gesellschaft meiner Kameraden über den erst kürzlich zu uns gekommenen Staffelfchef.

„Da schickt er diese Unerfahrenen bei schlechtem Wetter über das Mittelgebirge, und er, der Feigling, hat nicht einmal die Courage, bei schönem Wetter mit seinem Arsch in einen Fieseler Storch zu steigen“.

Zur Mittagspause gingen wir auf unsere Bude. Plötzlich erschien unser Spieß, ein „Zwölfender“ - er war bereits über 12 Jahre beim Militär. Wir hatten ein sehr gutes Verhältnis miteinander.

„Wenn Du nur mal Deine böse Schnauze halten könntest, der Staffelfchef weiß schon Bescheid. Du musst Dich sofort bei ihm melden!“,

Mir war bewusst: Aufwiegelung von Kameraden gegen Vorgesetzte, besonders im Krieg, dafür kann es auch die Todesstrafe geben.

Ich meldete mich bei ihm. Üblicherweise hatte man mindestens 3 Schritte Abstand zu seinem Vorgesetzten zu halten. Ich stand jedoch fast angelehnt vor seinem Schreibtisch, schaute ihm direkt in die Augen und meldete: „Oberfeldwebel Seifried, zum Oberleutnant befohlen!“

„Seifried, was haben Sie auf dem Rollfeld gesagt?“, fragte er mich.

„Herr Oberleutnant, was ich sagte, dazu stehe ich bis zu meinem Führer.“

„Danke, Sie können gehen.“

Jetzt schaut er sicher in meine Akte, dachte ich mir. Findet er darin ungünstige Eintragungen, na, dann Gute Nacht. Dann geht es mir an den Kragen. Andererseits war ich mir der hervorragenden Eintragungen in meinen Akten bewusst, so dass ich sicher war, dass er beim Lesen den Schwanz einziehen würde.

Nicht lange, und Zwölfender kam wieder auf mein Zimmer.

„Ja, hättest Du nicht eine solch selbstbewusste Schnauze, ging es Dir vielleicht dreckig. Du sollst wieder zu ihm kommen.“

Wieder rannte ich ihm fast den Schreibtisch um, als ich mich vor ihm postierte.

„Oberfeldwebel Seifried, unser Außenkommando in Düsseldorf bedarf eines neuen Leiters. Sie fahren mit dem nächsten Zug dorthin und lösen den Aufsicht führenden Unteroffizier ab!“

Zackig, als stünde ich vor einem kommandierenden General, schlug ich die Hacken zusammen.

„Oberfeldwebel Seifried, zur Übernahme des Außenkommandos Düsseldorf abkommandiert, ich melde mich ab.“

Ich war froh, dass ich ihn nie mehr sehen würde. Dachte ich ...

Wenige Tage später überführte ich eine Maschine an die Ostfront und musste in Eschwege zwischenlanden. Ich ging zur Abfertigung in die Flugleitung, und wer stand da? Der Oberleutnant. Wie sollte ich mich verhalten? Ich überlegte nicht lange, ging schnellen Schrittes auf ihn zu.

„Oberfeldwebel Seifried auf dem Flug nach Warschau, keine Vorkommnisse.“

„Ich wünsche Ihnen guten Flug.“

„Danke, das wünsche ich Ihnen auch.“

Ich machte kehrt, ließ am Schalter der Flugleitung meine Unterlagen abstempeln, wandte mich noch einmal zu ihm hin und grüßte noch zackiger, als ich das jemals zuvor getan hatte. Die Schreiber der Flugleitung sahen bei diesem Schauspiel erstaunt zu und dachten sicher, was für ein Zirkus denn das sei. Dies war nun wirklich das letzte Mal, das ich ihm begegnet war.

*

Ich hatte den Auftrag, eine Jagdmaschine Focke Wulf 190 von Düsseldorf nach Prag zu überführen und saß im Cockpit des unter einem Tarnzelt versteckten Flugzeugs. Der Motor lief, seitlich vor dem Flugzeug stand außerhalb des Zeltes ein Mechaniker. Er passte auf, dass sich kein Feindflieger am Himmel zeigte, denn akute Luftgefahr bestand zu jener Zeit fast permanent. Er gab mir kein Zeichen zum Rausrollen aus dem Zelt. Nein, er überkreuzte die Hände, das bedeutete „Abstellen“ - und hob dann die Hände rauf und runter . „Aussteigen, laufen!“

Die Bomben heulten und schlugen in der Umgebung ein. Im nächstgelegenen Gebäude sauste ich in den Keller. Die Wände zitterten, eine Welle folgte der anderen. Nach genau sechzig Minuten war der Spuk beendet. Mein erster Weg führte vom Keller zum Flugzeug, es war unbeschädigt. Ich streichelte es ... Das Rollfeld aber sah schlimm aus, Bombentrichter an Bombentrichter. Landser, Kriegsgefangene und Zivilisten wurden auf Lastern herangebracht und begannen, die Bombentrichter wieder zuzuschaufeln. Das war am 26.12.1944 gewesen ... Weihnachten, das Fest der Liebe. Auch am nächsten Tag wurden die Arbeiten fortgesetzt.

Ich ging zum Flugleiter, fragte, wann ich eventuell starten könnte. Wir beide kannten uns bestens aus Regensburg, wo er zuvor auch als Flugleiter tätig gewesen war.

„Der erste, den ich starten lasse, bist Du. Dich Wildsau kenne ich ja schon von Regensburg, Dir traue ich alles zu.“

Am 27.12.1944, 15:00 Uhr, startete ich dann. Vor dem Start hatten alle Instrumente keinerlei Probleme angezeigt. Kaum in der Luft stand die Öldruckanzeige plötzlich auf Null. Oh, Schreck! Schnell wieder runter, bevor es zum Kolbenfresser kommt. Aber wo landen? Wo man starten kann, kann man nicht unbedingt landen, besonders wenn die Maschine bei vollgefülltem Tank und bei voller Munitionierung ein großes Gewicht besitzt. In leicht lockerem Boden kann man mit Feingefühl ein Flugzeug mit der Zugkraft des Propellers hochziehen. Klappt das nicht, dann versinken die Räder und man überschlägt sich. Nein, eine Landung in Düsseldorf kam nicht in Frage.

Ich steuerte den Flugplatz Köln/Butzweiler Hof an. Dort war das Rollfeld ebenfalls zerbombt. Köln/Ostheim, das Gleiche. Ich flog nacheinander Köln/Wahn, Breitscheid/Westerwald, Wiesbaden/Erbenheim, Frankfurt/Rebstock, Rhein-Main und Groß-Ostheim. Alle Rollbahnen sahen aus wie frisch umgepflügt.

Meine Angst, dass es zu einem Kolbenfresser kommen würde, hatte sich etwas gelegt, denn der Motor hätte längst verrecken müssen. War vielleicht das Instrument defekt? Nach Groß-Ostheim überflog ich den Spessart - keine Wiese, kein freies Feld. Wenn die Latte (so nannten wir Piloten den Propeller) jetzt zum Stehen käme, würde ich zwischen die Bäume krachen.

Aber ich hatte Glück, der Wald öffnete sich, und der Flugplatz Wertheim lag vor mir. Und – hurra! - er war noch intakt.

Nach der Landung rollte ich in die Halle, die man mir geöffnet

hatte. Die Ölwanne wurde abmontiert ... darin befand sich klägliches Rest dünnflüssigen Öls. Darauf konnte das Öldruckmessgerät ja nicht reagieren. Bei jedem Kolbenhub war etwas von dem Benzin in diesem Gemisch verbrannt, vielleicht hätte das Öl noch für einige Minuten mehr gereicht ...

„Welche Sau hat Dir das Benzin ins Öl gekippt?“, fragte mich ein Monteur. „Sabotage!“, riefen seine Kollegen.

Am nächsten Tag flog ich weiter nach Prag.

*

Eine Me 109 sollte nach Niedermendig in der Eifel überführt werden. Während des Landeanfluges flogen mir rechts und links die Leuchtschurgeschosse der Vierlings-Flak entgegen. Ich konnte mir nicht erklären, was diese „Begrüßung“ bedeuten sollte. Nach der Landung erfuhr ich vom Bodenpersonal, das ich Glück gehabt hatte: die Flak hatte einen hinter mir anfliegenden feindlichen Jäger zum Abdrehen gezwungen. Diese Burschen kreisten oft in etwa 1500 m Höhe über den Flughäfen. Entdeckten sie ein im Anflug befindliches Flugzeug, das während des Landeanflugs nicht manövrierfähig war, stießen sie wie ein Raubvogel nach unten und schossen es ab.

Ich hatte zuviel erlebt, als das mich das noch aufregte. Meine Kameraden meinten oft, ich hätte keine Nerven wie Drahtseile, ich hätte überhaupt keine ...

*

Während meiner Zeit als Pilot, von März 1936 bis März 1945, verzeichnet mein Flugbuch insgesamt 3181 Starts und Landungen, mit Jagdflugzeugen, Bombern, Nahkampf- und Kurierflugzeugen. Mein Einsatzgebiet erstreckte sich von Sofia bis Holland, von Biarritz bis Russland und von Bari bis Dänemark. Ich war in Tunesien, Algerien und Marokko im Einsatz.

Die letzte Eintragung in meinem Flugbuch lautet:

Flugnummer 3181

Typ Focke Wulf 190

*Abflug in Werl/Westfalen am 02.03.1945 um 07.03 Uhr
Landung in Ingolstadt um 08.12 Uhr (also nach 69 Minuten)*

Es war mein letzter Flug. Ich erinnere mich noch genau ...

Am Abend zuvor war der Flughafen Werl von feindlichen Panzern umstellt worden. Mit dem Satz „Die erwischen mich nicht“ ließ ich meine Kameraden stehen, rollte eine Jagdmaschine im Dunkeln in Startrichtung und flog vor Einbrechen der Dämmerung im Tiefstflug über die feindlichen Panzer hinweg.

Von meinen Kameraden dort habe ich nie mehr etwas gehört.

Der Krieg war zu Ende.

Das „Tausendjährige Reich“ auch.

Der Krieg ist zuende

In Maishofen bei Zell am See erwischten mich die Amis. Ich kam in Gefangenschaft.

Mit einigen Dutzend Landsern musste ich in einer Scheune kampieren. Draußen schlängelte sich ein Bach vorbei, und im klaren Wasser schwammen Forellen ... der Hunger war ein allgegenwärtiger Begleiter. Aber ich wusste meine Tagesration aufzubessern. Ich war es gewohnt, früh aufzustehen. Morgens um fünf noch im Stroh zu liegen, das war mir zu langweilig. Alle um mich herum schliefen noch ...

Ich ging hinaus in den Mühlbach. Mit nackten Füßen stand ich reglos im Wasser und machte Jagd auf die Forellen. War eine von ihnen unter die Uferböschung geschlüpft, griff ich ins Ungewisse. Von Fünfen erwischte ich eine ... die Vorfreude auf eine leckere Mahlzeit war riesig.

Plötzlich kamen zwei GIs in einem Jeep vorbeigebraust. Geistesgegenwärtig entschloss ich mich, die Flucht nach vorne anzutreten. Ich rannte die Böschung hinauf, reckte meine Hände in die Luft, in denen ich je eine Forelle hielt, und rief ihnen winkend ein „Good bye“ entgegen. Sie grüßten zurück und fuhren weiter. Ein Glück, denn vor sieben Uhr durfte kein Gefangener ohne Sondergenehmigung der Amis aus der Scheune.

Als meine Mitgefangenen, die müden Knochen, endlich aus dem Stroh krochen, hatte ich „Freigänger“ meine Tagesration bereits mit zwei Forellen aufgebessert. Auf dem Deckel eines alten Kochtopfes, den ich irgendwo aufgestöbert hatte, hatte ich sie in der mir zugeteilten Mini-Butterration geschmort. Die Faulenzer klagten tagsüber wegen ihres Kohldampfs, ich aber war satt.

Nach einigen Wochen wurden wir auf Ami-Trucks verladen und nach Bad Aibling ins Entlassungslager gebracht. Dort lagen wir nicht im Stroh unter einem Dach, sondern im Freien auf einer Wiese im Gras, je nach Wetter aber auch im Schlamm. Sein Geschäft verrichtete man in aller Öffentlichkeit auf einem Donnerbalken.

Nach Verhören und Erledigung von Formalitäten wurden wir nach knapp zwei Wochen wieder auf einen Ami-Truck verladen und in Richtung München, Stuttgart und weiter Richtung Heimat gefahren. Fuhr der Truck in der Nähe des Heimatortes eines Mitfahrers vorbei, bat dieser den Fahrer, anzuhalten. Wer Glück hatte, trug noch ein

Bündel Habseligkeiten unterm Arm, wenn er absprang und in die Freiheit verschwand.

Kurz vor München, in der Nähe des Dorfes Glonn, war ich dann dran. Hier lag ein ehemaliger Feldflugplatz, auf den ich mich vor Kriegsende als Freiwilliger zur Bedienung einer Vierlingsflak gemeldet hatte. Ich war das permanente, Tag und Nacht andauernde Versteckspiel vor den Bombenangriffen auf dem Fliegerhorst München/Neubiberg, auf den ich von Ingolstadt aus gekommen war, leid gewesen. Als man für Glonn einen Freiwilligen gesucht hatte, hatte ich mich kurzentschlossen gemeldet.

Kein einziges Flugzeug war damals auf dem Gelände gestanden, nur ein Auto. Und mit diesem war ich nachts in die Berge geflüchtet, als ich davon hörte, dass die Amis vor München stehen.

So lag ich also in der Nähe von Glonn am Waldrand, die Sonne schien, und ich schlief den Schlaf des Gerechten. Ich dachte nicht ans Schießen, der Krieg war aus, es gab nichts mehr zu verteidigen.

In Glonn hatte ich zuvor, noch als Landser, bei einem Bauern in dessen Scheune genächtigt und mit ihm einen Tauschhandel gemacht. Vor meiner Flucht in die Berge bekam er die Borduhr der Focke Wulf 190, die ich in Ingolstadt abgestellt hatte. Er gab mir dafür sein altes Fahrrad. Es stand immer noch an seinem Platz.

Ausgeruht schwang ich mich auf das Rad und fuhr, mit einem leeren Fallschirmsack auf dem Gepäckträger, Richtung Norden, der Heimat entgegen. In Ansbach durfte ich nach Jahren einmal wieder in einem Federbett schlafen. Eine alte Frau nahm mich auf, Frühstück bekam ich am nächsten Morgen auch. Dann strampelte ich weiter. Tagsüber diente mir mein zusammengerollter Fallschirmsack als Kopfkissen bei einer Rast am Waldrand.

Ab Steinheim, in der Nähe von Hanau, musste ich die letzte Strecke von etwa fünfundzwanzig Kilometern im Laufschrift zurücklegen. Das Fahrrad war vorne und hinten platt. Und Laufschrift war deshalb angesagt, weil ab zwanzig Uhr kein Zivilist mehr auf der Straße sein durfte ... abends, fünf nach acht, fiel ich Frau und Mutter in die Arme. Nach mehr als neun Jahren war ich wieder Zuhause, in meiner Heimat. Und am Beginn eines neuen Lebensabschnitts. Ich war deprimiert, wusste nicht, was nun werden würde. Mein Schwiegervater tröstete mich mit den Worten: „Alles was Du bis heute geleistet hast, kommt wieder auf Dich zu.“

Ich sagte nichts dazu, dachte nur: „Alter Mann, dummes Gerede.“

An eine positive Zukunft konnte ich nicht glauben.

Heute weiß ich: er hatte recht.

*

Meine Mutter hatte von ihren zwei Ziegen eine verkauft, damit war ein Stall leer. Ich reinigte und tünchte ihn, er sollte mir von nun an als Werkstatt dienen. Ich reparierte dort für die Einwohner von Heldenbergen deren Wärmflaschen, Milchkannen, Wassereimer, Kochtöpfe und vieles mehr. Von den Bauern bekam ich als Entlohnung mal zwei Eier, mal eine Scheibe Speck, eine Wurst, ein Stück Butter oder auch Kartoffeln. Kunden, die mich nicht in Naturalien entlohnen konnten, bezahlten meine Arbeit mit Reichsmark. Die war zwar nichts wert, trotzdem: alle Kunden wurden gleich gut behandelt.

Nach einiger Zeit fand ich eine Anstellung als Installateur. Aber bereits nach wenigen Wochen in meiner alten Arbeit bekam ich eine starke, lang anhaltende Leberentzündung. Mein Arzt riet mir dringend dazu, den Beruf zu wechseln, denn die beim Löten von Bleirohren und beim Schweißen von Eisenrohren entstehenden Gase seien schädlich.

Was nun? Meine Frau und ich hatten vor und während des Krieges 17000 Reichsmark zusammengespart. Können wir vielleicht damit etwas anfangen?

Irgend jemand hatte mir von abgestellten, zum Verkauf stehenden Wehrmachtsfahrzeugen aller Art erzählt, die man in Bayrisch Zell kaufen konnte. Dort hin zu gelangen war nicht einfach, doch ich schaffte es, fand die Wiese, auf der die Wagen abgestellt waren und entschied mich nach kurzer Besichtigung, ein Ford-Omnibuswrack ohne Dachverkleidung, ohne Fenster und ohne Bänke, einen Ford-3 1/2-Tonner-LKW und einen Sanitätswagen zu kaufen. Das waren die einzigen noch einigermaßen brauchbaren Exemplare, aber allen fehlten die kompletten Reifen.

Mit der Eisenbahn ließ ich die drei Wagen nach Heldenbergen transportieren.

Von ausgeliehenen, gummibereiften Ackerwagen eines Gutshofes demontrierte ich leihweise die Felgen und Reifen und montierte diese an Omnibus und Laster. Zwei Pferde zogen sie vom Bahnhof in den Hof des elterlichen Anwesens. Alle Schulkinder begleiteten lärmend die Karawane. Sehr zum Unmut meiner Mutter, die sich nach diesem

Rattenfänger-von-Hameln-Auftritt ihres Sohnes kaum noch auf die Straße traute.

Ich ging daran, die Wagen fahrbereit zu machen und beschaffte mir mit allen Tricks, die damals üblich waren, die notwendigen Materialien und Teile. Einer der V8-Motoren war durch Kälte und Eis geplatzt und damit unbrauchbar. In keiner Ford-Vertretung bekam ich einen Ersatzmotor. Die Reichsmark war nichts wert und zum Tauschen hatte ich nichts. Aber ich bekam einen Tipp.

In Bad Nauheim am Bahnhof, in einer großen Baracke der US-Army, gäbe es Ersatzteile in Hülle und Fülle, auch neue Motoren. Der Ami, den ich dort antraf, wollte einen Fotoapparat. Den hatte meine Frau aber schon beim Einmarsch der Amerikaner abgeben müssen. Ich bot ihm deshalb etwas „viel Interessanteres und Wertvolleres“ an: einen Zeiss-Belichtungsmesser aus Jena. Eine Rarität, denn in Jena waren jetzt die Russen, so etwas würde man hier nirgends mehr bekommen. Der Ami zögerte nicht, steckte meinen Belichtungsmesser in die Tasche - und ich einen nagelneuen Ford-V8-Motor auf meinem Kleinlaster.

Einzig die Reifen fehlten nun noch. Reifen vergab das Landratsamt auf Anfrage, jedoch nur für Lebensmitteltransporte. Ich musste sie mir also auf andere Art und Weise beschaffen.

Auf der Rückfahrt vom Landratsamt begegnete ich einer Kolonne Ami-Trucks, die am Straßenrand parkten. Ich ließ es so aussehen, als würde mein Sachs-Kleinmotorrad streiken und positionierte mich neben den Wagen, um den „Schaden“ zu beheben. Während die Amis sich für mein Motorrad interessierten, interessierte ich mich für deren Reifen. Ich schaute nach der Reifengröße - sie würden haargenau auf meinen 3 ½-Tonner-Ford-Lastwagen und auf meinen Ford-Omnibus passen. Ich fuhr weiter und überlegte, wie ich an solche Reifen kommen könnte.

Ich hatte eine Idee. Zuhause angekommen, füllte ich den Einmachkessel meiner Mutter mit Zuckerrübenschnitzel, stellte den Kessel auf den Herd und erhitzte ihn, bis der Inhalt dampfte. Den Dampf leitete ich durch ein Kupferrohr in eine Flasche. Meine Frau und meine Mutter schimpften, sie sahen uns alle schon im Zuchthaus. Ich aber hatte keine Angst, ich hatte nur ein Ziel vor Augen: Räder für meine Fahrzeuge.

In den nächsten Tagen stand ich auf der Landstraße und winkte den Fahrern der Ami-Trucks mit der Flasche in der Hand zu.

„Have you pneu, I have Schnaps!“

Der Ami bekam Schnaps, ich bekam so nach und nach acht Reifen mit Felgen und zwei Ersatzräder. Die Autos waren fahrbereit.

Ich traf eine Vereinbarung mit den Amis, täglich Bauarbeiter aus Oberhessen zur Baustelle der Air Base am Flughafen Rhein-Main zu befördern. Das Benzin stellten die Amis. Nach der Heimkehr meines Fahrers am ersten Abend fragte ich ihn, wie das beim Tanken ablief.

„Ich fahre an die Tankstelle, der Ami steckt den Stutzen in die Tanköffnung und lässt laufen, bis das Benzin überläuft.“

Nun, ich habe des öfteren abends aus einem eingebauten Zusatztank mehrere Kanister Benzin abgefüllt. Benzin war eine viel gefragte Fuggelware (das Nachkriegswort für Tauschware), für die man alles bekommen konnte. Auch die Ersatzteile, die ich immer wieder benötigte.

Nein, ich hatte nie das Gefühl, hier Diebstahl zu begehen. Kardinal Frings von der Diözese Köln hat es für mich einmal auf den Punkt gebracht, als er sinngemäß sagte: „Alle, die sich zur Selbsterhaltung das Lebensnotwendige besorgen, brauchen dies nicht zu beichten, das ist keine Sünde.“ Also bitte, ich habe nicht gestohlen, ich habe auch nicht gesündigt, ich habe gefringst.

Mit dem Benzin der Amis gab es so etwas wie Beschaffungsschwierigkeiten nicht mehr. Glas für die Fenster im Omnibus - diese waren bis jetzt mit Sperrholz verkleidet - bekam ich für einen Kanister Benzin, ebenso neue, moderne Sitzbänke statt der bisherigen vier Maurerbohlen, von denen zwei in der Mitte mit dem Rücken zueinander und je eine an der Wand angebrachte gewesen waren.

Kies, Sand, Steine, Lebensmittel, Fußballer, Wallfahrer, Kranke, Schulklassen und Vereine - alles wurde von mir transportiert und befördert. Der Bedarf stieg ständig, und weitere Busse wurden angeschafft.

Ich begann, mit meinem Motorrad von Dorf zu Dorf fahren und in Schulen, bei Vereinen, beim Pfarrer und beim Feuerwehrhauptmann handgeschriebene Tourenvorschläge zu verteilen und Ausflugsfahrten anzubieten.

Ich hatte mehrere Tourenprogramme ausgearbeitet. So zum Beispiel eine Tour nach Wiesbaden mit Stadtrundfahrt, Besuch des Neroberges und der Russischen Kapelle, weiter durchs Wispertal und über Rüdesheim zurück. Der Fahrpreis betrug 8 RM. Oder eine Fahrt entlang der Bergstraße nach Heidelberg, Eberbach,

Erbach im Odenwald und zurück für 12 RM. Insgesamt waren es etwa ein Dutzend Programme, die ich anzubieten hatte. Fahrgäste von Bauernhöfen erhielten eine Fahrpreisermäßigung von fünfzig Pfennig, wenn sie dafür ein Ei abgaben. Oft hatte ich so nach einer Fahrt vierzig Eier eingesammelt. Meine Frau und meine drei Fahrer erhielten je fünf Eier, für die anderen Zwanzig bekam ich ohne weiteres in Automobilvertretungen dringend benötigte Ersatzteile. Mit Weißmehl, das ich manchmal von einer Fahrgemeinschaft aus einem Bauerndorf erhielt, wurde genauso gehandelt.

Bei schönem Wetter fuhren meine Fahrer in der Heidelbeerzeit täglich mit Heidelbeerpflückern auf die Wegscheide oberhalb von Bad Orb, der Fahrpreis hierfür betrug 20 Reichsmark. Am Tag der Währungsreform im Juni 1948 brachte ich, der ich gerade erst selbst mein Geld umgetauscht und nun 40 DM in der Tasche hatte, im Dorf an den Aushängeplätzen folgende Bekanntmachung an: „Ab morgen Fahrt in die Heidelbeeren zum Sonderpreis von 10 DM.“ Die Kundschaft hatte noch kein Gespür dafür, was die neue Währung wert war, und der Sonderpreis lockte sie in Massen an. Nach der ersten Fahrt hatte ich abends 700 DM in der Kasse.

Abends mussten die Busse natürlich vorbereitet werden, um für die Fahrten am nächsten Tag wieder zur Verfügung zu stehen. Und wenn derjenige, der für die Omnibusreinigung eingeteilt war, nicht zum Dienst erschien, dann half mir meine junge Frau. Sie, deren schmutzigste Tätigkeit in ihrer Jugend vermutlich darin bestanden hatte, der Mutter beim Reinigen der Wohnung behilflich zu sein, brachte die Innenräume der oft von angetrunkenen Reisegesellschaften verschmutzten Omnibusse picobello in Schuss, während ich sie von außen reinigte. Am anderen Morgen standen diese jeweils um sechs Uhr in gepflegtem Zustand zu neuem Einsatz bereit.

Die Buchhaltung machten wir oft gemeinsam am Sonntag. Dann, wenn andere Leute bei schönem Wetter spazieren gingen.

„Wollen wir nicht auch einmal spazieren gehen?“, fragte meine Frau manchmal.

„Wenn wir fertig sind“, war meine Antwort. Was meist erst nach Sonnenuntergang der Fall war.

Ohne die fortwährende Mithilfe meiner Frau hätte ich niemals diesen Erfolg gehabt. Und trotz vieler Entbehrungen hält sie seit sechzig Jahren zu mir.

Inzwischen war mir Heldenbergen zu klein geworden, hier gab es keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr. Aber nur 25 km entfernt lag Frankfurt ...

Bei einer Zwangsversteigerung erwarb ich einen alten Schreibtisch, einen Aktenschrank, einen Stuhl und eine Schreibmaschine. Mit diesen Utensilien mietete ich mich in einer Lotterie-Annahmestelle in der Schweizer Straße in Frankfurt als Untermieter ein und gründete die MERKUR-AUTOBUS-REISEN. Ich organisierte 3-Tagesfahrten in die Schweiz, Erholungsfahrten ins Allgäu, ins Walsertal und zu vielen weiteren Zielen. Und ich veranstaltete Ausflugsfahrten für Vereine, Betriebe, Schulen und kirchliche Organisationen.

Im Auftrag des Jugendpflegers der Stadt Frankfurt wurden im Winter im wöchentlichen Turnus Jugendliche ins Kleinwalsertal gefahren. Jeden Samstag abend fuhren wir ab Römerberg über die Autobahn bis Ulm. Im Rasthaus Ulm-Dornstadt wurde dann um Mitternacht gerastet. Um 5 Uhr in der Frühe kamen wir am Bahnhof Oberstdorf an. Da fast alle Brücken und ein großer Teil der Straßen gesprengt waren, mussten wir uns mit entgegenkommenden Bussen verständigen. Wir riefen also im Postamt Mittelberg an, ob erst der Postbus oder wir fahren sollten. Nach dessen Ankunft am Bahnhof Oberstdorf fuhren wir dann talaufwärts. Auf oft schmalen Felsausbuchtungen schlängelten wir uns die Straßen auf- und abwärts. Nach der Ankunft gingen die neu angekommenen Jugendlichen zum Jugendheim, und die Abreisenden stiegen zur Rückfahrt ein. Mein Bruder Heiner und ich bewältigten diese Himmelfahrtstouren oft bei gefährlicher Schnee- und Eisglätte. Wenn es keine Probleme bei der Rückfahrt gab, dann kamen wir am späten Sonntag abend wieder in Frankfurt am Römer an. Tja, ohne Fleiß kein Preis.

Neben Lastwagen und Omnibus besaß ich, als einziger im Dorf, einen Vorkriegs-PKW, einen Opel P4. Der Pfarrer in Heldenbergen bat mich oft, ihn ins Altersheim im Nachbarort Rüdesheim zu fahren. „Herr Seifried, bringen Sie mich bitte ins Altersheim, es liegt jemand im Sterben“, rief er mich dann an, und das zu jeder beliebigen Zeit rund um die Uhr. Häufig bedeutete das: im Schlafanzug schnell in Jacke und Hose geschlüpft und mit den Pantoffeln zum Auto gerannt. Bereits nach fünf Minuten stand ich vor dem Pfarrhaus, und los ging es - oft auch im Winter bei Schnee und Eis. Manchmal kam er schon nach kurzer Zeit wieder aus dem Altersheim und murmelte traurig: „Ich war zu spät.“ Oft habe ich aber auch einige Zeit im

Auto gewartet. Er entschuldigte sich dann mit den Worten: „Das Mütterchen wollte nicht sterben, ich bitte um Entschuldigung, dass sie so lange warten mussten.“

Zurück am Pfarrhaus fragte er mich stets, was er mir schuldig sei.

„Wenn Sie einer armen Seele in den Himmel helfen, will ich von Ihnen kein Geld, Herr Pfarrer.“

Er verabschiedete sich mit den Worten „Vergelt's Gott.“

Ich glaube, sein Wunsch war ein Segen für mich. Nun, wo ich dies niederschreibe, bin ich 86 Jahre alt, gesund und kann klar denken und schreiben. Ich hoffe, sie stimmen mir zu.

1989 wurde ich für meine Fahrten ins Altersheim ganz unerwartet belohnt. In diesem Jahr fand die 1150-Jahrfeier der Gemeinde Heldenbergen statt. Das ganze Dorf wurde auf Hochglanz poliert, Altes erneuert, die Kirche renoviert. Der Gockel, der seit hunderten von Jahren auf der Kirchturmspitze saß und, sich ständig im Wind drehend, über die Grenzen des Dorfes hinaus Ausschau hielt, hatte Altersschwäche. Er glänzte nicht mehr in seiner früheren Pracht und Herrlichkeit.

Ein Mitglied der Kirchengemeinde rief mich an.

„Karl, willst Du den alten Gockel? Hier im Dorf reißen sich alle darum, jeder will ihn haben. Ein Interessent ist sogar bereit, jeden anderen Kaufwilligen um tausend DM zu überbieten. Aber Du brauchst nichts zu zahlen, Du bekommst ihn umsonst!“

Der Hintergrund dafür, dass ich so großzügig bedacht wurde, war mit Sicherheit, dass ich dem Pfarrer aus Anlass seines 80. Geburtstages damals eine großzügige Spende zur Renovierung des Gotteshauses überreicht hatte. So brachte man mir also den Gockel nach Frankfurt, wo er seit einigen Jahren in meinem Patrizierhaus über der Eingangstür sitzt und die ein- und ausgehenden Personen kontrolliert. Täglich freue ich mich, wenn er mich morgens als Ersten und abends als Letzten grüßt. Allerdings – ein bisschen kümmerte mich auch der 300 Jahre alte Spruch aus einer Haustürfüllung in Bad Orb, der sich in seiner unmittelbaren Nähe befindet. Ob der auch eines Tages für mich wahr werden würde?

Wieder ist ein Lebensabschnitt zu Ende.

Dies' Haus ist mein und doch nicht mein.

Beim Nächsten wird es auch so sein.

*Dem Dritten wird es übergeben,
doch wird der auch nicht ewig leben.
Der Vierte zieht hinein, hinaus
Nun sag, mein Freund,
wem gehört dies Haus?*

Wie sieht des Gockels Zukunft aus, wenn er mich nicht mehr begrüßen kann? War er doch seit meiner Geburt mein treuer Begleiter. Bei der Taufe, bei der Ersten Heiligen Kommunion, in festlichen und traurigen Tagen, nie wich er von meiner Seite und grüßte mich vom Turm der Kirche.

Meine Zukunft hielt eine große Veränderung für mich bereit. Eine Veränderung, die mein Leben bestimmen sollte.

Die Ameropa

Walter Schmülling aus Wiesbaden war bereits vor dem Krieg ein erfolgreicher Reiseunternehmer gewesen und hatte Urlaubsreisen mit der Deutschen Reichsbahn veranstaltet. Nach Ende des Krieges hatte er diese Tätigkeit wieder aufgenommen und organisierte Erholungsreisen in den Schwarzwald, ins Allgäu, nach Oberbayern und Pilgerfahrten nach Rom.

Als er die AMEROPA – der Sitz der Direktion lag in der Rheinstraße im Frankfurter Westend, unweit des Hauptbahnhofes - gründete, brachte er sein Reiseunternehmen ein und war am Stammkapital mit 85000 DM beteiligt, was 85 GmbH-Anteilen entsprach. Heinz Reitmeier, ein Touristik-Experte mit großer Erfahrung aus der Zeit vor dem Krieg, und Egon Bayer, ein in der Touristik noch Unerfahrener, wurden von der AMEROPA übernommen.

Als weiterer Gesellschafter kam die WIR-Reisebüro-Genossenschaft (Wirtschaftlicher Interessenverband der freien Reisebüros) hinzu.

Hierbei handelte es sich um einen Zusammenschluss von Reisebüroinhabern und Omnibusbetrieben, sie hielten fünfzehn Anteile.

G.W. (er soll hier anonym bleiben), der dritte und zugleich geschäftsführende Gesellschafter, hielt fünf Anteile. Er brachte Erfahrungen auf dem Sektor Incoming - einreisende Gäste aus Übersee - ein. Aus dem Reiseunternehmen, bei dem er zuvor tätig gewesen war, hatten ihn einige Mitarbeiter mit zur AMEROPA begleitet.

Am 1. April 1952 kaufte die AMEROPA das in Frankfurt am Roßmarkt ansässige „Bayrische Reise- und Verkehrsbüro“. Man plante den Aufbau einer Abteilung für Autobus-Touristik. Ebenso musste der Einsatz der Omnibusse für die Beförderung aller aus Übersee kommenden Globetrotter und viele weitere Angebote in diesem Bereich koordiniert werden.

Man suchte für dieses Aufgabengebiet einen Fachmann, und da ich im Rhein-Main-Gebiet als erfolgreicher Inhaber der Fa. MERKUR-AUTOBUS-REISEN einen guten Ruf besaß, machte man mir das Angebot, die Leitung dieser Abteilung zu übernehmen. Unter der Bedingung, Gesellschafter der AMEROPA werden zu können, erklärte ich mich einverstanden und wurde am 1. Juni 1952 vierter Gesellschafter der AMEROPA. Mein Omnibusbetrieb ging zwar in der AMEROPA auf, ich führte ihn jedoch in eigener Regie weiter. Ich erwarb 10 GmbH-Anteile, für die ich im Gegensatz zum Nennwert

von 10000 DM aber 15000 DM an den abtretenden Gesellschafter Walter Schmülling zahlen musste. Er begründete diese Forderung mit dem Hinweis, dass die AMEROPA ein bereits sehr gewinnbringendes Unternehmen sei. Davon war er bestimmt auch überzeugt.

Wie ich später feststellen musste entsprach dies nicht den Tatsachen.

Für die Beförderung der aus Übersee kommenden und durch Europa reisenden Globetrotter, aber auch für die zumeist dreitägigen Angebote für amerikanische Besatzungsangehörige, die zu interessanten und sehenswerten Zielen in Deutschland, Österreich und der Schweiz gingen, bestellte ich für mein Unternehmen einen der seinerzeit modernsten Omnibusse, da die Nachfrage ständig zunahm. Eine bescheidene Anzahlung konnte ich leisten, für die restliche Kaufsumme wurden Wechsel ausgestellt.

Zum 1. Januar 1953 übertrug man mir, der ich ohne jegliche Fachkenntnisse war, die gesamte Leitung des Reisebüros, in dem außer den eigenen Reisen auch Reisen befreundeter Reise-Veranstalter sowie Flug- und Schiffspassagen angeboten und verkauft wurden.

Mitte 1953 trat ein fünfter Gesellschafter in die AMEROPA ein, mit dessen Einlage das Stammkapital auf 135000 DM aufgestockt werden musste, denn die verfügbaren Mittel waren knapp geworden. Der neu Hinzugekommene war Obercroupier in einer Spielbank und betrieb nebenbei einen Omnibus-Pendelverkehr vom Frankfurter Hauptbahnhof zur Spielbank in Bad Homburg. Er wollte sich an einem gewinnbringenden Touristikunternehmen beteiligen. Hauptgesellschafter Schmülling, der, das konnte man seinen Äußerungen entnehmen, nicht mehr an eine positive Entwicklung der AMEROPA glaubte, verkaufte nach und nach alle seine Anteile. Wie ich viel später erfuhr, hatte ihm der Oberbuchhalter einen Hinweis auf kommende finanzielle Schwierigkeiten gegeben, worauf ihn der Geschäftsführer entlassen hatte.

Der Obercroupier, nach Ausscheiden des Herrn Schmülling vierter Gesellschafter, erwarb den größten Teil von dessen Anteilen, ich wegen Geldmangels nur einen Kleineren. Allerdings stimmte ich dem Erwerb durch den Obercroupier nur unter der Bedingung zu, dass er auf Abruf fünfzehn Anteile abtreten müsse. Durch den Zukauf hatte er, gemeinsam mit der WIR-Genossenschaft und dem ehemaligen Geschäftsführer, die Majorität, und ich befürchtete, dass sich dies für mich einmal nachteilig auswirken könnte.

Bei den Gesellschafterversammlungen, die in der Folgezeit abgehalten wurden, kam ich zur Erkenntnis, dass die Geschäftspolitik der Majoritätsinhaber einer positiven Entwicklung nicht dienlich sein würde. Meine des Öfteren vorgebrachten Einwendungen wurden meist mit einer Handbewegung abgetan. Ich war gelernter Installateur, kein gelernter Kaufmann und erst recht kein Touristikexperte, das ließ man mich immer wieder spüren. Aber ich lag mit meinen Bedenken richtig. Am Ende der Sommer-Saison 1953 lagen unbezahlte Rechnungen zuhauf in der Buchhaltung, und die Kasse war leer.

*

Für den 19. September 1953 war eine Gesellschafterversammlung einberufen worden. Einziger Tagesordnungspunkt: Konkurs anmelden.

Drei Gesellschafter stimmten dafür, ich war dagegen. Meine tiefe Überzeugung, die ich ihnen entgegenhielt, war: würde die AMEROPA mit gesundem Menschenverstand geführt, sie würde zur Goldgrube.

Alle drei waren wegen meiner Äußerung ziemlich aufgebracht ... hätte ich den Spruch „Lieber Gott, gib mir die Gabe zu denken, bevor ich rede oder handele“ beherzigt, hätte ich mir diese Äußerung wohl verkniffen.

„Wie soll es denn weitergehen, ohne Geld in der Kasse?“, schleuderte mir einer der Gesellschafter entgegen.

„Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg“, antwortete ich ihm ruhig.

Das Ergebnis dieser Versammlung bestand im Rücktritt des bisherigen Geschäftsführers und meiner Bestellung zu seinem Nachfolger.

Dr. Idelberger, mein Rechtsberater, machte mich allerdings auf §64 des GmbH-Gesetzes aufmerksam. Dort hieß es, dass bei Überschuldung Konkurs anzumelden ist, da der Geschäftsführer sonst wegen eines Konkursvergehens belangt werden könne. Ich schlug seine Ermahnung in den Wind. „Weiter geht’s“, war meine Parole.

*

Die Direktion in der Rheinstraße wurde aufgelöst, und das Personal zog in neu gemietete Räume am Roßmarkt 12. Ein neuer Wind blies, ich griff hart durch und hatte dabei alle Mitarbeiter im Auge. Die Fleißigen und Verantwortungsbewussten lobte und förderte ich.

Diejenigen aber, die nur in der Touristik-Branche arbeiten wollten, um die Welt kennen zu lernen, jedoch nicht bereit waren, sich in dieser schwierigen Situation für die AMEROPA einzusetzen, mussten gehen. Es waren nicht wenige.

Die in unübersichtlichem Zustand befindliche Buchhaltung wurde in unermüdlicher täglicher Arbeit, auch an Wochenenden und immer bis mitten in die Nacht, unter Mithilfe des Monate zuvor entlassenen, aber von mir wieder zurückgeholten Oberbuchhalters, aufgearbeitet. Verluste in Höhe von 142000 DM standen dem Stammkapital von 135000 DM gegenüber. Mein Anwalt und mein Wirtschaftsprüfer forderten mich erneut auf, Konkurs anzumelden. Und ich lehnte wieder ab.

Es musste Geld in die Kasse. Dringend.

Ich verpfändete der Commerzbank mein gesamtes privates Vermögen, um einen Kredit zu erhalten. Meine vom Vater geerbten Grundstücke, ein einfaches Wohnhaus mit vier Omnibusgaragen, das zwischen Kriegsende und der Währungsreform gebaut worden war, Omnibusse, Pkw - alles gehörte nun der Bank. Meiner Frau und mir blieben nur noch solche Gegenstände, für die sich selbst ein Gerichtsvollzieher nicht mehr interessiert hätte.

Die drei anderen Gesellschafter waren trotz vorheriger Zusage nicht bereit, die Sanierung der AMEROPA finanziell zu unterstützen. Sie gaben der Commerzbank noch nicht einmal die Bürgschaftsurkunden zurück, wozu sie sich zuvor in einer Gesellschafterversammlung verpflichtet hatten. Sie hatten ein falsches Spiel mit mir gespielt und ließen mich nun einfach sitzen. Würde die Sanierung nicht gelingen, meine Frau und ich wären auf einen Schlag bettelarm.

Wir hatten überall erhebliche Schulden, bei Hotels, Verkehrsbetrieben, Gasthöfen, Reiseleitungen im In- und Ausland und kommunalen Verkehrsbüros. Von überall her kamen Mahnungen und Zahlungsbefehle. Es gab aber auch einige vorausschauende Gläubiger, die der AMEROPA die Zahlungen stundeten. Ich erinnere mich da an den damaligen Seniorchef des Frankfurter Hof, Herrn Albert Steigenberger. Ich bat ihn damals persönlich um Stundung.

„Machen Sie sich keine Sorgen, Herr Seifried. Zahlen Sie, wenn Sie Geld haben.“, beruhigte er mich.

„Und darf ich meine Gäste aus Übersee weiterhin in Ihre Häuser bringen?“

„Alle Gäste, die für meine Häuser vorgesehen sind, wohnen in

meinen Häusern. Wenn sie abgereist sind, bekommen Sie die Rechnung, wenn Sie Geld haben, zahlen Sie.“

Was für ein großartiger Mann! Und nicht genug damit: er unterstützte die AMEROPA mit jährlichen, gut bezahlten Anzeigen in unseren Reiseausschreibungen. Die Kosten durften wir mit den Forderungen des Steigenberger-Konzerns verrechnen.

Als nächstes sprach ich beim Schweizer Hotelierverein in Basel vor und bat um Fürsprache bei den schweizerischen Gläubigern. Eine Liste aller Hoteliers, deren Leistungen zu vergüten ich nicht in der Lage war, legte ich den Herren auf den Tisch. Die kleinste der aufgelisteten Forderung betrug 28 SF.

„Wissen Sie, viele Hunde sind des Hasen Tod, befriedigen Sie doch diesen kleinen Köter, der beißt Sie nicht mehr“, schlug mir mein Gesprächspartner vor.

Ich schüttete den gesamten Inhalt meiner Geldbörse auf seinen Schreibtisch.

„Das habe ich mir vor meiner Abreise in Frankfurt aus der Kasse mitgenommen. Mehr besitze ich nicht. Ich wollte mir dafür auf der Heimreise zwei Frankfurter Würstchen und eine Coca Cola kaufen.“

Ich bat ihn und seine Kollegen, mir Vertrauen zu schenken.

„Geben Sie mir Zeit, ich stelle die AMEROPA wieder auf die Beine. Ich will auch keinen Vergleich, sondern werde alle Schulden tilgen. Wenn man mir Vertrauen schenkt, arbeite ich gerne weiterhin mit der Schweiz zusammen.“

„Fahren Sie unbesorgt nach Hause und essen Sie Ihre Würstchen“, bekam ich als Antwort. „Wenn Sie in Frankfurt aussteigen, sind bereits alle angeschrieben. Sie werden aus der Schweiz nichts mehr hören.“

Und so war es.

In Österreich traf ich auf eine andere Stimmung. In der Zeitschrift „Tiroler Verkehr“ stand am 16. September 1953 zu lesen: „AMEROPA, Frankfurt, Roßmarkt 12, zahlt nicht.“

Wer konnte so etwas an die Zeitung weitergegeben haben? War es vielleicht ein bestimmtes Reiseunternehmen in Innsbruck? Dieses hatte nämlich unser Vertragspartner für Tirol werden wollen. Ich hatte abgelehnt, weil sie zu teuer waren und schloss die Verträge mit den Hotels selbst. Auch die Omnibus-Transfers für unsere Gäste vom Bahnhof Innsbruck in die Täler organisierten wir selbst. Oder war es

ein vielleicht ein Touristiker aus Villach, der mit unserem ehemaligen Geschäftsführer befreundet war und Gesellschafter der AMEROPA hatte werden wollen? Seine Beteiligung war damals an meinem Widerspruch gescheitert.

Auf Intervention meines Rechtsanwalts stand im Dezember 1953 im „Tiroler Verkehr“ folgende Meldung: „Wie wir aus Deutschland hören, wird das Reisebüro AMEROPA in bedeutend verkleinertem Umfang unter sehr seriöser Geschäftsführung weitergeführt.“

Dennoch kam an Heiligabend der Anruf eines Gastes aus dem Alpengasthof Praxmar unterhalb von Kühtai.

„Ich stehe mit 18 weiteren AMEROPA-Gästen nach durchfahrener Nacht draußen im Schnee, der Hotelier verweigert uns die Aufnahme, er will zuerst Geld sehen.“

Wie ich später erfuhr, hatte irgendein Touristiker auf den Kofferaufklebern der in Innsbruck auf den Bus wartenden Reisenden den Veranstalter und das Reiseziel erkannt. Und nichts besseres zu tun gehabt, als den Hotelier anzurufen und ihn darüber aufzuklären, dass die AMEROPA überall Schulden habe.

Mir brach der Schweiß aus ... eine telegrafische Geldüberweisung war an Heiligabend nicht möglich. Es war ein Glück, dass ich den Leiter des Österreichischen Verkehrsbüros, Herrn Drusani, erreichte. Nach vielen Überredungskünsten war er bereit, den Hotelier anzurufen und sich für die Zahlung zu verbürgen. Daraufhin ließ er unsere Gäste ins Haus.

Nur wenige Tage später, zu Beginn des neuen Jahres, gab es erneut Aufregung.

Unser damals größter Geschäftspartner, Inhaber der Firma Treasure Tours und in Chicago und Montreal ansässig, hörte von unserer miserablen finanziellen Lage. Auch hier hatte uns wieder irgend jemand angeschwärzt. Wer, das konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Auf jeden Fall beauftragte er seine beiden Europa-Direktoren, Mr. Hadden aus London und Mrs. Barcel aus Paris, nach Frankfurt zu fliegen und sich in einem Gespräch mit mir ein Bild über die Lage der AMEROPA zu verschaffen. Mit offenen und ehrlichen Worten konnte ich das Vertrauen der beiden gewinnen, die Geschäftsverbindung war gerettet und damit die Zukunft des AMEROPA-Incoming-Geschäfts.

*

Eine Betriebsprüfung durch das Finanzamt stand an.

Ihr Ergebnis war, dass ich die Verluste in Höhe von 142000 DM nicht mit dem von mir bereits in 1954 erzielten Gewinn (17000 DM) verrechnen durfte. Damit kam eine erhebliche Steuernachzahlung auf mich zu.

Ich bat schriftlich um Stundung, was abgelehnt wurde. Die Steuer sei sofort fällig.

Wie in Trance machte ich mich mit dem Bescheid zum Finanzamt auf. Dort angekommen erklärte ich einem leitenden Beamten die Situation und bat um Nachsicht.

„Erst wird die Steuer unterschlagen, und dann wird man auch noch mit einem Stundungsersuchen belästigt“, war die mehr als schroffe Reaktion.

Nun wurde auch ich deutlicher.

„Da übernimmt man die Geschäftsleitung eines bankrottreifen Unternehmens, bemüht sich, dasselbe aus dem Dreck zu ziehen und wird, nachdem man untertänigst und allerhöflichst um Stundung gebeten hat, wie ein Verbrecher behandelt. Darf ich Sie höflichst bitten, mich einmal richtig anzuhören?“

Die Worte zeigten Wirkung. Der Beamte sowie ein hinzu geholter Kollege äußerten nun Verständnis für meine Situation und stimmten meinem Antrag auf Steuerstundung zu. Ich bedankte mich freundlich und wollte gerade gehen, als mich einer der Beamte nochmals ansprach.

„Herr Seifried, sind Sie immer so arrogant?“

Ich musste für die passende Antwort keinen Moment nachdenken.

„Nehmen Sie zur Kenntnis, dass ich äußerst höflich um Stundung gebeten, sie mich aber sofort in unhöflicher Weise wie einen Steuerhinterzieher behandelt haben. Ich darf Ihnen einen Rat geben: Betrachten Sie jeden Antragsteller solange als anständigen Menschen, bis sie ihn wirklich als Steuerhinterzieher überführt haben - und donern sie nicht gleich los.“

Ich hatte nichts mehr zu verlieren, nur noch zu gewinnen.

Mit Beginn der Sommerreisezeit konnte ich die Steuerschuld dann vollständig begleichen.

Es waren nur wenige Menschen, die nicht letztendlich Verständnis für meine schwierige Lage aufbrachten. Wie etwa ein bestimmter Ferienort-Reiseleiter, der damals von mir die sofortige Begleichung seiner Forderung in Höhe von etwa 20000 DM forderte. Ich musste

mir einiges an Beschimpfungen und Beleidigungen anhören. Dass es mein Vorgänger gewesen war, der die AMEROPA konkursreif gemacht hatte und er nur dadurch, dass ich dabei war, die Karre aus dem Dreck zu ziehen, überhaupt Chancen hatte, sein Geld wiederzusehen, das begriff er nicht. Zu der Zeit war mir die Überweisung von etlichen tausend Dollar aus Amerika angekündigt, und ich gab ihm mein Ehrenwort, dass er das Geld in spätestens 14 Tagen erhalte. Allerdings versicherte ich ihm auch, dass wir ab exakt diesem Zeitpunkt nicht mehr zusammenarbeiten würden. Jahre später entschuldigte er sich für sein Verhalten und versuchte mich für eine erneute Zusammenarbeit zu gewinnen, indem er mir anbot, zwei Jahre lang franko und gratis für mich zu arbeiten.

„Sie waren der Einzige von allen Gläubigern, der mir kein Vertrauen schenkte, mich statt dessen aber in gröbster Form beleidigt hat“, antwortete ich ihm. „Hätten noch mehr Gläubiger so gehandelt wie Sie, könnten Sie mich hier und heute nicht begrüßen. Die AMEROPA wäre bankrott und ich hätte nicht die Möglichkeit, hier an dieser Reisebüro-Veranstaltung teilnehmen zu können.“

Ich lehnte ab.

Mein unermüdlicher Einsatz für die AMEROPA zeigte in zunehmenden Maße Erfolg. Die drei damals für den Konkurs stimmenden Gesellschafter, insbesondere der frühere Geschäftsführer, wollten nun aber mehr Einfluss auf das geschäftliche Geschehen ausüben und die künftige Geschäftspolitik mitbestimmen. Sie gingen mit dem zuletzt eingetretenen Gesellschafter, dem Obercroupier, der nie eine eigene Meinung hatte, in Opposition zu mir und forderten die Einberufung einer Gesellschafterversammlung. Dort sollte der ehemalige Geschäftsführer neben mir zum weiteren Geschäftsführer bestellt werden. Mit ihrer Mehrheit von 70 GmbH-Anteilen (von insgesamt 135) wäre ihnen dies gelungen.

Ich nahm mir für die Einladung der Gesellschafter-Versammlung Zeit und forderte erst einmal vom Obercroupier die Abtretung der 15 GmbH-Anteile an mich. Die Gesellschafter verweigerten ihre Zustimmung mit dem Hinweis, diese Anteile könnten von keinem Alt-Gesellschafter übernommen werden, nur ein „Neu-Eintretender“ könne diese erwerben.

Das sollte kein Problem sein. Ich würde einfach einen Touristikfachmann, den ich gut kannte, als Strohmann für mich auftreten lassen und traf mit ihm eine schriftliche Vereinbarung, mit der er sich

zum Weiterverkauf der Anteile an mich verpflichtete.

Er ging also zu den drei Oppositionellen mit dem Ersuchen, AMEROPA-Gesellschafter werden zu dürfen. Dabei schimpfte er auf den Seifried, als wäre der der Teufel persönlich. Offensichtlich hatte er seine Sache gut gemacht, denn die drei Gesellschafter waren hochofreut und forderten mich wiederum zur Einberufung einer Gesellschafterversammlung auf. Punkt 1 der Tagesordnung sah vor, den früheren Geschäftsführer wieder einzusetzen. Unter Punkt 2 sollte die Abtretung der 15 strittigen Anteile an den Neuerwerber erfolgen. Ich drehte in der schriftlichen Einberufung zur Gesellschafterversammlung die Tagesordnung um: Punkt 1 Abtretung der Anteile, Punkt 2 Bestellung eines weiteren Geschäftsführers

Zu Beginn der Versammlung stellte Rechtsanwalt Dr. Idelberger, zugleich Protokollführer und Notar, die ordnungsgemäße Einladung zur Gesellschafterversammlung fest und rief Punkt 1 der Tagesordnung auf. Alle Gesellschafter stimmten der Aufnahme des fünften Gesellschafters zu. Der Notar ließ die bereits gefertigte Abtretungs- bzw. Annahmeerklärungen unterschreiben und vollzog mit seiner Unterschrift den notariellen Akt. Er begrüßte den Neugesellschafter mit Handschlag. Und die anderen sonnten sich in der Überzeugung, dass die 15 strittigen Anteile für Seifried nun unerreichbar seien.

Es wurde Punkt 2 der Tagesordnung aufgerufen. Der frühere Geschäftsführer, der unbedingt in seinem früheren Chefessel wieder Platz nehmen wollte, äußerte sich voller Lob über die Tüchtigkeit des Herrn Seifried. Er bemängelte jedoch das Fehlen der notwendigen, in der Touristik allgemein erforderlichen Verbindungen und erklärte, er wolle ihn unterstützen und deshalb Mitgeschäftsführer werden.

Ich war dagegen und schlug statt ihm meine Schwiegermutter vor. Die drei Altgesellschafter hielten sich die Bäuche vor Lachen, während der Neugesellschafter schwieg.

Ich verlangte die Abstimmung.

Die drei links von mir Sitzenden - die Sitzordnung für die Versammlung hatte ich festgelegt - besaßen nur noch 65 Stimmen, ich verfügte nach wie vor über nur 55. Dann sagte der rechts neben mir sitzende Neugesellschafter: „Über mein Stimmrecht verfügt Herr Seifried.“

Die anderen saßen da wie vom Donner gerührt.

Der Traum des ehemaligen Geschäftsführers zerplatzte, und meine Schwiegermutter wurde natürlich auch nicht Geschäftsführerin.

Wenn diese Herren geglaubt hatten, sie könnten mich außer

Gefecht setzen, hatten sie sich geirrt. Zur Ausbildung eines Jagdflieger gehörten eben auch taktische Manöver und die Irreführung des Gegners.

Im Vorfeld der Versammlung hatte mich einer der Gesellschafter, von dem ich wusste, dass er mir nicht grün war, um eine Aussprache gebeten. Wir trafen uns im Cafe Hauptwache. Er bat mich, ihn in der bevorstehenden Gesellschafterversammlung zu unterstützen und unterstrich die Dringlichkeit seines Anliegens mit den Worten: „Herr Seifried, ich habe Sie schon immer gemocht und war immer zur Hilfe bereit. Ich schwöre es beim Leben meiner Frau und meiner Kinder.“

Mir wurde richtiggehend übel bei diesen Worten, denn ich wusste, dass dies eine Lüge war.

Am folgenden Tag erhielt ich einen Anruf. Sein einziges Kind sei am Abend zuvor bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen. Ich war so schockiert, dass ich den ganzen Tag keine Besucher empfing. Dies ist das erste Mal, dass ich von diesem Vorfall berichte.

Ich war nun im Besitz der Majorität der Stimmanteile und bestimmte damit die Politik der AMEROPA.

Der bescheidene, bereits 1954 erzielte Gewinn in Höhe von 20000 DM wurde nach Entrichtung der Einkommensteuer zur teilweisen Begleichung alter Schulden verwendet. Auf Ausschüttung von Gewinnanteilen konnte über viele Jahre hinaus keiner hoffen. Ich bot den Gesellschaftern den Ankauf ihrer Anteile an. Meine Frau und ich erwarben diese zu pari, obwohl sie zu dieser Zeit keinen Pfifferling wert waren. Langatmige Diskussionen wie in den bisherigen Gesellschafterversammlungen würde es nun keine mehr geben.

Rechnete man alles zusammen (es waren noch 65000 DM für einen neuen Bus hinzugekommen), dann begann ich den alleinigen Wiederaufbau der AMEROPA mit 347000 DM unter Null. Die Kasse leer, die Kreditlinie bei der Bank überzogen. Es erschien aussichtslos und ich wusste wirklich nicht, wie es weitergehen sollte. Oft überlegte ich, aufzugeben.

Ich benötigte ganz dringend 12000 DM, oder das „Aus“ für die AMEROPA wäre da.

Ich saß nach Geschäftsschluss alleine in meinem Büro am Schreibtisch und stützte voller Sorge den Kopf in beide Hände. Die Ladentür war verschlossen, ein blauer, hinter dem Fenster hängender Vorhang signalisierte den Kunden das Ende der regulären Geschäftszeit. Es klopfte ...

Ein guter Bekannter aus der Touristik-Branche stand vor der Tür. Er lebte in sehr guten finanziellen Verhältnissen, die er seiner Einheirat in eine reiche Familie verdankte. Ich schilderte ihm meine ausweglose Lage. Daraufhin bat er mich, mit ihm nach Hause zu gehen.

Seine Kinder liefen bereits im Schlafanzug herum. Er ging ins Schlafzimmer, öffnete den Schrank und holte aus einem der Wäschefächer einen Briefumschlag, schüttete den Inhalt auf den Tisch. Kleine, große, dünne und dicke Goldmünzen kullerten herum. Er schob sie alle in den Umschlag zurück.

„Die nimmst Du mit, verpfändest sie bei einer Bank oder bei einem Geldhai und lässt Dir 25000 DM geben. Verkaufe sie bitte nicht, gib sie mir wieder, wenn Du sie nicht mehr brauchst.“

Ich fand kaum Worte, sagte dann aber: „Notiere doch bitte die Goldstücke, die Du mir gibst, bevor ich sie mitnehme.“

„Von Dir, Karl Seifried, verlange ich doch keine Quittung. Ich bin beleidigt, wenn Du diesen Vorschlag noch einmal wiederholst.“

Am folgenden Tag marschierte mein Buchhalter mit den Goldmünzen zu einem Händler in die Großmarkthalle, dem er nebenbei die Buchhaltung führte und kam tatsächlich mit 25000 DM zurück. Rettung in letzter Minute.

Einige Wochen später begann die Sommer-Reisezeit, und es floss wieder Geld in die Kasse. Ich konnte die Goldstücke auslösen und wieder zurückgeben.

Nur dem Tüchtigen ist das Glück hold – es scheint etwas dran zu sein an diesem Sprichwort.

*

Im Frühjahr 1954 überreichte mir meine Sekretärin die Visitenkarte eines Besuchers. Casagrande, Fremdenverkehrsamt Südtirol, Bozen stand darauf.

„Zum Donnerwetter, warum melden die sich nicht vorher an. Was kommt denn heute noch alles? Der soll warten, ich muss erst noch telefonieren.“

Der Besucher saß zehn Minuten vor meiner Tür, dann empfing ich ihn. Er stellte sich mir vor und sagte dann sofort: „Herr Seifried, ich bin froh, dass ich etwas warten musste und das Gespräch mithören konnte. Wäre ich ihr Gesprächspartner gewesen, ich glaube, ich

wäre in die Knie gegangen“. Er erläuterte mir dann sein Anliegen und schloss unser Gespräch mit den Worten: „Ich bin schon des öfteren anlässlich meiner Werbereisen in Frankfurt gewesen. Wenn ich in anderen Reisebüros andeutete, dass ich noch zur AMEROPA ginge, bekam ich überall denselben Rat: ich könne mir den Weg zu diesem Laien und Bankrotteur sparen. Heute aber habe Sie als ersten besucht. Ich danke Ihnen für die Zeit, die Sie sich für mich genommen haben. Und werde den anderen Reisenunternehmen von meinem positiven Eindruck beim „Bankrotteur Seifried“ berichten.“

Es schien, als wäre Herr Casagrande wirklich von dem mit mir geführten Gespräch sehr beeindruckt gewesen. Denn nach nur zwei Wochen kam ein Schreiben vom Touristikbüro der Provinz Südtirol, in dem ich und 40 Vertreter der AMEROPA zu einer achttägigen Informationsfahrt durch Südtirol eingeladen wurden.

Wir luden je eine Person unserer besten Vertretungen zur Mitfahrt ein. Wir waren in den vornehmsten Hotels in Bozen, Meran und etlichen weiteren Orten untergebracht und wurden überall vorzüglich behandelt. Ich selbst erfuhr eine weitere Wertschätzung durch den Deutschland-Direktor der Air France, Herrn Laspeyres, der zugleich Präsident des SKAL-Clubs Frankfurt war. Er lud mich zur Teilnahme an einer Studienreise nach Algerien ein. Wir verbrachten je einen Tag in Paris, Algier, Biskra und Touggourt, weit südlich in der Wüste. Bei einer Mittagsrast in Biskra ließ einer der Mitreisenden, der Chef einer in ganz Europa bekannten Touristik-Organisation, in etwas ange-trunkenem Zustand die Bemerkung fallen, er würde mir, dem Chef der AMEROPA, am liebsten die Zähne einschlagen ...

Wir waren zu einer ernstzunehmenden Größe in der Touristikbranche geworden, das ließ mich dieser Ausbruch erkennen.

Zurück in Frankfurt bedankte ich mich bei Herrn Laspeyres für die Einladung.

„Wieso hatte ich eigentlich die Ehre, im Kreis dieser hochnoblen Gruppe von Fachleuten mitfliegen zu dürfen?“

„Ich wollte damit demonstrieren, was ich von Seifried halte, dass ich ihn zu schätzen weiß. Und ich wollte den Herren die Gelegenheit geben, ihre negative Meinung über Sie zu revidieren.“

Nun, auch ich hatte hierdurch die Möglichkeit erhalten, meine Meinung über einige dieser Herren neu auszurichten.

Im Herbst 1954 beantragte ich die Aufnahme der AMEROPA in den Deutschen Reisebüro-Verband. Mein Antrag wurde mit der Begründung abgelehnt, Bankrotteure nähme man nicht auf. 1955 sprach ich erneut wegen einer Aufnahme vor.

„Zeigen Sie uns erst einmal Ihre Bilanz“, hielt man mir entgegen.

„Die Bilanz bin ich. Es ist sehr bedauerlich, dass Sie sich bis heute nicht bemüht haben, mich kennenzulernen.“

Ich entschuldigte mich für die Störung und verabschiedete mich.

In meinem Büro angekommen klingelte direkt das Telefon. Der Jurist des Verbandes, Dr. Klatt, entschuldigte sich bei mir und versprach mir die Zusendung der Antragsformulare.

Kurze Zeit später war die AMEROPA Mitglied des DRV.

Auch in den bereits erwähnten Frankfurter SKAL-Club, der 1951 gegründet worden war, wurde ich aufgenommen. Die Mitglieder des SKAL-Clubs sind leitende Mitarbeiter von Fremdenverkehrsunternehmen, Flug- und Schifffahrtsgesellschaften, aber auch Hoteliers und andere in der Touristik tätige Personen. Das Wort „SKAL“ ist eine Abkürzung aus den schwedischen Worten Sundhet (Gesundheit), Kerlek (Freundschaft), Ånger (langes Leben) und Lykke (Glück). Einmal im Monat trifft man sich zum Gedankenaustausch beim Lunch.

Im November 1962 konnte ich, zusammen mit meinem Prokuristen Egon Bayer und einigen Abteilungsleitern, zum ersten Mal in Stuttgart im Beethovensaal der Liederhalle an der Jahrestagung des Deutschen Reisebüro-Verbandes teilnehmen. Die Teilnahme an diesen Tagungen war wichtig, denn wir hatten dort Gelegenheit, mit vielen Leistungsträgern von Hotels, Fremdenverkehrsverbänden, Zielort-Reiseleitungen, Verkehrsunternehmen, Bergbahngesellschaften und anderen Geschäftspartnern in Verbindung zu treten. Hier wurden in entspannter Atmosphäre neue Kontakte geschlossen. Auch branchenkundige Journalisten der Fachpresse waren anwesend, insgesamt nahmen etwa 800 Personen an der Tagung teil.

Die Einzelgespräche mit unseren Agenten, die wir bei diesen Gelegenheiten führten, waren von großer Bedeutung, denn sie dienten dazu, die Verbindung zu Ihnen zu stärken und ihr Interesse an der Zusammenarbeit mit uns zu fördern. Hin und wieder kam es dabei zu für mich peinlichen Momenten, wenn ich mit Agenten ins Gespräch kam, die mich gut kannten, ich aber keine Ahnung hatte, wer vor mir stand. Sich an alle zu erinnern war unmöglich, aber nach dem Namen

zu fragen ebenso, dies wäre fast einer Beleidigung gleichgekommen. Ich versuchte daher, immer unseren Agentenbetreuer an der Seite zu haben. Der flüsterte mir dann vor dem Händedruck mit dem auf mich Zukommenden zu „Müller, Hamburg, sehr guter Agent“ oder „Schulz, Hannover, kaum der Rede wert“... die Teilnahme an solchen Tagungen war alles andere als ein Vergnügen, es war harte Arbeit.

Als einer der Tagesordnungs-Punkte sollte das Thema „Keine Reise auf Kredit“ diskutiert und beschlossen werden. Begründet wurde der Antrag damit, dass wer zur Durchführung seiner Ferienreise einen Kredit aufnähme, seine Schulden nach Ende der Urlaubsreise möglichst schnell tilgen wolle. Und sich aus diesem Grunde alles, was während seiner Reise Anlass zur Beschwerde geben könnte, notieren würde, um anschließend Rückzahlungsansprüche beim Reiseveranstalter geltend zu machen. Die Diskussion währte ein ganze Weile, aber man kam dann überein, einen Beschluss zu fassen. Da meldete sich in letzter Minute ein vielen Tagungsteilnehmern noch wenig Bekannter zu Wort.

„Meine sehr verehrten Damen und Herren, wer te Kollegen, ich bin gegen diesen Beschluss. Sie wollen doch nicht sagen, dass Sie oder ein dafür geeigneter Mitarbeiter nicht fähig sind, einer Beschwerde nachzugehen, um diese als recht- oder unrechtmäßig beurteilen zu können. Nehmen Sie zur Kenntnis, auf dem nächstjährigen AMEROPA-Katalog wird groß stehen „AMEROPA-Reisen auf Kredit.“

Fast alle Teilnehmer buhten oder riefen „Pfui, pfui!“.

„Meine Damen und Herren, wäre kein Auto auf Kredit zu kaufen, Verkehrsampeln wären überflüssig, Verkehrspolizisten könnten zu Hause bleiben, die Straßen wären leer, neue müssten erst gar nicht gebaut werden.“

Plötzlich herrschte Schweigen im Saal, nur ein Raunen war zu vernehmen. „Wer ist denn der“, wurde geflüstert. „Das ist doch der Seifried!“

Im Verlauf des Abends kam man auch auf Neckermanns „NUR“ zu sprechen. Alle Teilnehmer machten sich große Sorgen wegen dieser neuen Konkurrenz. Der allseits bekannte Chef eines der größten deutschen Reiseveranstalter stand am Pult und beruhigte die Tagungsteilnehmer mit dem Hinweis: „Die brauchen wir nicht ernst zu nehmen, die haben in puncto Reiseveranstaltung keine Ahnung.“

Die Stimmung beruhigte sich, man hielt diesen Trost für ausreichend. Ich nicht.

„Glauben Sie doch nicht, dass die Versandhäuser nicht gefährlich für uns werden“, warf ich ein. „Heute haben sie auf den Schiffen nur Kabinen und in den Flugzeugen nur Sitzreihen gechartert. Es kommt der Tag, da werden sie Fluglinien und Schiffe chartern. Es wird uns noch Hören und Sehen vergehen.“

Der Tagungsleiter versuchte weiter zu beschwichtigen. „Die haben doch überhaupt nicht die notwendigen Fachleute.“ Mit einer abweisenden Handbewegung fuhr er fort. „So schwarz, wie Herr Seifried das an die Wand malt, wird es nicht kommen.“

Ich aber ließ nicht locker.

„Die holen uns die Fachleute weg und drücken die Preise. Die müssen an der Touristik nicht gleich etwas verdienen, die verdienen ihr Geld im Versandgeschäft und in ihren Kaufhäusern, die stehen auch eine längere Durststrecke durch. Wir nicht.“

Am Ende der Tagung kamen einige Journalisten auf mich zu: „Herr Seifried, wir glauben, dass Sie die Lage richtig einschätzen“.

Diese Herren und ich, wir sollten recht behalten. Nur wenige Reiseveranstalter haben den seit den 60er Jahren andauernden Kampf auf dem Touristikmarkt überstanden. Die kleinen und mittleren Veranstalter sind fast alle verschwunden, und die noch existierenden führen weiter einen unerbittlichen Preiskampf.

Von Stuttgart zurück widmeten wir uns dem weiteren Ausbau unserer Angebote für Bahn- und Busreisen. Vielen Reisewilligen war die AMEROPA damals noch unbekannt. Bei Gründung der AMEROPA hatte man nur das Incoming-Geschäft (zureisende Gäste aus Übersee) im Auge gehabt, woraus sich eben auch der Name AMEROPA („AMERikaner, besucht EuROPA!“) ableitete. Weitere Reiseziele in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien, Spanien, Frankreich, Benelux, Jugoslawien und Skandinavien wurden nach und nach erschlossen. Auch unsere Angebote für Schiffsreisen nach Griechenland und Kreuzfahrten wurden erweitert. Soweit ich mich erinnere, bot die AMEROPA als erster deutscher Reiseveranstalter Donau-Schwarzmeerfahrten an. Für Reiseziele in Jugoslawien, die mit Bahn und Bus angefahren wurden, gehörte die AMEROPA ebenfalls zu den Erstanbietern. Bereits 1953 standen Ferienorte wie Opatia, Porec und Portoroz im Programm. Mit unseren Angeboten standen wir also der Konkurrenz keinesfalls nach. Und in unseren Katalogen wiesen wir selbstbewusst auf die Seriosität unseres Unternehmens hin.

Wir gehörten 1953 auch zu den ersten Reiseveranstaltern, die Mallorca und die Costa Brava im Programm hatten. Im Prospekt war damals zu lesen: „Mallorca, das letzte Paradies“. Und für die Costa Brava lautete der Werbeslogan: „Strand der Glücklichen“.

Heute muss ich lachen, wenn ich mich daran erinnere.

*

Trotz des Aufbaus der AMEROPA-Bahntouristik und des AMEROPA-Vertriebsnetzes nahm ich mir zwischendurch selbstverständlich auch die Zeit, mich um das sehr gewinnbringende Incoming-Geschäft, der Wurzel der AMEROPA, zu kümmern. Ich unternahm deshalb 1956 eine Werbe- und Informationsreise in die USA und nach Kanada. In New York, Washington, Toronto, Chicago, Milwaukee und Montreal besuchte ich größere Reiseveranstalter, aber auch die in nahezu allen Städten ansässige American Automobil Association (AAA). Viele waren mir als Veranstalter für Geschäfts-, Kongress- und Besichtigungsreisen nach Europa bekannt. In Montreal besuchte ich meinen nach wie vor besten Geschäftspartner, der seinerzeit wegen unserer finanziell angespannten Lage Bedenken bezüglich einer weiteren Zusammenarbeit geäußert, mir aber dennoch sein Vertrauen geschenkt hatte. Es wurde eine feste, bis zu seinem Tod währende Freundschaft daraus.

Die Reise nach Montreal gestaltete sich für meine beiden Begleiter, den Leiter der Abteilung Incoming und die Filialleiterin unseres Kölner Büros, zu einer Tortur. Es begann bereits mit dem Hinflug mit einer Super Constellation, der damals noch über Irland, Neufundland und New York führte. Das Flugzeug war voll besetzt mit amerikanischen Frauen mit ihren Kindern, die in ihre Heimat flogen. In Europa herrschte dicke Luft: die Russen schlugen gerade den Ungarn-Aufstand nieder.

Am folgenden Tag, gleich zu Bürobeginn, ging es dann mit dem ersten Aufzug den einen Wolkenkratzer hoch, und abends in einem anderen mit dem letzten Aufzug nach unten. Dann mit dem Taxi zum Flughafen, irgendwann spät abends oder nachts in der nächsten Stadt ins Hotelbett. Und am folgenden Tag ging es dann von vorne los.

Mit einer Tasche voller Aufträge kehrte ich gutgelaunt nach Frankfurt zurück. Auch meine beiden Incoming-Experten, die zugleich als Dolmetscher fungiert hatten, freuten sich darüber, wieder zuhause sein, allerdings aus anderem Grunde.

„Mit dem Chef fliegen wir nie mehr nach Amerika, der hat uns vielleicht gejagt“, erzählten sie nach der Rückkehr den Kollegen. Ich muss zugeben, 48 Reisebüros in acht Tagen in mehreren Städten war schon ein gehöriges Pensum.

Dass meine bis dahin robuste Gesundheit das auf Dauer nicht mitmachen würde, davor hatten mich meine Frau und viele Geschäftsfreunde schon des öfteren gewarnt. Und dann war es soweit: Schmerzen in der linken Brust, unter dem linken Schulterblatt und im linken Arm bis hin zur Hand quälten mich Tag und Nacht. Röchelnd lag ich nachts im Bett mit der Angst, beim tiefen Durchatmen käme das Ende. Starke Pseudo-Angina Pectoris lautete die Diagnose. 14 Tage Ruhe im Schwarzwald, Krankenhausaufenthalt, tüchtige Ärzte und, wie so oft, Pfarrer Kneipp in Wörishofen verhalfen mir zu meiner früheren Schaffenskraft.

*

Bis 1957 hatte ich alle Altschulden, die noch aus der Zeit vor Übernahme der Geschäftsleitung stammten, nach und nach ermittelt. Die Rechnungen hierzu wurden, nach Ländern geordnet, in verschiedenfarbigen Aktendeckeln abgelegt.

Hatte ich wieder einmal 10000 oder 20000 DM zur Verfügung, die für andere Zwecke nicht gleich benötigt wurden, nahm ich mir die alten Rechnungen vor und notierte die Überweisungsbeträge. „Der hier bekommt 1000, der 500 ...“.

War die aufaddierte Summe höher als der verfügbare Betrag, wurden alle zur Zahlung vorgesehenen Beträge anteilig gekürzt. So tilgte ich im Laufe der Jahre die Altschulden. Alle Gläubiger zeigten sich trotz der geringen Abschlagszahlungen zufrieden. Sie hatten das Gefühl, der neue Geschäftsführer will zahlen, wenn es oft auch nur kleine Beträge waren. Aufgrund der rasanten Entwicklung in allen Abteilungen musste ich den Personalbestand erweitern. Ich brauchte Platz und ging deshalb bereits Ende 1957, nachdem ich alle Schulden beglichen hatte, auf die Suche nach einem Bürogebäude. Im Juni 1959 fand ich endlich, was ich suchte. Es war ein total verwahrlostes Patrizierhaus im Frankfurter Westend. In der Wetterfahne war die Jahreszahl „1888“ eingestanz. Nach einer sehr kostspieligen Renovierung zog ich mit 35 Mitarbeitern ein. Nach und nach erhöhte sich die Mitarbeiterzahl auf 102. Die Entscheidung, ein Haus

zu kaufen, fiel mir damals nicht leicht. Wie so oft fragte ich vorher meinen väterlichen Freund, Rechtsanwalt Dr. Idelberger, um Rat.

„Herr Doktor, alle Schulden sind bezahlt. Nun werde ich ein Haus kaufen. Warum soll ich Büros mieten, anstatt das Geld in ein eigenes Haus zu investieren?“

„Jetzt hat der Kerl gestern die letzte Mark Schulden bezahlt und heute sagt er, ich kaufe ein Haus“, schnappte er nach Luft. „Ich werd’ noch verrückt mit Dir! Na, fang an, ich helfe Dir dabei.“

Nachdem ich das Haus besichtigt und mein Interesse am Kauf zum Ausdruck gebracht hatte, erbat sich die Verkäuferin einige Tage Bedenkzeit. Tage später bat sie mich telefonisch zu sich, und trank mit mir einen Cognac.

„Ich habe mich über Sie erkundigt. Sie sind ein ganz großer Mann.“

„Das stimmt nicht, gnädige Frau“, erwiderte ich. „Ich bin nur 1,74 Meter groß. Außerdem, ich war doch in der Reisebranche als Bankrotteur bekannt, wer sollte denn auf einmal Gutes über mich sagen? Aber haben Sie bitte keine Bedenken, ich lege Ihnen die Kaufsumme bar auf den Tisch.“

1961 suchte mich ein bekannter Frankfurter Architekt mit einem Anliegen auf.

„Herr Seifried, ich will Ihnen Ihr Haus abkaufen, danach diesen Schuppen abreißen und etwas Anständiges hinstellen, ein Bürogebäude.“

„Und wo bringe ich meine Leute unter?“

„Stellen Sie ein Zirkuszelt in den Grüneburgpark und setzen Sie die Leute hinein“, meinte er allen Ernstes. Er versuchte mir sein Angebot schmackhaft zu machen.

„Warum wollen Sie noch arbeiten? Mit dem Verkaufserlös hätten sie ausgesorgt.“

Ich blieb dabei und verkaufte das Haus nicht. Andere mir bekannte Hausbesitzer veräußerten dagegen ihre schönen alten Häuser. Und besitzen dank der Inflation heute weder Haus noch Geld. Die Patrizierhäuser sind hässlichen Betonklötzen, die nun das Frankfurter Westend „zieren“, gewichen.

1962 erwarb ich dann noch das Nachbarhaus, nun standen uns zwei Häuser für die Unterbringung der Mitarbeiter zur Verfügung.

Bereits Ende der 50er Jahre beförderten wir jeden Sonntag Reisende mit unserem neuen Kässbohrer „SETRA“-Bus nach Spanien, Abfahrt war morgens um 6 in Frankfurt. Am ersten Tag wurde bis Lyon gefahren und dann dort übernachtet. Am nächsten Tag musste mein Bruder Heiner die Costa Brava anfahren, Reisende absetzen und anschließend rechtzeitig am Hafen in Barcelona eintreffen. Heiner schaffte es immer, dass die Gäste nach Palma das letzte Schiff des Tages bekamen.

An meine erste Reisegruppe nach Palma erinnere ich mich noch sehr gut. Als diese in Palma angekommen war, stand in Frankfurt das Telefon nicht mehr still. „Nie wieder AMEROPA ... Betrug ... katastrophale Unterkünfte ...“, so ging es in einer Tour.

Mit dem nächstmöglichen Flugzeug flog ich nach Palma und holte meine Gäste aus den Quartieren., die wirklich zum Übelsten gehörten, was ich je gesehen hatte. Natürlich hatte ich mit unserem Partner Vereinbarungen getroffen, aber die waren samt und sonders nicht eingehalten worden. Ich suchte in den damals noch raren Hotels in Palma Ausweichunterkünfte für meine Gäste ... bis Mitternacht hatte ich bis auf zwei Gäste alle untergebracht. Ich suchte einen mir aus Wiesbaden bekannten Hotelier, der sich in Palma niedergelassen hatte, auf und bat ihn um Aufnahme meiner Reisenden.

Er wollte sie nicht aufnehmen.

„Morgen früh kommt eine Gruppe Amerikaner, die füllen mein Hotel komplett“.

Ich hielt dagegen.

„Wer ist Ihnen lieber, die Amis oder meine Gäste?“

Er lenkte ein.

„Na, holen Sie die beiden, sie bekommen ein Zimmer.“

Ich dankte ihm, holte meine Reisenden und spendierte anschließend eine Flasche Sekt.

*

Meine Frau und ich unternahmen eine Urlaubs- und Informationsreise an die Costa Brava und nach Mallorca. Bereits im Flugzeug von Barcelona nach Palma überreichte eine Beauftragte des mallorquinischen Touristikbüros meiner Frau einen Blumenstrauß. Und nach Ankunft in Palma lud uns eine Abordnung des Büros zum Lunch in den Yachtclub ein. Vermutlich wurde uns diese Ehre zuteil,

weil die AMEROPA einer der ersten Reiseveranstalter war, der Gesellschaftsreisen nach Spanien durchführte. Dass wir der Erste in Deutschland waren lässt sich aus der Tatsache schließen, dass unter den Fahrgästen, die früh am Sonntagmorgen an der Abfahrtstelle bereitstanden, viele bereits tags zuvor mit der Bahn aus Nord- und Süddeutschland angereist waren und in Frankfurt übernachtet hatten.

Bereits eine Stunde nach Abfahrt der Busse nach Spanien standen weitere 15-20 Fahrzeuge am Rossmarkt und am Goetheplatz zur Fahrt zu anderen Reisezielen bereit. Fahrer und Reiseleiter wiesen den Gästen die Plätze zu, 500 bis 800 Reisende liefen mit ihrem Gepäck auf der Suche nach ihrem Bus hin und her, das war ein rechtes Tohuwabohu. Oft kamen auch Expedienten vom Schalterdienst, Mitarbeiter der Abteilung Autobustouristik oder Lehrlinge zur Abfertigung der Gäste, denn es war interessant zuzusehen, was sich da alles abspielte. Eltern brachten Söhne und Töchter zum Bus, Küsschen wurden verteilt, auch an den Dackel, und manchmal flossen Tränen. Nach 8 oder 14 Tagen kamen sie dann alle wieder zurück, und wieder das gleiche Schauspiel mit Küsschen für Papa, Mama und den Dackel, der sich am meisten freute. Zum Glück ahnten Mama und Papa nicht, welch ausgiebigen Urlaubsfreuden ihre Töchter und Söhne oft genossen hatten. Nun, ich fand, sie sollten ruhig ihren Spaß haben. Bei einer Inspektionsreise nach Sizilien klärte ich, nachdem mich die örtliche Reiseleitung auf zwei junge Urlauberinnen aufmerksam gemacht hatte, die wegen Langeweile vorzeitig abreisen wollten, den Bademeister am Strand auf, dass er nicht nur für die Rettung Ertrinkender, sondern auch für lebenshungrige Urlauberinnen zuständig sei.

Um mich über den Service der Vertragspartner zu informieren, aber auch, um weitere Reiseziele zu erkunden, nahm ich mir während der Hochsaison immer wieder Zeit für solche 8-10-tägigen Inspektionsreisen - vorausgesetzt, es lief im Büro alles glatt. Was ich hierbei erlebte wäre Stoff für ein weiteres Buch mit dem Titel „Die Urlauber“. Ich traf Sonnenhungrige, Liebeshungrige, Glückliche, Unglückliche, Zufriedene und Unzufriedene, wobei letztere mir ihre gesammelten Notizen nach ihrer Rückkehr als mehrseitige Beschwerdebriefe zukommen ließen.

Des öfteren wurde ich um die Erfüllung von „Sonderwünschen“ gebeten. Zum Beispiel beschwerte sich im Grand Palast Hotel in Portoroc eine Dame über den Küchengeruch in ihrem Zimmer.

„Mache ich das Fenster auf, weiß ich morgens schon, was es mittags und abends zu essen gibt. Mache ich das Fenster zu, halte ich es vor Hitze nicht aus. Schauen Sie sich bitte mein Zimmer an, ich möchte in ein anderes umziehen.“

Ich war zwar in Eile, kam ihrer Bitte aber nach ... allerdings kam ich gar nicht bis zum Fenster. Die Dame, eine vollbusige Eva, stellte sich demonstrativ vor mich.

„Ich möchte schon lange mal mit Ihnen schlafen.“

„Nun, sie sind eine besonders hübsche Frau, dennoch kann ich Sie nicht erhören. Erstens habe ich eine liebe Frau, der ich treu bin. Und zweitens einen festen Reiseplan, der auf 10 Tage begrenzt ist, und den muss ich einhalten. Ich muss heute noch nach Triest, Grado, Mestre, Venedig, Cesenatico, Rimini und Riccione. Wenn ich es schaffe, dann will ich heute Nacht noch über die Berge nach Viareggio weiterfahren.“

Ich kannte die Frau, sie war schon lange eine zufriedene AMEROPA-Kundin. Aber nach diesem Zusammentreffen bekam ich sie nie mehr zu sehen.

Unterwegs kam mir doch manchmal der Gedanke, ob ich ihrem Wunsch nicht doch besser entsprochen hätte. Denn dann hätte ich vielleicht nicht nachts auf einer Passhöhe, im Schnee unter meinem Auto liegend, Schneeketten montieren müssen, sondern wäre vielleicht am nächsten Morgen, bei strahlender Sonne, gefahren. Der Winter war gekommen, und die Lastwagen standen kreuz und quer auf der Straße. Müde und durchgefroren kam ich morgens um sechs in Viareggio an.

Abgesehen von der Treue zu meiner Frau fehlte mir für solche Eskapaden aber auch wirklich die Zeit. Ich erinnere mich an etliche Konkurrenten, die bei solchen Gelegenheiten dem Vergnügen erlagen - ihre Unternehmen sind schon lange vergessen. Will man Erfolg haben, muss man sich oft entscheiden ...

Nach solchen Reisen wieder zurück im Büro, empfing mich unsere Empfangsdame meist mit den Worten: „Es ist gut, dass Sie wieder anwesend sind. Wenn bei Arbeitsbeginn Ihr Wagen im Hof steht, herrschen Zucht und Ordnung im Haus.“

*

Die AMEROPA baute stetig ihr Angebot an Bahnreisen in sogenannten Polstersonderzügen aus. Diese Sonderzüge wurden von der Deutschen Bundesbahn der Reisebüro-Fahrgemeinschaft „Alpen-See-Express“ zur Verfügung gestellt. Die Fahrgemeinschaft bestand aus einem losen Zusammenschluss von etwa 30 Bahnreise-Veranstaltern. Die Zuteilung der in jedem Sonderzug vorhandenen Plätze erfolgte durch die Sonderzug-Abteilung des Deutschen Reisebüros (DER).

Die AMEROPA gehörte dieser Fahrgemeinschaft anfangs noch nicht an. Wir mussten uns Woche für Woche um die Zuteilung dieser zu stark ermäßigten Preisen erhältlichen Plätze in den Sonderzügen bemühen. Unsere wiederholten Versuche, in die Fahrgemeinschaft aufgenommen zu werden, wurden immer wieder abgelehnt. Grund der Ablehnung waren die von der AMEROPA veranstalteten Omnibusreisen, die in Konkurrenz zu den Bahnreisen standen.

Ich ging zu Herrn Dr. jur. Walter Vogel, Referent für den Personenverkehr in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und später Präsident des Deutschen Reisebüro-Verbandes, und bat ihn um seine Unterstützung. Er stand meinem Ansinnen aufgeschlossen gegenüber und forderte das Deutsche Reisebüro in seiner Eigenschaft als Generalvertreter der Deutschen Bundesbahn auf, die AMEROPA in die Fahrgemeinschaft aufzunehmen. Als Auflage machte er mir allerdings, dass die AMEROPA die Autobustouristik nach und nach abbauen müsse.

Damit konnte ich erstmals mit meinem 1952 in die AMEROPA eingetretenen und inzwischen zum Prokuristen beförderten Egon Bayer sowie einigen Abteilungsleitern der Bahntouristik an den Sitzungen der Fahrgemeinschaft teilnehmen. Nach Ende der Sitzung und zurück im Büro rief ich alle in der Bahntouristik tätigen Abteilungsleiter zusammen und sagte: „Nach vielen Bemühungen wurden wir endlich in die Fahrgemeinschaft aufgenommen. Wir werden in die letzten Wagen der Sonderzüge einsteigen und dann so intensiv an die Arbeit gehen, bis wir uns durch alle Wagen nach vorne zur Lok vorgekämpft haben. Die Konkurrenz wird uns ab heute kennenlernen.“

Das Gros der vorwiegend nachts fahrenden Ferienreisenden wurde in Liegewagenzügen befördert, deren Anzahl bei weitem nicht ausreichte. Wir erhielten weniger Plätze zur Verfügung als nötig, und das Versprechen, bei den nächsten Abfahrten ausreichend Plätze zu bekommen, wurde bereits bei der darauf folgenden Abfahrt

nicht eingehalten. Allerdings erfuhren wir das so frühzeitig, dass wir mit Hilfe zuständiger Bundesbahner einen Schlafwagenzug einsetzen konnten. Dazu wurden Wagen aus Holland und Belgien nach Dortmund geholt und gemeinsam mit deutschen Schlafwagen zu einem AMEROPA-Schlafwagensonderzug zusammengestellt. Mit den DB-Fahrplan-Gestaltern handelten wir den Fahrplan von Dortmund nach München aus. Gemäß unserem Vorschlag fuhr unser Schlafwagenzug als Vorzug im Blockabstand voraus, also etwa fünf Minuten vor dem Liegewagenzug der anderen Veranstalter. Außerdem ermöglichte man uns, dass auf allen größeren Bahnhöfen beide Züge zum Ein- und Ausstieg der Gäste auf demselben Bahnsteig anhielten. Meinen acht Mitarbeitern gab ich folgendes mit: „Sie fahren nach Dortmund und sorgen dafür, dass vor Einsatz des Zuges alle Betten bezogen sind, auch jene, die nicht belegt werden. In allen Abteilen sind die Vorhänge zurückzuziehen und alle Lichter einzuschalten. An jedem Fenster sind die Aufkleber ‚AMEROPA‘ anzubringen, und bei jedem Halt in den Bahnhöfen sind Sie mit der AMEROPA-Binde am Arm den Gästen beim Ein- und Ausstieg behilflich.“

Meine Absicht war klar: die meisten Reisenden sind zwischen 10 und 20 Minuten vor Abfahrt ihres Zuges bereits auf dem Bahnsteig. Daher würden sie unseren hell erleuchteten Zug als erstes sehen. Und natürlich waren unter diesen Reisenden auch viele Gäste der anderen Veranstalter ...

„Nächstes Mal fahren wir mit AMEROPA!“ war ein Satz, den meine Mitarbeiter auf den Bahnsteigen häufiger hörten.

Die Konkurrenz war verärgert. Sie drohte mit einer Klage wegen Verstoßes gegen die Zugabeverordnung, die Schlafwagen- statt Liegewagenbeförderung zum gleichen Preis nicht zuließ.

Dr. Idelberger, mein Rechtsanwalt, meinte nur: „Auf diese Klage freue ich mich.“ Aber es kam nichts.

Liegewagenplätze hatten wir ab diesem Tag zur Genüge. Das war auch gut so, denn Schlafwagenzüge einzusetzen, das konnten wir uns nur einmal erlauben, da wir dabei drauflegten. Davon abgesehen verlief diese Sonderfahrt auch nicht ohne Hindernisse. Der Zug traf, von Dortmund kommend, spät abends in Frankfurt ein. Ich stand mit vielen meiner Mitarbeiter und befreundeten Bundesbahnern auf dem Bahnsteig, um ihn zu begrüßen. Ich freute mich sehr, dass uns dieser Coup gelungen war, und lud anschließend alle zum Umtrunk ein.

Um 9 Uhr am folgenden Morgen erreichte mich ein Anruf von der Bundesbahn.

„Euer Zug, der um 7 in München ankommen sollte, was glaubt ihr, wo der ist? Bereits in Mannheim wurde ein Wagen ausrangiert, und gerade wird in Augsburg der zweite abgehängt. In beiden brach während der Fahrt ein Feuer aus!“

Feuer? Nun, die meisten Schlafwagen wurden seinerzeit noch mit Kohleöfen beheizt. Hatte der Schlafwagenschaffner vielleicht zuviele Kohlen aufgelegt?

Unsere Telefonanlage lief heiß, alle Zielortreiseleiter und Quartiergeber wurden verständigt, dass die Gäste eventuell drei bis vier Stunden später ankommen könnten, die Betten sollten auf jeden Fall freigehalten werden. Es war Winter-Hochsaison, und die Unterkünfte waren knapp, daher mussten wir hier sofort reagieren.

Aber alles in allem war der Schlafwagensonderzug eine einmalige Werbung für die AMEROPA gewesen.

*

Damals flogen die Urlauber noch nicht in den Süden, die Charterflugtouristik gab es noch nicht. Die Sonderzüge liefen unter dem Namen „ALPEN-SEE-EXPRESS“ (ASE) und „NIBELUNGEN-EXPRESS“. Die Abgangshöhe des ASE für die Nord-Süd-Richtung waren Hamburg-Altona und Dortmund. Für Reiseziele an die Nord- und Ostsee waren die Abgangsbahnhöfe Frankfurt/Main und Köln. Die Züge fuhren in wöchentlichen Umläufen, beginnend und endend mit der Sommer- bzw. Winterreisezeit.

Als wir der Fahrgemeinschaft noch nicht angehörten, waren wir bezüglich der Mitfahrt im Nibelungen-Express auf das Entgegenkommen eines Reisebürokollegen in Frankfurt angewiesen. Da kam es vor, dass er die bereits Wochen vor Beginn der Zugumläufe für die Sommer-Reisezeit gemachte Zusage, mir ausreichend Sonderzug-Fahrkarten und dazugehörenden Platzkarten für das jeweilige Wochenende rechtzeitig zur Verfügung zu stellen nicht einhielt. Ich sollte sie erst am Freitagvormittag erhalten wenn er wisse, wieviele Plätze er der AMEROPA noch zur Verfügung stellen könne. Das hätte bedeutet, die Karten könnten den Reisenden nicht mehr rechtzeitig zugesandt werden. Also mussten wir statt der um 50% ermäßigten Sonderzufahrten den Gästen Normalfahrkarten über unsere Agenten für die Benutzung von Regelzügen ohne Platzkarten zur Verfügung stellen.

Unsere Gäste reagierten verständlicherweise sehr verärgert, und unser Gewinn war dahin. Das wollte ich nicht auf mir sitzen lassen ...

Ich traf während eines Osterurlaubs im Bahnhof von Bordighera an der Riviera einen der tüchtigsten Mitarbeiter des Frankfurter Kollegen, er begleitete gerade eine Oster-Reisegesellschaft. Er sah mich in der Bahnhofshalle, kam auf mich zu und wir wechselten einige freundliche Worte. Ich beendete unser Gespräch mit den Worten: „Herr Ludwig, es gefällt mir nicht, dass Sie Ihre Zukunft nicht in der AMEROPA sehen. Wann fangen Sie bei mir an?“

Drei Monaten später kam er zu uns. Und zwei seiner Kollegen folgten ihm nach kurzer Zeit. Das Unternehmen des Kollegen verschwand, nachdem es die wichtigsten Mitarbeiter verloren hatte, nach kurzer Zeit von der Bildfläche.

*

Das ganze erste Halbjahr 1963 hatte ich einigen Bundesbahnern mit immer denselben Ermahnungen in den Ohren gelegen.

„Mit unseren Reisebüro-Sonderzügen können wir keinen Staat mehr machen. Die Wagengarnituren sind veraltet, das Bahnfahren ist nicht mehr attraktiv. Ich sehe die Zukunft der Bahntouristik in Gefahr. Stellt uns Veranstaltern die drei schönen Intercity-Triebwagengarnituren für die Beförderung unserer Ferienreisenden zur Verfügung.“

Im Sommer wurde dann endlich eine Sitzung in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn einberufen, zu der die Vertreter der Großveranstalter Touropa, Scharnow, Hummel (die späteren Gründungsgesellschafter der TUI) und ich gebeten wurden. Gleich zu Beginn der Sitzung gab ein Vertreter der anderen Reiseunternehmer eine Erklärung ab.

„Wir möchten hiermit klarmachen, dass wir es ablehnen, gemeinsam mit der AMEROPA zu fahren.“

„Dann sollen die anderen Bewerber zwei Zuggarnituren erhalten, ich verlange für die AMEROPA eine“, erwiderte ich. „Gleiches Recht für alle.“

Die Herren der DB stimmten zu.

„Kann die AMEROPA denn eine Garnitur alleine füllen?“, hakte der Sprecher der anderen nach.

„Lassen Sie das mal meine Sorge sein.“

Im Oktober desselben Jahres fand anlässlich der DRV-Jahrestagung in Hamburg ein großer Empfang im Hotel Atlantik statt. Den nutzte ich, um den Herren der zukünftigen TUI einen Schrecken einzujagen. Ich setzte das Gerücht in die Welt, die AMEROPA würde einen Teil ihrer Zugplätze an Neckermann abgeben.

Aufregung und Empörung machten die Runde. Wenig später sprach mich ein Mitarbeiter der Großen an.

„Herr Seifried, heute Nachmittag um 14 Uhr tagen die Köpfe unserer Unternehmen, Thema ist Ihre Politik mit Neckermann. Sie werden gebeten, an der Tagung teilzunehmen.“

„Was gehen mich deren Sorgen an“, gab ich zurück. „Die sollen ruhig tagen, ich schaue mir derweil Hamburg an.“

*

Dem weiteren Ausbau unseres Vertriebsnetzes widmeten wir unsere ganze Arbeitskraft.

Viele vor dem Krieg bereits existierenden Reisebüros, die so genannten ‚Amtlichen‘, lehnten nach wie vor den Verkauf von AMEROPA-REISEN ab.

Sie wollten mit dem ehemals bankrottreifen Unternehmen und dessen Geschäftsführer, dem Nichtfachmann, nichts zu tun haben. Unter ‚amtlich‘ verstand man damals die vom DER in seiner Eigenschaft als Generalvertreter der Deutschen Bundesbahn an deutsche Reisebüros zugesprochenen Untervertretungen.

Für Bayern übernahm dies das Amtliche Bayrische Reisebüro in München. Diese Reisebüros konnten dann Fahrkarten der Deutschen Bundesbahn und vieler europäischer Eisenbahnen sowie Tickets von Fährschiffgesellschaften verkaufen.

Wie gesagt, diese ‚Amtlichen‘ verweigerten uns die Zusammenarbeit, wir waren gezwungen, zum Vertrieb unserer Reisen unkonventionelle Wege zu finden. Ich und einige Mitarbeiter fuhren zum Aufbau von Konkurrenzbüros quer durch Deutschland. Inhabern von Omnibusbetrieben, Lotterieannahmestellen, Versicherungsagenturen, Leihbüchereien, Drogerien und vielen weiteren Geschäften mehr, auch einer Laufmaschenaufnahme in Gießen, boten wir an, ihren Geschäftsumfang zu erweitern und AMEROPA-Reisen zu verkaufen. In vielen Städten wurden zur Information Pressekonferenzen abgehalten.

Die Neueinsteiger wurden von uns laufend im Verkauf von Reisen geschult. Von den ‚Amtlichen‘ kam derweil viel Kritik und Häme.

„Auf jedem Bauernhof lässt er seine Reisen verkaufen“, musste ich einmal hören.

„Bauernhof? Soll recht sein, Hauptsache, der Kunde wird so gut beraten, dass er wiederkommt, und ich bekomme rechtzeitig vom Bauern mein Geld.“

Das AMEROPA-Vertriebsnetz erreichte im Lauf der Jahre einen Umfang von über 1000 Agenturen, von den ‚Amtlichen‘ abwertend als „Aussenseiter“ bezeichnet.

In meinem Bestreben, das AMEROPA-Vertriebsnetz noch weiter auszubauen, führte ich Verhandlungen mit „Neckermann und Reisen“ (NUR), mit „Karstadt“ und vielen ADAC-Gaubüros. Das Ergebnis meiner Bemühungen: Alle 65 NUR-Reisebüros sowie alle Reisebüros der Karstadt-Kaufhäuser und einige ADAC-Gaubüros propagierten und verkauften AMEROPA-Reisen. Nach AMEROPA-Reisen, bekannt für „Beste Leistung bei angemessenen Preisen“, wurde allorts gefragt.

Auch mit den Versandhäusern Otto in Hamburg, Schwab in Hanau und Vetter in Mannheim wurden Verhandlungen geführt. Man diskutierte über die Möglichkeit, AMEROPA-Reisen in deren Katalogen zu offerieren. Meine Vorschläge ließen sich jedoch nicht realisieren.

Die AMEROPA hatte den Durchbruch geschafft. In vielen kleineren und allen größeren Städten in Deutschland wurden unsere Reisen von unseren Agenturen und Vertragspartnern angeboten, der Vertrieb lief auf Hochtouren. Die meisten „Amtlichen“ zögerten jedoch immer noch, für uns tätig zu werden.

Kein Geringerer als der Inhaber des Versandhauses Quelle, Herr Schickedanz, wurde 1967 auf mich aufmerksam. Er bat mich, nach Fürth zu kommen und bot mir an, Chef der Quelle-Reisen zu werden, bei gleichzeitiger Eingliederung der AMEROPA in sein Unternehmen. Nachdem ich meinen Berater davon berichtet hatte, rieten mir alle, das Angebot anzunehmen. Ich aber lehnte ab. Lieber ein kleiner König als ein großer Fürst. Allerdings nutzte ich das Angebot, um meine strategische Stellung zu sichern und setzte einige maßgebende Herren der Bundesbahn davon in Kenntnis. Die befürchteten nun, dass der Seifried zusammen mit seinem Stab hervorragender Mitarbeiter, sollte er denn Chef der Quelle-Reisen werden, seine bisher vorwiegend auf

die Veranstaltung von Bahn-Reisen ausgerichteten Aktivitäten künftig der Quelle-Flugtouristik widmen würde. Das musste natürlich verhindert werden.

Deshalb sagten mir die Herren ihre Unterstützung zu und legten im Dezember den „amtlichen“ Reisebüros, ihren Vertretungen also, nahe, sich auch für den Verkauf von AMEROPA-Reisen einzusetzen. Die AMEROPA durfte dabei allerdings nicht direkt genannt werden, also wurden dort „MEROP“-Reisen verkauft. Trotz der Vorgabe gab es aber auch weiterhin Reisebüros, die sich weigerten, uns in ihr Angebot aufzunehmen. Fruchteten direkte Gespräche nicht, schickte ich unsere Außendienstler in diese Städte mit dem Auftrag, irgendwelche Geschäftsinhaber zu finden, die gewillt waren, ihr Angebot zu erweitern und AMEROPA-Reisen zu verkaufen und setzten diese den Uneinsichtigen somit als Konkurrenz direkt vor die Nase.

Ich erinnere mich an einen dieser Fälle. Der Inhaber eines Versicherungsbüros namens Eibel war nach einem Gespräch zur Zusammenarbeit bereit. Tage danach hing an der Eingangstür seines Ladenlokals der Aufkleber ‚AMEROPA-Vertretung‘, im Schaufenster hing das Werbeplakat „Jede AMEROPA-Reise bei bester Leistung preiswert“ und in der Zeitung wurden Annoncen geschaltet („AMEROPA - Reisen für den anspruchsvollen Gast“ oder „Ihre Ferienreise - Eine AMEROPA-Reise“), die auf die neue Vertretung hinwiesen.

Bei Herrn Maier, Inhaber des dortigen amtlichen Büros, schlug das wie eine Bombe ein. Bisher war er in puncto Vermittlung und Verkauf von Reisen Alleinherrscher am Ort gewesen. Er sann auf Rache.

Die AMEROPA besaß eine IATA-Lizenz. Die IATA mit Sitz in Genf ist der internationale Dachverband der Fluggesellschaften. Jedes Reisebüro, das für Linienflüge dieser in der IATA zusammengeschlossenen Fluggesellschaften werben und Tickets an Endkunden verkaufen will, braucht eine Lizenz. An Zwischenhändler (NON-IATA-Büros) durfte bei Androhung des Entzuges der Lizenz nicht verkauft werden.

Maier besorgte sich also bei Eibel, dessen Büro noch keine IATA-Lizenz besaß, ein Flugticket. Und da Eibel das Ticket von der AMEROPA erhalten hatte, hatte die AMEROPA gegen die Vorschriften verstoßen und Maier uns damit im Griff.

Er schickte umgehend eine Anzeige an den Deutschland-Direktor

der Deutschen Lufthansa, Herrn Eilers, und fügte ihm das Ticket bei. Eilers rief mich sofort an.

„Ich habe Bauchschmerzen wegen der AMEROPA. Es liegt eine Anzeige auf meinem Schreibtisch wegen eines Verstoßes gegen die IATA-Resolution. Das Ticket ist ausgestellt auf eine Mrs. Fell zum Flug nach England. Den Anzeigenden darf ich Ihnen natürlich nicht nennen.“

Mrs. Fell, Ziel London, das reichte uns aber als Anhaltspunkt. Dieses Ticket hatten wir an Eibel geschickt. Es konnte also nur Maier gewesen sein. Würde diese Anzeige zur IATA-Zentrale nach Genf weitergeleitet, die AMEROPA wäre ihre Lizenz los und in Deutschland, in der ganzen Welt und bei allen Geschäftspartnern blamiert gewesen. Soweit wollte Herr Eilers es für die AMEROPA nicht kommen lassen. Er durfte die Anzeige aber auch nicht im Papierkorb verschwinden lassen.

Ich ging zu zwei Vorstandsmitgliedern eines namhaften Reisebüros und bat um Hilfe. Maier hatte die Vertretung dieses Büros, und die beiden Herren hätten ihn zur Rücknahme der Anzeige veranlassen können. Aber ich stieß auf Ablehnung.

Zurück im Büro bat ich fünf meiner tüchtigsten Mitarbeiter zu mir.

„Meine Damen und Herren, Sie müssen Ihre Arbeit unterbrechen, Sie fliegen nach Hamburg und Bremen, Sie fliegen nach Köln und Düsseldorf, Sie nach Stuttgart und München, Sie nach Berlin, Sie fahren nach Mannheim und Ludwigshafen und Sie fahren nach Mainz, Wiesbaden und Koblenz. Sie kaufen in Non-IATA-Büros Flugtickets auf. Bei Erfolg - Anruf an mich. Ich sage Ihnen, wann Sie wieder zurückkommen können.“

Sie schwirrten aus ... das Ergebnis war, wie ich es mir gedacht und gewünscht hatte.

Am nächsten Morgen ging ich wieder zu den Vorstandsmitgliedern, die mir die Hilfe verweigert hatten.

„Meine Herren, wie sie sehen, konnte ich mir selbst helfen. In meiner Tasche stecken 48 Flugtickets, alle in deutschen Non-IATA-Büros gekauft. Und Sie werden sich wundern, es finden sich auch Tickets aus Ihren Filialen sowie Tickets aus Reisebüros von Vorstandsmitgliedern des Deutschen Reisebüroverbands darunter.“

Sie schauten mich an wie vom Donner gerührt. Der Vorstandssprecher des Unternehmens wurde blass.

„Das kann doch nicht wahr sein, erst kürzlich erklärte ich noch auf einer Konferenz in Hongkong, dass wir in Deutschland uns an die Bestimmungen halten. Ich kann mich ja nirgends mehr sehen lassen.“

„Ich vermute, sie sind nun in der Lage, mir zu helfen. Wenn nicht, hängen links und rechts neben mir je 24 weitere Schandtäter wegen Nichtbeachtung der IATA-Bestimmungen am Kreuz. In Gesellschaft stirbt es sich leichter. Auch Sie werden dabei sein.“

Nun waren die Herren hellwach, so wie ich früher in der Fliegerei bei kotzendem Motor über unwegsamem Gelände. Sie gingen ans Telefon und riefen Herrn Maier an.

„Fahren Sie unverzüglich zum Flughafen Rhein-Main und holen Sie Ihre Anzeige zurück. Sagen Sie, Ihrer Handlung lag ein Irrtum zugrunde.“

Nach zwei bis drei Stunden war meine Lizenz gerettet. Und die der anderen Sünder auch. Aber ich behaupte, auch heute noch halten sich die IATA-Vertreter nicht an die Bestimmungen.

Viele meiner früheren Aktenordner wurden im Laufe der Zeit aussortiert. Dieser steht aber immer noch in meinem Schrank. Und wird dort auch stehen bleiben bis zu meinem Umzug ins Altersheim. „IATA-Aktion 1963“ steht auf dem Ordnersrücken, darin befinden sich die Kopien aller Flugtickets mit dem Stempel der IATA-Vertreter sowie Kopien der Rechnungen an die Non-IATA-Reisebüros.

*

Ich hatte in diesem Jahr noch mit zwei weiteren dieser „Amtlichen“, und zwar aus Rheinland-Pfalz, zu tun.

Jedes Jahr nach Auslieferung der Reisekataloge an die AMEROPA-Agenturen starteten wir, meine Abteilungsleiter und ich, zu Werbe- und Informationsreisen für meine Agenten durch Deutschland. In Hamburg, Hannover, Essen, Düsseldorf, Köln, Mainz, Ludwigshafen, Würzburg und vielen weiteren Städten versammelten sich aufgrund unserer Einladung jeweils einige Dutzend unserer Agenten, die mit unseren Reise-Ausschreibungen vertraut gemacht wurden.

Eine dieser Veranstaltungen fand in Ludwigshafen am Rhein statt. Vor Beginn der Veranstaltung trafen nach und nach die Agenten ein. Ich empfing die Damen und Herren vor dem Salon, wechselte einige freundliche Worte mit jedem und bedankte mich für ihr Erscheinen.

Darunter waren auch zwei junge, mir unbekannte Herren.

„Darf ich fragen, von welchem Büro kommen Sie?“

„Wir kommen von zwei Reisebüros, die nicht für die AMEROPA werben, auch keine AMEROPA-Reisen verkaufen – und das auch nie tun werden. Wir wollen nur einmal sehen, welche Touristik-Nieten hier teilnehmen und sich einbilden, Reisen verkaufen zu können.“

Mir schwoll der Kamm ob dieser Frechheit

„Ich rate Ihnen, gehen Sie wieder nach Hause.“

Aber sie ließen sich nicht abhalten. Frech, wie sie waren, gingen sie in den Tagungsraum und suchten sich Sitzplätze.

Zu Beginn der Tagung begrüßte ich meine Gäste freundlich - und klärte sie über die beiden anwesenden Lummel und deren beleidigende Bemerkungen, die AMEROPA und deren Agenten betreffend, auf. Doch dann platzte mir der Kragen.

„Hinaus Ihr Schweinehunde, Ihr Lumpen,“, brüllte ich in meiner Wut. „Ihr wollt meine Agenten beleidigen, raus mit Euch!“

Totenstille herrschte im Raum, die beiden standen auf und verließen schleunigst den Saal. Beim Hinausgehen ging ich ihnen nach.

„Sagt euren Chefs, die euch geschickt haben, einen schönen Gruß von mir, sie können mich alle mal kreuzweise. Ich erwarte sie in Frankfurt und stehe ihnen dort zur Verfügung.“

Nach einigen Tagen erhielt ich vom Verbandspräsidenten die Aufforderung, schriftlich zu dem Vorfall Stellung zu nehmen. Ich lehnte ab und verlangte eine direkte Aussprache. Ich wurde nach Mainz ins Hotel „Mainzer Hof“ gebeten. Ich ließ es mir nicht nehmen, zehn Minuten zu spät zu kommen. Der Präsident, die beiden Beleidigten und die beiden Verbandsgeschäftsführer saßen am Tisch, ich ihnen gegenüber, als ‚Angeklagter‘. Der Präsident sprach mich an: „Herr Seifried, Sie wissen, warum wir uns hier treffen. Äußern Sie sich bitte dazu.“

Ich stand auf, postierte mich direkt vor deren Tisch und sprach mit erhobener Stimme.

„Meine Herren, was ich gesagt habe, dazu stehe ich. Wenn Sie es noch einmal hören wollen, kann ich es gerne wiederholen. Was glauben Sie denn, wie lange ich noch zuschaue, dass ihre „Amtlichen“ über mich, die AMEROPA und unsere Agenten herziehen! Bis heute war ich – und ich zitiere sie - der Dahergelaufene, der Laie, der Benzinkutscher, der Bankrotteur. Damit ist jetzt Schluss! Wenn Sie glauben, Sie können mich weiter am laufenden Band beleidigen,

dann haben Sie sich alle geirrt. Von heute ab passe ich mich Ihrem Benehmen an! Wer hatte denn damals die AMEROPA an den Rand des Konkurses gebracht? Einer von Ihrer Sorte, meine Herren, ein Fachmann war es. Und wieviele Ihrer Kollegen stehen heute schon wieder auf der Kippe? Ich als Nichtfachmann habe doch Sie, Sie Herren Touristikexperten, vor weiterem Schaden an ihrem Ansehen bewahrt. Hätte ich nicht die Geschäftsleitung der bankrottreifen AMEROPA übernommen, was wäre denn dann gewesen? Sie sollten mir für meinen Einsatz danken, statt über mich herzuziehen. Ich warne sie, hüten Sie sich davor, mich oder die AMEROPA weiterhin schlechtzumachen oder meine Agenten zu beleidigen. Ich werde mit Ihren Waffen zurückschlagen. Haben Sie mir nun noch etwas zu sagen? Haben Sie noch Fragen? Oder sind Sie nun endlich einmal im Bilde? Nehmen Sie zur Kenntnis, in mir fließt Metzgerblut und keine Buttermilch. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!“

Ich ließ sie erst gar nicht mehr zu Wort kommen, machte kehrt und verließ den Sitzungsraum.

In Frankfurt angekommen klingelte das Telefon. Ein Sitzungsteilnehmer - wir waren seit langem befreundet - war am Apparat.

„Mein lieber Karl, verdammt noch mal, uns hat’s die Sprache verschlagen! Wir kamen uns vor, als hätten uns alle Mainzer Hunde ans Hosenbein gepinkelt.“

Mit einem der damals von mir Beleidigten traf ich mich später auf seine Bitte hin sonntags in der „Krone“ in Assmannshausen. Er bot mir das „Du“ an und wollte, wie viele andere vor ihm, die es früher abgelehnt hatten, sich mit mir, dem Bankrotteur und Außenseiter, an einen Tisch zu setzen, Gesellschafter der AMEROPA werden. Für sie alle hatte ich nur ein müdes Lächeln übrig. Nach und nach sind viele von ihnen vom Reisemarkt verschwunden. Sie waren dem in den 60er Jahren beginnenden Konkurrenzkampf mit den in die Touristik einsteigenden Versandhäusern, wie Kaufhof, Neckermann und Quelle, nicht gewachsen.

*

Der trotz Ablehnung durch die gesamte deutsche Touristik-Branche kometenhafte Aufstieg der AMEROPA ließ die Aufteilung in eine Reiseveranstalter- und eine Reisemittlerorganisation ratsam erscheinen. Neben dem ehemaligen Stammbüro am Roßmarkt 12 wurden

vier weitere Filialen in den besten Lagen von Frankfurt eröffnet. In Köln hatten wir schon 1954 im Blau-Gold-Haus am Domplatz eine Filiale. Diese wurde vorwiegend zum Empfang der aus England über Holland nach Deutschland einreisenden, vorwiegend amerikanischen Gäste genutzt. Mitte der 60er Jahre erhielten zwei meiner Reisebüros auf Antrag die Vertretung des Deutschen Reisebüros (DER) und somit auch die Vertretung der Deutschen Bundesbahn und ausländischer Eisenbahnen.

Zu Neujahr 1962 hatte ich eine Idee.

„Was halten Sie davon, wenn wir unsere Geschäftspartner zu einem Empfang in unser wunderschönes Patrizierhaus einladen?“ fragte ich meine Mitarbeiter. Sie stimmten begeistert zu.

Dieser Empfang wurde zur regelmäßigen Einrichtung. Jedes Jahr folgten sechzig bis achtzig Gäste unserer Einladung, leitende Herren der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, der Präsident der Bundesbahndirektion Frankfurt, der Vorstand des Deutschen Reisebüros, die Geschäftsführer der Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft, die Deutschland-Direktoren der in Frankfurt ansässigen Fluggesellschaften, die Chefs vieler internationaler Verkehrsbüros und viele deren leitenden Mitarbeiter sowie Vertreter der Stadt Frankfurt, auch der Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer. Von einem Geladenen erfuhr ich zwar später einmal, er habe seinen leitenden Mitarbeiter gesagt „Wenn wir alle hingehen, erweisen wir ihm zu viel Ehre.“ Dennoch, alle waren da, auch er.

Wie sagt das Sprichwort? „Neid muss man sich erarbeiten, Mitleid wird einem geschenkt.“

Der Deutschland-Direktor einer internationalen Fluggesellschaft stellte mir einmal die Frage, warum ich diese Empfänge denn veranstalte.

„Haben wir nicht allen Grund zum Feiern? Denken Sie an unsere Vergangenheit!“

Nach meiner Begrüßungsrede berichtete dann immer Dr. Idelberger von den schwierigen Aufbaujahren der AMEROPA, von den Sorgen und Nöten, aber auch vom Durchhaltevermögen des Geschäftsführers. Er verglich die vier Gesellschafter der AMEROPA mit in Milch gefallenen Fröschen. Drei von ihnen gaben auf und ertranken. Der Vierte strampelte so lange, bis er auf der Butter saß.

Früher erhielten wir Agenten, wenn wir bei den Fluggesellschaften

zu Gast waren, außer Werbematerial immer ein kleines Geschenk. Meist waren es Kugelschreiber oder Kalender, manchmal aber auch andere kleine Aufmerksamkeiten. Ich wollte es genauso handhaben und hatte deshalb meine Mitarbeiter vor dem Empfang gefragt, was wir denn unseren Gästen wohl überreichen könnten. Es wurde lange darüber diskutiert, viele Vorschläge wurden verworfen. Dann unterbreitete ich einen Vorschlag.

„Was halten Sie davon, wenn jeder Gast zum Abschied ein Wurstpaket bekommt, einen Presskopf, eine Blut- und eine Leberwurst?“ Dies fand allgemeine Zustimmung.

Mein Bruder, der 1931 die Metzgerei meines 1916 verstorbenen Vaters wieder eröffnet hatte und für seine besonders schmackhaften Wurstspezialitäten bekannt war, ließ für diesen Anlass spezielle Plastiktüten mit dem Aufdruck „Metzgerei Josef Seifried, Heldenbergen“ herstellen. Die AMEROPA war somit im wörtlichen Sinne in aller Munde. Das Metzgerei-Präsent war sehr beliebt bei unseren Gästen, bei der Zusage zur Einladung fragten viele, ob es denn auch wieder die gute Wurst gäbe ...

*

Der Abteilung AMEROPA-Flugreisen widmete ich immer meine besondere Aufmerksamkeit. Das Angebot für Einzel- und Geschäftsreisen sowohl mit Linien- als auch mit Charterflugzeugen wurde erheblich ausgeweitet. Hierzu hatte ich ein weiteres Unternehmen, die Trans-Continent-Reisen GmbH mit Sitz in Hamburg, gegründet. Sie übernahm die Planung und Durchführung dieser Reisen. Der Sitz in Hamburg ebenso wie Strohmänner, die als Anteilseigner fungierten, sollten die Konkurrenz täuschen. Denn nur im Unwissen darüber, dass die AMEROPA hinter der „TRANSCO“ steckte, verkauften sie fleißig deren Reisen.

Desweiteren beteiligte sich die Ameropa zu 50 Prozent an der Inter-Continent-Reisen GmbH mit Sitz in Stuttgart. Dieses Unternehmen führte Flugreisen in die Balkanländer durch, um Kontakte zwischen deutschen Staatsangehörigen und früher ausgewanderten Verwandten zu ermöglichen und zu festigen. Ich denke hier unter anderem an die Donauschwaben und an die Siebenbürger Sachsen.

In dieser Zeit organisierte ich auch eine Reise für europäische Röntgenfachärzte zum Weltkongress in Montreal in Verbindung mit einer Studienreise durch die USA. Die Reise, deren Vorbereitung

ich mich intensiv widmete, wurde ein voller Erfolg, und nach seiner Rückkehr erhielt ich vom Präsidenten der Gesellschaft überschwängliches Lob: „Ich lobe die AMEROPA, wo ich geh’ und steh.“

Als Jahre später der Weltkongress in Südamerika stattfinden sollte, lehnte ich die Organisation der Reise ab. In Südamerika hatte ich keine Vertragspartner wie in den USA und Kanada. Diese vertrauten mir ihre Europa-Reisenden an, ich ihnen meine USA- und Kanada-Reisenden. An der Kongressreise in die Staaten hatte ich gut, sehr gut verdient. Mangels zuverlässiger Verbindungen nach Südamerika war mir allerdings das Risiko zu groß, bei einer nicht so erfolgreich verlaufenden Reise das nun erworbene Ansehen zu verlieren. Das war mir wichtiger als der finanzielle Gewinn.

Nach zehn Jahren wurde die TRANSCO im Interesse einer noch intensiveren Zusammenarbeit mit der DB liquidiert. Ich hatte zwar mit der Gründung dieser GmbH einen langfristigen Plan verfolgt, der sich aber bei der damaligen Entwicklung nicht realisieren ließ. Hinzu kam, dass unter den Flugreiseveranstaltern ein Preiskrieg ausgebrochen war, der vielen den Garaus machte. Ich hatte oft zu meinen Mitarbeitern gesagt, dass wir aufpassen müssten, dass die stark risikobehaftete Flugtouristik nicht eines Tages wie eine Lawine unaufhaltsam abwärts rutscht und die AMEROPA mitzieht.

*

1967 bat uns die Bundesbahn, unsere Reisekataloge für das folgende Jahr im Vier-Farben-Druck auf den Markt zu bringen. Bis dahin waren nur die Reisekataloge für Schiffs- und Flugreisen im Farbdruck erschienen. Wir kamen der Bitte nach, dafür erlaubte uns die DB den Aufdruck „AMEROPA MIT DER BUNDESBAHN“. In fast allen Bahnhöfen des Bundesgebietes hingen von da an die bunten Plakate mit den Titelbildern unserer Kataloge. Wir alle waren stolz auf die AMEROPA.

Am 29. Juni 1972 schloss die AMEROPA einen Kooperationsvertrag mit der Deutschen Bundesbahn. Die AMEROPA verzichtete auf die Ausschreibung von Bus- und Flugreisen, und die DB verpflichtete sich im Gegenzug, an allen Reiseauskunftsschaltern im gesamten Bundesgebiet AMEROPA-Reisen zu bewerben und zu verkaufen. Die AMEROPA war nun eine nicht mehr wegzudenkende Größe der Reisebranche, sie genoss höchstes Ansehen. Und eine

Kooperation mit der DB, das war eine besondere Auszeichnung, die sonst niemand vorweisen konnte. Es verhalf uns zum größten Vertriebsnetz innerhalb Deutschlands. AMEROPA-Reisen wurden in über 2500 Reisebüros verkauft: bei den „Amtlichen“, in unseren Agenturen, bei der NUR, Karstadt, in den ADAC-Gaubüros und an 850 Fahrkartenausgabestellen und Reiseschaltern der DB. Laut AMEROPA-Pressebericht vom März 1995 wuchsen die Zahlen auf mehr als 5000 Reisebüros in ganz Deutschland und 1000 Fahrkarten-Ausgabestellen der Deutschen Bahn AG.

Damit war aus der einst geächteten AMEROPA einer der großen deutschen Reiseveranstalter geworden.

*

Den weiteren Aufbau des Incoming-Geschäftes im Auge, aber auch die Möglichkeiten zukünftiger geschäftlicher Entwicklungen, an die ich seit langem dachte, gliederte ich das stark gewinnbringende Incoming-Geschäft aus der AMEROPA aus und gründete 1986 die STS, die SEIFRIED-TRAVEL-SERVICE, die diese Sparte übernahm. In der Folge erstellten wir neue Angebote für Studien- und Rundreisen durch Europa, die wir in die ganze Welt verschickten.

Ich unternahm eine weitere Werbereise in die USA und nach Kanada und besuchte meine Geschäftspartner, aber auch andere Reiseveranstalter und Fluggesellschaften, von denen ich wusste, dass bei Ihnen auch andere Interessenten mit Reiseziel Europa vorsprachen. Unter diesen Interessenten waren Vereine, Schulen, Symphonieorchester, Ärzte, Professoren und Messebesucher, die teils als Einzelreisende, teils in Gruppen kamen. Es gab keinen Wunsch, den wir nicht zu erfüllen vermochten. Alle Mitarbeiter der Abteilung Incoming widmeten sich mit großer Freude und Einsatzbereitschaft ihrer ebenso interessanten wie abwechslungsreichen Arbeit.

Aus unseren nach Übersee versandten Werbeschriften, Katalogen und Sonderangeboten konnte man ersehen, dass wir nur beste Leistungen bei genauso kundenfreundlicher wie seriöser Preisgestaltung anboten. Billigreisen fanden sich nicht im Angebot der STS, denn Schleuderpreise und hochwertige Leistungen, das geht nicht zusammen. Die STS wurde in kurzer Zeit zu einem Begriff für Seriosität und hohe Qualität in der ganzen Welt. Selbst aus China erhielt ich Anfragen wie zum Beispiel die eines Besuchers, für eine kleine Gruppe

von Wirtschaftsfachleuten eine Reise durch Europa zu organisieren. Er sprach ein einwandfreies Deutsch.

Meine erste Frage an ihn lautete: „Kommen Sie aus Taiwan oder aus Rot-China?“

„Weder noch“, war seine Antwort, „ich komme aus Festland-China.“

Wie peinlich ... mir fällt dazu gerade die Anweisung aus meiner Rekrutenzeit ein: „Über Sport, Religion, und Politik wird nicht diskutiert!“

*

Die Qualität unserer Arbeit sprach sich mehr und mehr herum ...

Eine ältere Dame, die mich eines Tages in meinem Büro aufsuchte, erklärte mir: „Herr Seifried, ich komme aus Israel. Ich habe zwei Reisebüros, eines in Haifa und eines in Jerusalem. Viele meiner Kunden wollen nach Deutschland in ihre alte Heimat, daher suche ich hier einen Geschäftspartner. Ich komme gerade aus den USA und fragte dort meine Geschäftsfreunde, ob sie für mich einen Partner in Deutschland wüssten. Ich hörte immer wieder: die STS.“

Einen ganz dicken Fisch zogen wir einige Monate später an Land.

„Herr Seifried, am 6. Juni kommt ein Ami zu uns ins Haus“, informierte mich der Leiter unserer Abteilung Incoming. „Er besitzt eine große Zahl von Reisebüros und Hotels in den USA und erreicht sehr viele Interessenten für Trips durch Europa. Er sucht einen Partner in Deutschland und hat irgendwie von uns erfahren. Wenn wir ihn für uns gewinnen könnten, würde das unseren Umsatz ganz erheblich steigern. Er hat sich pünktlich für 9 Uhr angemeldet, um 11 Uhr will er bei unserer Konkurrenz vorsprechen.“ Von seinem Unternehmen hatten wir nie zuvor gehört.

Als er bei uns eintraf fragte ich ihn direkt: „Wie und wo haben Sie von der Existenz unseres Unternehmens erfahren?“

„Ich war vor einigen Monaten auf einer in Asien stattfindenden Tagung des amerikanischen Reisebüroverbandes. Ich fragte Kollegen nach einem seriösen Incoming-Spezialisten in Deutschland. Die Meisten antworteten: STS in Frankfurt.“

Ich führte ihn durch unser geschmackvoll eingerichtetes Verwaltungsgebäude und lenkte dabei seine Aufmerksamkeit auf eine große antike Figur, einen Mann mit Wanderstock. Ich erklärte ihm: „This is

the ‚first tourist‘... Er musste mit Mutter und Kind in Heu und Stroh schlafen. Seine Reise war nicht organisiert, er musste bei Ochs und Esel übernachten. Organisieren Sie die Reisen Ihrer Kunden durch Europa mit unserer Mithilfe, damit diese nicht auch im Stall schlafen müssen.“

Er lachte und fragte, wo er telefonieren könne.

„Hallo ... Ich bin für 11.00 Uhr angemeldet. Ich komme nicht, ich bin versorgt“, hörte ich ihn sagen.

So war mir der heilige Josef dabei behilflich gewesen, den Amerikaner als Kunden zu gewinnen. Ich erfuhr auch, wem er gerade abgesagt hatte: es war jener von mir bereits erwähnte Konkurrent, der mir in Biskra am liebsten die Zähne eingeschlagen hätte.

Mittlerweile war die STS Mitglied im amerikanischen Reisebüroverband, der „ASTA“, in der „USTOA“, einer Organisation, deren Mitglieder Reisen für amerikanische Touristen in alle Welt veranstalteten, und einer ähnlichen Organisation in Kanada, der „ACTA“.

*

Reisen für amerikanische Gruppen zu organisieren war immer interessant ...

Die Reisebusse der Nachkriegszeit verfügten über keine Kofferablagen im Unterbau. Die Koffer mussten morgens auf den Dachgarten der Omnibusse hinauf- und abends wieder heruntergereicht werden, eine schwere Arbeit für Fahrer und Touren-Begleiter. Weil ein Koffer besonders schwer war fragten sie den amerikanischen Gast, ob er etwa Goldbarren in seinem Koffer untergebracht hätte.

„Aber nein, ich hatte nur Angst, in Deutschland eventuell hungern zu müssen. Daher habe ich Konservendosen und einen Spirituskocher dabei.“ Kurz nach Kriegsende waren sich vielen aus dem Ausland kommende Reisende unsicher über die Verhältnisse in Deutschland.

Ein anderes Mal hatten wir Gäste in Koblenz abgesetzt und ließen sie mit einem Schiff den Rhein aufwärts fahren. Während sie sich am Anblick der Loreley und anderer Sehenswürdigkeiten erfreuten, hatte der den leeren Bus zurückführenden Fahrer vergessen, dass ihm nun das Gewicht von 40 Passagieren fehlte. Ein voll besetzter Omnibus hätte die sehr niedrigen Bahnunterführungen entlang der Straße Koblenz - Rüdesheim sicher passieren können. Aber leer war der Bus um einige Zentimeter zu hoch ... er wurde

aufgeschreckt, als alle Koffer beim Durchfahren einer Unterführung vom Dachgarten herunterflogen, zum Teil aufplatzten und Kleider, Unterwäsche und sonstige Utensilien sich auf der Straße verteilten. Er rief in Frankfurt an, schilderte mir das Malheur und forderte neue Koffer an. Ich wies ihn an, den Touren-Begleiter bei Verlassen des Schiffes zu unterrichten, dass der von den Gästen konsumierte Wein in der Drosselgasse in Rüdesheim nicht zu Lasten der Gäste, sondern zu Lasten der STS ginge ...

Auf der Weiterfahrt nach Frankfurt hatten viele Amerikaner einen schönen Rausch und übten sich in deutschem Liedgut: „Oh, wie ist's am Rhein so schön“.

In einem Salon im Parkhotel in Frankfurt hatten wir unterdessen vierzig neue Lederkoffer teuerster Ausführung der Firma Mädler aus Frankfurt sowie Sekt in unbegrenzter Menge bereitgestellt. Auch hier animierten wir die Gäste zum Trinken - wussten sie bis dahin doch noch nichts von dem Schicksal ihrer Koffer und deren Inhalt. Aus dem Nebenraum kommend übergaben die Hotelpagen jedem Gast einen der wunderschönen neuen Koffer. Dann trat der Abteilungsleiter „Incoming“ wie bei einer Versteigerung in Aktion und präsentierte Stück für Stück die beim Unfall verstreuten Kleidungsstücke und Reiseartikel, die den jeweiligen Eigentümern „ohne Limit“ zugeteilt wurden. Die Wein- und Sektstimmung ließ Peinlichkeiten – und dazu bestand bei einigen Teilen die Möglichkeit - gar nicht erst aufkommen. Als die neuen Koffer gefüllt waren, wurden sie von den Pagen auf die jeweiligen Zimmer gebracht. Zum abschließenden Diner erschien fast niemand. Alle waren betrunken.

Als die Gäste am anderen Morgen Frankfurt in Richtung Heidelberg und Rothenburg ob der Tauber verließen, befanden sich noch viele im schläfrigen Zustand. Dennoch bemühte sich der Touren-Begleiter, die Landschaft und die Sehenswürdigkeiten besonders ausführlich zu erklären. Die Gäste durften in nüchternem Zustand nicht darüber nachdenken, was ihre Begleiter am Abend zuvor teilweise zu sehen bekommen hatten ...

Nun, an dieser Reisegruppe hatten wir summa summarum nichts verdient - aber unseren guten Ruf gewahrt. Dies war wichtig, den das Incoming-Geschäft lief auf vollen Touren, und unsere Vertragspartner waren alle ausnahmslos zufrieden. Das sollte so bleiben.

Karl-Heinz Heck, Direktor der Incoming-Abteilung der Flughafen-Rhein-Main-AG, stattete uns einen Besuch ab.

Ob ich an weiteren Geschäftspartnern im Incoming-Bereich interessiert sei, wollte er wissen. Die Flughafen AG sei an der Weiterführung ihres Incoming-Geschäftes nicht mehr interessiert und suchte zur künftigen Betreuung ihrer Stammkunden einen seriösen Nachfolger mit weltweit gutem Ruf.

„Fürs nächste Jahr liegen bereits Aufträge in der Größenordnung von 5 Mio DM vor. Wollen Sie diese übernehmen? Die Angebote sind gut kalkuliert, sie werden gute Gewinne erzielen“, machte er mir die Sache schmackhaft.

Aber das war nicht nötig, darum musste er mich kein zweites Mal bitten. Ich sagte zu und stellte weiteres Personal ein, um die Auftragsflut bewältigen zu können ...

Statt tiefschwarzer Zahlen tauchten in der Bilanz des Folgejahres aber knallrote sechsstellige Zahlen auf. Arabische Terroristen hatten mehrere Anschläge auf amerikanische Flugzeuge, Schiffe und Lokale verübt, kaum ein Amerikaner stieg ins Flugzeug mit einem Reiseziel außerhalb der USA. Leere Flugzeuge, leere Hotels – in diesem Jahr hörte man nur Klagen. Aber die STS hat es überstanden ... schon in der Bibel steht: nach sieben fetten Jahren kommen die sieben mageren Jahre. Vorsorgen und Rücklagen bilden für schlechte Zeiten, das war etwas, was ich nie vergaß. Und woran ich auch meine Mitarbeiter, verbunden mit der Ermahnung zu sparen, erinnerte. Es kam immer wieder vor, dass Konkurrenzunternehmen, die diesen Bibelspruch anscheinend nicht kannten, bei mir vorsprachen.

„Möchte sich die STS oder auch die AMEROPA eventuell an meinem Unternehmen beteiligen?“

„Wie hoch sind die Verbindlichkeiten, die Sie nicht begleichen können?“

Mit dieser Frage endeten alle Gespräche. Die Anzahl der Konkurrenten im Incoming-Geschäft nahm stetig ab.

*

Für 3000 bis 6000 Gäste pro Jahr, vorwiegend aus den USA und Kanada, aber auch aus Skandinavien, Fern-Ost und gelegentlich aus Südafrika, Australien und Neuseeland, organisierten wir Europareisen. Meist waren es Gruppen, es gab nur wenige Einzelpersonen, die diese

Reisen unternahmen. Zu der Zeit, als der Dollar im Verhältnis zur D-Mark noch 4:1 stand, bestanden die Reisegruppen oft aus 120 bis 150 Personen, drei bis fünf Omnibusse hatten wir da im Einsatz. Von vielen Amerikanern hörte ich: „14 Tage in Europa inklusive Flugpassage – das ist billiger als der Aufenthalt zu Hause.“

Viele Millionen Devisen, vorwiegend US-Dollars, füllten alljährlich die deutschen Fremdwährungsbestände auf und trugen ihren Teil zum wirtschaftlichen Aufschwung bei.

Mit der Reservierung von Hotelbetten gab es nicht selten Schwierigkeiten. Zwischen 1950 und dem Beginn der 80er Jahre hätten wir uns über die heute in allen Städten vorhandenen, oft leer stehenden Hotelpaläste gefreut. Sehr schwer waren Hotelbetten zu bekommen, wenn in Oberammergau die Passionsspiele, das Münchner Oktoberfest, die Olympiade in München, das Luther-Gedächtnisjahr oder ähnliche Großveranstaltungen anstanden. Am schwierigsten war die Zusammenarbeit mit Leistungsträgern in der DDR. Diese hatten oft utopische Preisvorstellungen.

Wer es schon einmal versucht hat weiß, wie schwer Eintrittskarten für die Oberammergauer Passionsspiele zu bekommen sind. Auch die meisten Incoming-Veranstalter mussten erfahren, dass das schwieriger war als alle anderen Reservierungen. Nicht für die AMEROPA. Wir boten konstant jedes Jahr in den Bahn- und Bus-Reiseangeboten, sowohl für die Sommer- als auch für die Winter-Reisezeit, Oberammergau an. Das Verkehrsamt und die Hoteliers wussten das zu schätzen. Acht bis zehn Monate vor Beginn der Passionsspiele reiste ich mit einer großen Liste beim Leiter des Verkehrsamtes an und stimmte die Termine, den Kartenbedarf und die Hotelreservierungen mit ihm ab. Auch in anderen stark besuchten Fremdenverkehrsarten im In- und Ausland bekamen wir während der Veranstaltungen selten Reservierungsschwierigkeiten, weil wir diese Ortschaften konstant in unserem Angebot hatten. So konnten wir gerade auch in diesen lukrativen Zeiten ein gutes Geschäft machen.

Viele Hoteliers, wie beispielsweise Albert Steigenberger, aber auch Verkehrsamtsleiter in Deutschland, Österreich und der Schweiz erinnerten sich aber auch daran, wie Seifried die Alt-Schulden der AMEROPA konsequent abgestottert hatte - wenn auch nur zehn- oder hundertmarkweise - ohne auch nur einmal einen Vergleichsvorschlag zu unterbreiten. Ich spürte immer wieder das hohe Ansehen, dass mir meine Haltung eingebracht hatte. Vom Verkehrsamtsleiter in

Mittenwald, Dr. Engstler, hörte ich einmal: „Wenn wir in der Spitze der Hochsaison über kein Bett mehr für irgendeinen Reiseveranstalter verfügen, für die AMEROPA habe ich immer noch einige Betten in meiner Schreibtischschublade.“ Und er fügte hinzu: „Nicht nur die Tilgung von Altschulden, auch das freundliche Verhalten, wenn es um die Bereitstellung von Gästebetten geht, dieses „Bitten“ und nicht „Wollen“ - das beeindruckt mich und meine Mitarbeiter immer wieder.“ Auch er hat später als Dankeschön in einem Jahr vierzig Vertretern der AMEROPA in die „Post“ in Mittenwald eingeladen.

*

Die Entwicklung der AMEROPA, der TRANSCO und der STS war ohne die entsprechenden Mitarbeiter in Buchhaltung, Verwaltung und den touristischen Bereichen natürlich nicht möglich. Fachkräfte, die ihre Arbeit gut machten, ließ ich meist recht bald meine Wertschätzung spüren.

Der zuverlässige Buchhalter aus der Gründungszeit der AMEROPA stand mir inzwischen zu meinem Bedauern nicht mehr zur Verfügung, er war an einer schweren Krankheit gestorben. Bei der Suche nach einem Nachfolger hatte ich erst im dritten Anlauf mit Hans Pfennigwerth Erfolg.

Er kam zur Jahresmitte zur AMEROPA und begann sofort mit großer Energie, alles auf Vordermann zu bringen. Kurz nach Beginn des folgenden Jahres lag mir eine testierte Bilanz vor. Ich war sehr zufrieden mit ihm, und so erhielt er, gemeinsam mit Egon Bayer, die Gesamtprokura. Es vergingen dann einige Wochen bis zu unserem nächsten ausführlicheren Gespräch.

„Es gibt etwas, dass mir nicht an Ihnen passt“, ließ ich ihn wissen. Er wurde blass, ich ließ ihn etwas schmoren ... und dann fügte ich hinzu: „Wissen Sie, es gefällt mir nicht, dass ein Prokurist meines Unternehmens kein eigenes Haus hat, fangen Sie an zu bauen, ich helfe Ihnen.“

Zehn Monate später zog er in seine eigenen vier Wände.

Später erhielt auch Klaus Ludwig wegen seiner hervorragenden Kenntnisse und seines unermüdlichen Einsatzes die Gesamtprokura. Diese drei Männer bildeten zusammen mit mir das Fundament der AMEROPA und waren meine wichtigsten Stützen. Wäre einer von

ihnen ausgefallen, es wäre mir sehr schwer gefallen, einen gleichwertigen Ersatz zu finden.

*

Eines Tages stellte sich jemand bei mir vor, von dem ich sofort den Eindruck hatte: ‚Den kannst du gebrauchen‘. Wir besprachen seine Gehaltsvorstellungen und sein zukünftiges Aufgabengebiet. Wir kamen überein, es miteinander zu probieren. Am Ende der Probezeit ließ ich ihn zu mir kommen.

„Herr Maier, als Sie sich vorstellten, fragte ich Sie nach Ihren Gehaltsvorstellungen. Sie schlugen eine monatliche Vergütung von 1500 DM vor, da haben Sie sich doch sicher geirrt ...“

Er sackte auf dem Stuhl zusammen. Ich wartete ein bisschen, er wurde klein und kleiner ...

„Herr Maier, Ihre Forderung beruht auf einem Minderwertigkeitskomplex“, fuhr ich fort. „Sind Sie damit einverstanden, dass ich Ihnen rückwirkend zum Beginn Ihrer Tätigkeit monatlich DM 150,-- mehr vergüte und Sie zum stellvertretenden Abteilungsleiter ernenne?“

Ein Lachen ging über sein Gesicht.. Er ging in der Folgezeit mit großer Energie an die Arbeit.

Und so war es immer: die Tüchtigen brauchten mich nie wegen einer Gehaltserhöhung anzusprechen. Hatte ich selbst den Eindruck gewonnen, dass da mal wieder ein „Hunderter“ mehr angebracht sei, dann kam ich dem Ersuchen meiner Mitarbeiter in der Regel zuvor. Aus der Konkurrenz musste ich mir deswegen Beschwerden anhören, ich würde die Gehaltsstrukturen verderben. Ich versichere Ihnen, ich hatte eine Mannschaft, die mit mir durchs Feuer ging, so wie damals die Flugschülerkompanie für ihren Hauptmann Dübler. Ich siebte nach dem Prinzip: die Guten ins Töpfchen – das hieß: befördern - und die Schlechten ins Kröpfchen – die mussten gehen.

*

Es gab gelegentlich auch weniger erfreuliche Erlebnisse beim Einstellen von Personal.

Ein Herr Schulze und später dann ein Herrn Schmidt erwiderten mir im Vorstellungsgespräch auf meine Frage, was sie den könnten:

„Ich kann alles!“ Worauf ich antwortete: „Wenn Sie alles können, dann können Sie gar nichts.“ Während der Probezeit nahm nicht nur der Touristikchef, Egon Bayer, die beiden unter die Lupe, auch ich warf ein Auge auf sie. Ich sollte mit meiner spontanen Einschätzung recht behalten.

Bevor sie den zweiten Probemonat beendeten, bat ich einen nach dem anderen zu mir. Ich erinnerte sie an meine Frage während des Vorstellungsgesprächs, auf die sie beide mit „Ich kann alles“ geantwortet hatten.

„Darf ich Ihnen heute sagen, was Sie können? Das einzige, was Sie können, ist, Ihren Kollegen den Sauerstoff stehlen, wenn Sie das Haus betreten.“

Beide wollten nach dieser Beurteilung sofort ausscheiden, was in meinem Sinne war. Denn alle im Haus waren froh, den beiden Angebern nicht mehr begegnen zu müssen.

Eine Erfahrung ganz anderer Art machte ich mit einem Herrn, der im Vorstellungsgespräch einen angenehmen, sehr seriösen Eindruck auf mich machte. Wir waren uns im Prinzip einig.

„Also dann, fangen Sie an!“. Mit diesen Worten vermittelte ich ihm mein Einverständnis für eine Zusammenarbeit.

„Nun ...“. Er zögerte. „Ich weiß aber nicht, ob Sie mich wirklich einstellen wollen. Ich war nämlich im Zuchthaus.“ Dann begann er, mir davon zu erzählen ...

Ich unterbrach ihn aber bereits nach wenigen Worten.

„Behalten Sie das für sich. Sie fangen an, und dass Sie im Zuchthaus waren, davon weiß nur ich und niemand anderes. Das wird nicht einmal meine Frau erfahren. Ich gebe Ihnen die Chance zu einem Neubeginn.“

Er enttäuschte mich nicht, war fleißig, höflich und lernbegierig. Er wurde von allen seinen Kollegen geschätzt, und ich förderte ihn. Nach drei oder vier Jahren erschien er in meinem Büro, er wirkte verlegen.

„Herr Seifried, sind Sie mir bitte nicht böse, wenn ich ausscheiden will. Ich habe eine nette Frau kennengelernt. Sie weiß alles von mir, und wir lieben uns. Aber, sie wohnt in Norddeutschland.“

Ich freute mich für ihn und gratulierte ihm.

„Ich wünsche Ihnen alles, alles Gute. Strapazieren Sie nicht Ihrer beider Sehnsucht. Ich habe volles Verständnis für Sie.“

Er durfte sofort ausscheiden. In der Folge bekam ich viele Jahre

lang zu Weihnachten einen von beiden unterschriebenen Dankesbrief. Wie schön, dass ich ihm helfen konnte, zurück ins normale Leben zu finden.

*

Jedes Jahr stellten wir sechs neue Lehrlinge ein. Während ich die Eltern über die Ausbildung ihrer Söhne und Töchter informierte, mussten die Bewerber und Bewerberinnen im Sekretariat einen Testbogen mit 100 Fragen ausfüllen. Zu dieser Massnahme sah ich mich veranlasst, nachdem mir einmal ein Lehrling im zweiten Lehrjahr die Frage nicht beantworten hatte können, wieviele Wochen denn ein Jahr habe. Oft konnten die Bewerber Fragen nicht beantworten, die ein aufmerksamer Volksschüler im dritten oder vierten Schuljahr beantwortet hätte. Manche Eltern stellten bei dieser Gelegenheit wohl erstmals fest, wie wenig sie sich um die Ausbildung ihrer Kinder gekümmert hatten. Sie verließen oft beschämt das Haus.

Die Bewerber, die bestanden hatten, wies ich im Beisein ihrer Eltern ein.

„Ihre Lehrzeit beträgt drei Jahre. Sie werden in allen Abteilungen unseres Veranstalter-Unternehmens, ebenso in den Reisebüros, am Ticket- und Fahrkartenschalter und in der Beratung der Kunden ausgebildet. Täglich werden Sie auch von einem Abteilungsleiter über die verschiedensten Fachbereiche unterrichtet. Wenn Sie gut lernen, dürfen Sie bereits nach zwei Lehrjahren die Prüfung ablegen.“

Neu eingestellte Lehrlinge und Mitarbeiter bekamen auch noch folgendes mit auf den Weg: Erst kommt der Service, dann das notwendige Übel, Geld verdienen zu müssen.

Mindestens dreißig Prozent der Lehrlinge gingen tatsächlich nach zwei Lehrjahren mit Bravour durch die Prüfung. Ich freute mich jedes Mal, wenn am Schluss der Prüfung der Leiter der Prüfungskommission bei mir anrief und mich über den erfolgreichen Abschluss meiner Lehrlinge informierte. Es waren zwei Gründe, aus denen ich meine Lehrlinge innerhalb von zwei Jahren durch die Lehre boxte. Zum einen wollte ich nicht, dass sich meine Lehrlinge als billige Arbeitskräfte ausgenutzt fühlten, so wie das in meiner vierjährigen Lehrzeit war. Zum anderen wollte ich, der in den Augen der Touristiker immer als der Ungelernte gegolten hatte, diesen Herren zeigen, wie man seine Lehrlinge gut und schnell ausbilden

kann. Allerdings gab es manchmal auch Lehrlinge, die den Sinn einer zügigen Ausbildung nicht begriffen. Wie zum Beispiel das Mädchen, das es mit der Arbeitszeit pedantisch genau nahm. Kam sie fünf oder zehn Minuten vor Arbeitsbeginn ins Büro, saß sie nichtstehend mit gefalteten Händen am Schreibtisch. Erst mit dem Glockenschlag griff sie zu ihren Arbeitsunterlagen. Genauso pünktlich, auf die Minute genau, ließ sie beim Glockenschlag „Arbeitsende“ ihren Kuli fallen. Ja, selbst wenn sie beim Ausfüllen eines Formulars war und manchmal nur noch zwei bis drei Worte fehlten, legte sie die Arbeit nieder. Dass andere Mitarbeiter die Glocke oft überhörten, dafür hatte sie nur ein Kopfschütteln übrig. Ich sah daher auch keinen Grund, sie an einer der zwei- bis drei Mal jährlich stattfindenden Studien- oder Informationsfahrt zum Kennenlernen der AMEROPA-Ferienziele teilzunehmen zu lassen. Wie bereits erwähnt fuhren wir da dreißig bis vierzig der besten Agenten in unserem modernen Omnibus für acht bis zehn Tage zu unseren Vertragspartnern in Deutschland, Österreich, Jugoslawien, Italien und in der Schweiz.

Eines Tages kam der Vater des Mädchens zu mir, um sich über die Leistungen und das Verhalten seiner Tochter zu erkundigen.

„Sie hält pedantisch genau ihre Arbeitszeit ein,“ antwortete ich ihm. „So etwas Korrektes gibt es unter 100 Mitarbeitern kein zweites Mal mehr.“

„Warum hat sie denn dann bisher an keiner der Informationsfahrten teilnehmen dürfen? Wie ich gehört habe, sind andere Lehrlinge schon des öfteren dabei gewesen.“

„Eben wegen ihrer korrekten Einhaltung der Arbeitszeit. Stellen Sie sich vor, alle Reiset Teilnehmer sitzen um 7 Uhr am Frühstückstisch, um spätestens Punkt 8 Uhr im Bus zur Weiterfahrt Platz zu nehmen. Und Ihre Tochter betritt um 8 Uhr auf die Minute genau den Frühstücksraum. Stellen Sie sich weiter vor, wir sind mit unserer Reisegesellschaft im Omnibus auf dem Weg von München nach Salzburg und Ihre Tochter ruft dem Fahrer um 17 Uhr zu: ‚Bitte anhalten, Ende der Arbeitszeit‘. Es ist Ihnen doch klar, dass wir Ihre Tochter niemals irgendwo auf der Autobahn ihrem Schicksal überlassen können. Deswegen muss sie zu Hause bleiben.“ Der Vater hatte begriffen. Er verschwand wortlos aus meinem Zimmer.

Am letzten Tag ihrer Lehrzeit stand ab Punkt 17 Uhr für sie kein Stuhl und kein Schreibtisch mehr zur Verfügung, sie konnte gehen. Andere Lehrlinge blieben über Jahre hinaus in der AMEROPA, viele

entwickelten sich zu leitenden Mitarbeitern.

Zu meinem „Achtzigsten“ gratulierten mir viele meiner ehemaligen Lehrlinge in einem Brief und bedankten sich für die seinerzeit strenge Ausbildung, „aus uns allen ist etwas geworden“ konnte ich da lesen. Ich lud sie später zu einem gemütlichen Abend ein. Noch die Bilder der jungen Damen und Herren von damals vor Augen, was war nun aus ihnen geworden? Omas und Opas!

*

Auf die Ausschreibung einer Hausmeisterstelle bei uns waren etwa 20 Bewerbungen eingegangen. Einer der Bewerber kam aus dem nahen Osten und war mit einer deutschen Frau verheiratet. Sie war zum Bewerbungsgespräch mitgekommen, beide machten einen sehr hilfsbedürftigen Eindruck. Ich merkte, er suchte wirklich Arbeit, um sein täglich Brot zu verdienen. Ich gab ihm die Stelle, und erhielt einen sehr fleißigen und hilfsbereiten Hausmeister.

Eines Tages fragte ich ihn: „Lukas, was hast Du in Deiner Heimat gemacht?“

„Ich habe Abitur, ich wäre gerne Pädagoge geworden.“

„Dann studiere doch hier in Deutschland, ich unterstütze dich, bis Du Deinen Dokortitel hast“. Mit diesen Worten schickte ich ihn auf die Universität.

Während seines Studiums kaufte ich ihm einen VW-Golf, einen Computer und die notwendigen Lehrbücher. Eine Wohnung stellte ich ihm und seiner Frau zum Sonderpreis zur Verfügung. Immer wieder hörte ich von ihm: „Mein Vater hätte mich niemals so unterstützt. Sollten sie einst eventuell gebrechlich werden, ich hebe sie in die Badewanne und wieder heraus“.

Als er nach Jahren seinen Doktor hatte, verschwand er spurlos ... wie heißt es so „schön“? Undank ist der Welt Lohn.

*

Mitarbeiter, denen der Ausstieg aus der aktiven Tätigkeit schwer fiel, mussten bei Erreichen der Altersgrenze nicht ausscheiden. Manche waren nach vielen Jahren im Dienst der AMEROPA mit ihr verheiratet – so wie die Beiden, von denen ich hier erzähle.

Als wir einen Botengänger suchten, entschied ich mich unter

den vielen Bewerbern für einen 65-jährigen Rentner, der den ersten Weltkrieg als Offizier erlebt hatte und später in Oberschlesien als Obergerichtsvollzieher sein Geld verdient hatte. Wie so viele andere musste er 1945 aus seiner Heimat fliehen. Ich dachte mir: „Wenn jemand im Alter von 65 Jahren noch Arbeit sucht, dann will er nicht nur seine Pension aufbessern, sondern noch eine sinnvolle Beschäftigung ausüben.“

Nach etlichen Jahren sprach mich einer meiner leitenden Mitarbeiter auf ihn an.

„Herr Seifried, ich glaube, wir sollten jetzt auf seine Mitarbeit verzichten, er ist nun inzwischen doch recht alt geworden.“

Nur ein schlechter Bauer schickt sein ehemals gutes Pferd auf den Schlachthof, ein guter Bauer gibt ihm das Gnadenbrot, sagte ich zu mir. Und an meinem Mitarbeiter gewandt: „Der bleibt, solange ihn die Füße tragen“.

Aber er hatte recht gehabt, er war wirklich nicht mehr so gut auf den Beinen. Ich bat meinen Arzt, ihn einmal unter die Lupe zu nehmen. Auch er meinte: „Es geht wirklich nicht mehr.“

Ich ging zu ihm, reichte ihm ein Flasche Cognac und eine Flasche Wein und sagte: „Herr Siegert, mein Bruder Heiner bringt Sie mit dem Auto nach Hause. Die beiden Flaschen leeren sie mir in höchstens 4 Wochen, dann kommen sie wieder und verrichten hier ihren Dienst.“.

In der von mir verordneten Ruhepause kam er selbst zu der Erkenntnis, dass er es nun, mit 83 Jahren, mit dem Arbeiten sein lassen sollte. Als ich ihn besuchte, bekräftigte ich ihn in seinem Entschluss. „Setzen Sie sich zur Ruhe, Sie haben es wirklich verdient.“

Noch drei Weihnachtsfeste hat er danach erlebt.

Wenn ich am Heiligen Abend zur Mittagszeit meinen Arbeitsplatz verließ, führte mich mein Heimweg immer an seiner Wohnung vorbei. Wie freuten er und seine Frau sich, wenn sein Chef beide mit einem großen Geschenkkorb besuchte und sich eine Stunde Zeit nahm, um Erinnerungen mit ihm und seiner Frau auszutauschen. „Das ist der schönste Tag im Jahr, wenn mich mein Chef besucht“, so bedankte er sich bei mir für meinen Besuch. Nicht viel später gaben wir ihm das letzte Geleit.

Mit unserer Empfangsdame und Telefonistin hielt ich es genauso. Sie war wirklich eine Lady, sprach mehrere Sprachen und wurde von

allen Mitarbeitern, Anrufern und Besuchern wegen ihrer besonderen Liebenswürdigkeit geschätzt.

Als sie 65 wurde, kam sie weinend in mein Büro.

„Jetzt muss ich aufhören zu arbeiten, muss in Rente gehen.“

„Beruhigen Sie sich, Sie hatten wohl nur einen schlechten Traum. Vergessen Sie das, denn solange ich hier etwas zu sagen habe, bleiben Sie. Und das ist keine Rücksichtnahme, das ist ein Befehl!“

Strahlend und voller Freude verließ sie mein Büro und ging wieder an die Arbeit. Allerdings war sie dem zunehmenden Arbeitspensum nicht mehr gewachsen, daher stellte ich ihr eine junge und tüchtige Hilfe zur Seite. Dass auch sie sich noch gerne an ihren früheren Chef und ihre Arbeit erinnert, dass entnehme ich den Geburtstags- und Festtagsgrüßen, die sie mir nach wie vor jedes Jahr schickt.

Etwas war mir immer bewusst: Tue Gutes, und es kommt Gutes auf Dich zurück.

*

Einmal täglich ging ich durchs Haus, das ließ ich mir auch nicht nehmen, wenn sich der Schreibtisch vor Arbeit bog.

„Guten Morgen, ist alles okay? Habt Ihr Kummer oder Sorgen?“ fragte ich in alle Büros hinein. Bei ‚Ja, alles okay‘ war die Tür sofort wieder zu, bei ‚Nein‘ antwortete ich: „Ich rufe Sie später zu mir.“

Mein Arbeits- bzw. Verantwortungsbereich war sehr vielseitig. Nun, eigentlich kümmerte ich mich um fast alles, zum Beispiel um die gesamte Touristik, die Buchhaltung, Bilanzen, Finanzen und insbesondere um eine frist- und termingerechte Kostenerfassung. Gelernt hatte ich das ja alles nicht, aber: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Ich wusste in jedem Moment, wie es um mein Unternehmen stand und hatte alles im Griff.

Zu meiner Unterstützung suchte ich mir dann aber doch einen „Schriftgelehrten“, wie ich mich immer auszudrücken pflegte.

Damit meinte ich einen Juristen, Diplomkaufmann, Betriebswirt oder Volkswirt. Ich merkte schon seit Jahren, dass ich eine solche Unterstützung dringend brauchte. Zwei dieser „Schriftgelehrten“ habe ich kurz nach ihrer Einstellung wieder entlassen, beim Dritten war ich überzeugt, den Richtigen gefunden zu haben. Kaum mit der Arbeit begonnen bat er darum, zeitweise vom Dienst befreit zu werden. Er wollte seinen Doktor in Österreich machen. Ich zeigte

hierfür Verständnis, wenn er seine Semester in Graz absolvierte, und einigte mich mit ihm, dass er mir in den Semesterferien zur Verfügung stehen sollte.

Meine Sekretärin aber riet mir eines Tages, „Trennen Sie sich von ihm, der wird Ihnen am Ende doch keine Hilfe sein.“

„Wenn er erst einmal seinen Titel hat, steht er mir zur Verfügung und entlastet mich“, war ich überzeugt.

Nun, sie sollte recht behalten. Als er seinen Doktor hatte, legte er mir die Kündigung auf den Tisch. Sein Studium hatte die AMEROPA finanziert, denn sein Gehalt hatte er während der gesamten Zeit in voller Höhe erhalten.

Mit den Menschen war es eben einmal so und einmal so. Bei anderen Gelegenheiten wie Verabschiedungen, wenn jemand in Rente ging, oder Jubiläumsfeiern wegen langjähriger Firmenzugehörigkeit freute ich mich darüber, den Damen und Herren für ihre langjährige und einsatzfreudige Mitarbeit zu danken.

*

Anlässlich einer in München stattfindenden Jahrestagung des Deutschen Reisebüro-Verbandes empfahl dessen Präsident den Verbandsmitgliedern, Karl Seifried in den nächsten Vorstand zu wählen. Er war der Vorstandsvorsitzende, den ich anlässlich der IATA-Aktion vergeblich um Hilfe gebeten und der später in Mainz die Anklage gegen mich erhoben hatte. Allem Anschein nach hatte ihn dieses Erlebnis mit mir davon überzeugt, dass dieser erfolgreiche Draufgänger im Vorstand sitzen sollte.

Ich lehnte die an mich herangetragene Bitte, in den Vorstand einzutreten, allerdings kategorisch ab. Wie sollte ich, der ich kein Touristik-Experte war, die Geschäftspolitik einer Organisation mit nahezu 1000 Mitgliedern mitbestimmen? Aber man ließ mir keine Ruhe, bedrängte mich immer wieder. Letztendlich musste ich dann doch nachgeben. Über mehrere Wahlperioden hinweg wurde ich mit überwältigender Stimmenzahl in den Vorstand des DRV gewählt.

Nach der ersten Vorstandssitzung suchte ich Dr. Idelbergers Rat.

„Herr Doktor, das war ein Fehler, ich hätte mich nicht überreden lassen dürfen, in den Vorstand einzutreten.“

„Warum?“, fragte er mich.

„Nun, da sitzen Doktoren, Diplom-Kaufleute, Juristen, Volkswirte,

Betriebswirte und andere Studierende rund um den Tisch. Und ich, der ehemalige Installateur, sitze dazwischen. Nein, es war falsch, dass ich mich habe überreden lassen.“

„Mein lieber Seifried, mach Dir keine Sorgen, auch denen gibst Du noch Rätsel auf, warte es ab. Sei froh, dass Du nicht studiert hast. Viele Studierende haben während ihres Studiums ihren gesunden Menschenverstand verloren.“

Während vieler Vorstandssitzungen saß ich mit meinem Vorstandskollegen Dr. jur. Daiser vom Amtlichen Bayrischen Reisebüro in München zusammen. Er war Mitglied im Bergrettungsdienst, und wir tauschten Erinnerungen aus. Eines Tages erzählte er: „Die Amis, die habe ich gefressen, die haben uns doch alle Gipfelkreuze zerschossen!“

„Lieber Dr. Daiser“, gab ich zurück, „dann bin ich auch ein Ami, und dann müssen Sie mich auch fressen.“

Es blieb nicht bei der Berufung in den Vorstand, ich erhielt in Anerkennung meiner Verdienste auch die in den Beirat des Präsidenten der Bundesbahndirektion Frankfurt, in den Beirat der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft und in den „Touristischen Fachbeirat“ beim Hessischen Wirtschaftsminister. Und die Hauptverwaltung der DB und die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft würdigten meine besonderen Verdienste um die Förderung der Nachkriegs-Bahntouristik jedes Jahr mit Jahresfreifahrkarten 1. Klasse für die Benutzung aller Züge der Deutschen Bundesbahn und deren Schlafwagen. 1979, anlässlich einer großen Vertretertagung in Den Haag/Scheveningen, verlieh mir Herr Dr. jur. Hans Glaser, der Vorstandsvorsitzende des Deutschen Reisebüros, der Generalvertretung der Deutschen Bundesbahn, vor versammelter Festgesellschaft die „Goldene DER-Ehrennadel“.

Diese Auszeichnung wurde üblicherweise nur nach 50-jähriger DER-Vertreterstätigkeit verliehen. Ich erhielt diese jedoch ehrenhalber für außerordentliche Verdienste beim Aufbau der Nachkriegs-Bahntouristik.

*

Sie erinnern Sie sich? Bereits 1962, auf der Reisebürotagung in Stuttgart, hatte ich den ruinösen Einbruch der Kauf- und Versandhäuser in unsere Branche vorausgesagt. Und genau so kam es,

immer mehr Versandhäuser drängten mit Dumpingpreisen auf den Markt, was mich mit Sorge auf die Zukunft der AMEROPA blicken ließ. Gleichzeitig befasste ich mich mit dem Gedanken, wie ich die Reisemittler näher an die AMEROPA heranführen könnte, um eine engere Verbindung zu schaffen. Mir schwebte die Gründung einer AMEROPA-REISEN-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT (ARV) vor, in der die Agenten als Gesellschafter der ARV indirekt an der AMEROPA beteiligt wären. Ich war überzeugt, dass dadurch die AMEROPA zu einem der größten Reiseveranstalter Deutschlands werden würde, denn alle Agenten würden bestimmt bevorzugt die Reisen jenes Veranstalters verkaufen, an dem sie ideell und materiell beteiligt wären.

Mein Vorhaben stieß in der Branche auf größte Resonanz. Die Inhaber bedeutender Reisebüros baten um einen Besuchstermin, um Mitglied in der ARV zu werden. Die Deutsche Bundesbahn allerdings war an der indirekten Beteiligung der Reisevermittler an der AMEROPA nicht interessiert, weshalb ich den Gedanken zur einer Gründung der ARV fallen ließ. Der immer stärker werdende Druck auf dem Touristik-Markt, aber auch mein fortgeschrittenes Alter sowie die Tatsache, dass keine Nachkommen das Werk ihres Vaters hätten fortführen können, zwangen mich zu ernsthaften Überlegungen.

Letztendlich war der Entschluss gefasst, rechtzeitig auszusteigen und zu verkaufen. Um die Übernahme der AMEROPA bewarben sich viele Unternehmen, unter ihnen Quelle-Reisen, die Touristik Union International (TUI), ein mit dem Bau von Feriensiedlungen beschäftigtes Großunternehmen in Berlin, die Deutsche Bundesbahn und ein amerikanischer Reiseveranstalter. Es ging hier um viel Geld und Einfluss in der Branche, in entsprechender Art und Weise verlief auch der Entscheidungsprozess. Der Chef des seinerzeit größten deutschen Reiseunternehmens drohte sogar, mich in den Konkurs zu treiben, wenn ich mich nicht für ihn entscheiden würde. Was mich natürlich nicht kümmerte, ich war in meinem Leben oftmals bedroht worden und musste Kämpfe ausfechten.

Den Amerikaner fragte ich, warum er denn in Deutschland Fuß fassen wolle. Der Krieg in Vietnam sei zu Ende, meinte er, und sie hätten noch nicht zum Einsatz gekommene Militärflugzeuge zu Spottpreisen erworben. Diese würden von ihnen in modernster Art und Weise ausgestattet werden, und dann wollten sie nach

Deutschland kommen und die Preise bestimmen. Mittwochsflüge würden zum Selbstkostenpreis angeboten und am Wochenende sollte dann zu den früheren Mittwochspreisen geflogen werden.

Ich begriff, was er vorhatte. Er wollte mit dem Erwerb der weltweit hoch angesehenen AMEROPA und ihrem riesigen Vertriebsnetz mit Dumpingpreisen in der deutschen Touristik Fuß fassen. Meine Antwort war klar.

„Die AMEROPA wird nicht die Basis sein, mit der Sie in die deutsche Touristik eindringen.“

Hätte ich zugestimmt, wäre dies sicher der Anfang vom Ende vieler Reiseveranstalter geworden. Ich lehnte daher das viele Millionen Dollar schwere Angebot ab.

Nach vielen Gesprächen und Verhandlungen verkaufte ich die AMEROPA am 1. November 1973 an die Deutsche Verkehrs-Kreditbank, eine hundertprozentige Tochter der DB. Man bat mich jedoch, weiterhin als Geschäftsführer zur Verfügung zu stehen. Diese Position füllte ich für neun Jahre aus. Ende 1981, inzwischen 67 Jahre alt, schied ich aus der AMEROPA aus und widmete mich ganz der STS, die ich dann 1986 ebenfalls verkaufte. Auch hier gab es wieder viele Interessenten. Ich entschied mich für die Deutsche Touring, wie die Deutsche Verkehrs-Kreditbank auch ein Tochterunternehmen der Deutschen Bundesbahn. Die Leitung der Deutschen Touring bat mich, den Namen SEIFRIED-TRAVEL-SERVICE in ihrer Werbung verwenden zu dürfen. Hatte doch die STS nicht nur in Europa, sondern auch in Übersee einen hervorragenden Ruf. Scherzhaft meinte ich, dass das 100000 DM extra kosten würde. Aber nein, ich verlangte letztendlich keine einzige Mark dafür. Ich war stolz, dass man mit dem Namen Seifried weiterhin in der ganzen Welt Kunden werben wollte. Diese Ehre war mit Geld wirklich nicht aufzuwiegen.

Dass ich sowohl die AMEROPA als auch die STS letztendlich an Tochterunternehmen der Deutschen Bundesbahn verkauft habe hing damit zusammen, dass seit Jahren zwischen mir und vielen Herren der DB eine freundschaftliche Verbundenheit herrschte. Die DB und die AMEROPA arbeiteten in der Schienentouristik auf allen Gebieten hervorragend zusammen. Die gegenseitige Wertschätzung war nicht zu überbieten. Ein weiterer mir wichtiger Grund war, dass die DB-Zentrale in Frankfurt lag, genau wie der Sitz der AMEROPA. Hätte ich mein Unternehmen an ein nicht in Frankfurt ansässiges Unternehmen verkauft, wären meine leitenden Mitarbeiter aufge-

fordert worden, zu deren Betriebssitz umzuziehen. Eine Weigerung dieser Aufforderung hätte wohl zwangsläufig zum Ausscheiden aus der AMEROPA geführt. Das konnte und wollte ich meinen immer treuen und einsatzfreudigen Mitarbeitern nicht antun.

Es gab noch einen dritten Grund, mit dem ich die Zukunft der AMEROPA im Auge hatte. Bekanntlich war auch die Bundesbahn auf dem touristischen Sektor tätig. Sie veranstaltete damals zum Beispiel Tagesfahrten unter dem Begriff „Der schöne Tag“, DB Städtetouren, Gruppenreisen und „DB Pauschal“. Mit der Übernahme der AMEROPA brachte sie nicht nur diese Veranstaltungen in deren Programm ein, auch erfahrene Touristiker der DB wechselten zur AMEROPA, wodurch die Zahl hervorragender Fachleute in den Reihen der AMEROPA erheblich aufgestockt wurde. So wurde die AMEROPA, zu dem, was sie heute ist.

Meine Tätigkeit in der Tourismus-Branche war damit beendet.

Nach 30 Jahren Hingabe an mein Lebenswerk verließ ich die AMEROPA.

*

Blicken wir nochmals zurück ...

Am 1. Juni 1952 trat ich in die AMEROPA ein.

1954, das erste Geschäftsjahr, das unter meiner Leitung geführt wurde, erbrachte einen Gewinn von 20000 DM vor Steuern. An andere Zahlen aus diesem Jahr kann ich mich nicht mehr erinnern. Im Geschäftsjahr 1980/81, dem letzten Jahr meiner Tätigkeit als Geschäftsführer, fuhren 209500 Feriengäste mit der AMEROPA in Urlaub. Der Umsatz betrug knapp 77 Mio DM.

Laut einem Pressebericht waren es im Jahr 2000 584200 Gäste, die mit der AMEROPA in Urlaub gefahren sind. Der Umsatz betrug etwas über 200 Mio DM.

Erinnern Sie sich noch an meine Äußerung in der Gesellschafterversammlung von 1953, als die AMEROPA Konkurs anmelden sollte? „Wenn die AMEROPA mit gesundem Menschenverstand geführt wird, wird sie zu einer Goldgrube.“

Wer bei 3181 Starts und Landungen, oft bei Sturm und Hagel, Schnee und Eis oder mit kotzendem Motor über unwegsamem Gelände die Kraft und die Nerven hat zu überleben, der sollte auch die Kraft und Nerven haben ein bankrottreifes Unternehmen auch

ohne Fachkenntnisse doch noch zum Erfolg zu führen.

Das war es, was ich am 19. September 1953, dem Tag der Übernahme der Geschäftsleitung der AMEROPA, gedacht habe.

Der Ruheständler

Was treibt ein Rentner üblicherweise den ganzen Tag?

Mich dürfen Sie nicht fragen, denn: ich weiß es nicht. Und es interessiert mich ehrlich gesagt auch nicht.

Morgens schlage ich spätestens um halb sechs meine Bettdecke zurück.

„Stehst Du schon wieder auf, Du unruhiger Geist?“, höre ich dann meine Frau.

„Im Altenheim habe ich noch Zeit genug, mir die Zimmerdecke anzuschauen.“

Ich war und bin ein Frühaufsteher und sitze jeden Tag bereits um 7 Uhr am Schreibtisch. Sie kennen sicher das Sprichwort „Morgenstund hat Gold im Mund“.

Freunde und Bekannte höre ich oft lästern. Ob ich denn noch nicht genug verdient hätte ...

Was für ein dummes Gerede! Mein Arzt sagte mir immer: „Hören Sie nie auf zu arbeiten, Herr Seifried! Einen Motor, der ständig auf Hochtouren lief, darf man nie schlagartig abstellen! Sie riskieren sonst einen Schlaganfall oder Herzinfarkt!“

Nicht nur deswegen arbeite ich täglich immer noch mit Freude. Denn das, was ich „erarbeitet“ habe, gilt es zu erhalten.

Meiner Gesundheit zuliebe unterziehe ich mich einmal jährlich einer Rundum-Inspektion bei meinem Professor. Und bereits seit 1956 gehe ich des Öfteren zur Kur nach Wörishofen. Wasseranwendungen und Heusäcke nach Kneipp, die erhalten die Lebenskraft. Ich habe heute noch die Ermahnungen des Kurarztes von damals im Ohr: „Keine geistigen Getränke, kein Alkohol, kein Koffein, kein Nikotin. Nur Pfarrer-Kneipp-Kaffee. Und um 20 Uhr ins Bett.“

„Herr Doktor, ich bin doch kein Kleinkind mehr!“, antwortete ich damals. „Ich kann doch nicht von 8 Uhr abends bis 5 Uhr morgens, wenn der Heusack kommt, schlafen?“

„Wer sagt Ihnen denn, dass Sie schlafen sollen?“, erwiderte er.

Also nahm ich mir Bücher mit ins Bett, etwas anderes gab es ja damals nicht.

Kürzlich las ich in der Zeitung, dass Streicheleinheiten auch eine gute Medizin seien und jung halten würden. Besser als lesen, denn Sie würden auch die Durchblutung fördern. Na, für mich kommt dieser Therapievorschlag wohl zu spät ...

Dies war also mein bisheriges Leben, und zum großen Teil eben auch die Geschichte der AMEROPA.

Und wie geht es weiter? Nun, arbeiten. Wie zum Beispiel der Sekretärin einen Brief diktieren. Und von Zeit zu Zeit eine Kur.

Immer nach dem Motto: „Wer rastet, der rostet.“

Aber selbst im hohen Alter ist man vor Wundern und Überraschungen nicht gefeit ...

Mein Frau Else und ich waren wegen unserer Kinderlosigkeit oft sehr traurig. Mit zunehmendem Alter machten wir uns Sorgen, wer sich denn um uns kümmern würde, wenn wir nicht mehr so könnten und auf Hilfe angewiesen sein würden.

Dann, im Jahr unserer Diamantenen Hochzeit, geschah es, das Wunder.

Einer jungen Frau, die bei der unserem Haus gegenüberliegenden Bank beschäftigt war, sahen wir mehrmals bei der Parkplatzsuche zu. Eines Morgens sprach ich sie an.

„Stellen Sie ihr Auto ab morgen doch in unseren Hof, wir wollen keine Vergütung dafür.“

In der Folgezeit entwickelte sich zwischen uns und der jungen Frau ein von gegenseitiger Wertschätzung und Vertrauen geprägtes Miteinander. Soweit, dass wir sie letztendlich adoptierten. Aus uns wurde eine Familie ...

Durch meine Tochter, die mir das Leben so spät noch geschenkt hat, durfte ich in meinem hohen Alter lernen, dass es außer „Arbeiten“ auch noch etwas anderes im Leben gibt, und dass der Schlüssel zur Zufriedenheit ist, die Fülle, die uns gegeben ist, zu erkennen - und zu genießen.

„Tue Gutes und es kommt Gutes auf Dich zurück“.

Dies mag nun niemand mehr in Frage stellen.

Karl Seifried, der sich im hohen Alter von 85 Jahren entschloss, mich als seine Tochter zu adoptieren, war für mich ein ganz besonderer Mensch und Lehrer. Ich lernte durch ihn, an mich zu glauben und mit Stärke und Durchsetzungsvermögen meine Ziele zu verfolgen. Er war ein sehr strenger Mensch, und doch auch wieder jemand mit großem Herzen. Einer seiner wichtigsten Leitsprüche ist auch zu meinem geworden: ‚Tue Gutes – und es kommt Gutes auf dich zurück‘.

Karl forderte viel, war danach aber auch nicht kleinlich mit seinem Lob. Ja, manchmal war es wie „Zuckerbrot und Peitsche“. Es war oft nicht leicht, dies miteinander in Einklang zu bringen, aber ich bin daran sehr gewachsen. Er versuchte immer zu helfen, wenn seine Hilfe angebracht war – und das ohne jegliche Erwartungshaltung. Aber obwohl er in seinem Leben sehr, sehr viel erreicht hat ... ich spürte, dass er in seinem „Inneren“ unzufrieden war.

Erst als er lernte, loszulassen und das Erreichte und die schönen Dinge im Leben zu erkennen und zu genießen, dem Streben nach mehr Erfolg zu entsagen – da, so spürte ich, öffnete sich sein Herz und er wirkte zusehends zufriedener. In den zehn Jahren bis zu seinem Tod am 5. Januar 2010, in denen ich ihn und Else begleitete, durfte ich miterleben, wie er sich von einem knallharten Geschäftsmann in einen liebevollen Menschen verwandelte. Mit zwei kleinen Episoden aus seinen letzten Lebensjahren, die mich damals wie heute sehr im Herzen berühren, möchte ich diese Biographie abschließen.

Er war 91 und saß mittlerweile im Rollstuhl, als ich mit ihm eine Mittelmeerkreuzfahrt unternommen habe, um ihm die „Schönen Dinge“ im Leben näher zu bringen. Als wir an einem Abend in Genua aus dem Hafen ausliefen und das Nebelhorn des Schiffs ertönte, wandte sich mein Vater zu mir und sagte unter Tränen: „Kind, da muss ich so alt werden, um so etwas schönes erleben zu dürfen ...“

Ein anderes Mal habe ich ihn mit dem Rollstuhl, begleitet von unserer Dalmatinerhündin, in den an unser Haus anliegenden Grüneburgpark bis in das Buga-Gelände gefahren. Es war ein herrlicher, sonniger Tag, und die Wiesen waren übervoll mit wunderschönen Wiesenblumen. Plötzlich sagte er zu mir: „Kind, ich wusste gar nicht, wie schön wir wohnen ...“

Ich finde, die Worte von Gautama Buddhas passen hier sehr gut:

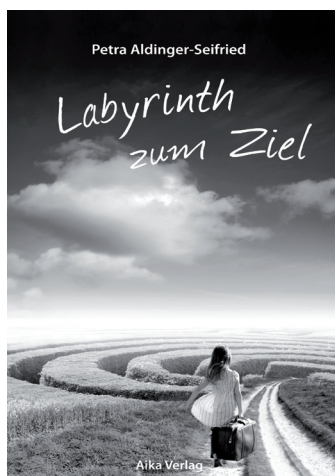
*Du bist nicht auf Erden,
unglücklich zu werden,
doch das einzige Glück
ist der innere Friede.*

Für diesen Frieden ist es nie zu spät im Leben, und man ist nie zu alt dafür.

Danksagung

Ich möchte an dieser Stelle einem mir sehr lieben Menschen meinen Dank aussprechen. Herr Frank Reifenstahl hat mir einen Herzenswunsch erfüllt und sich die große Mühe gemacht und die Originalbiographie meines Vaters, die er mit 85 Jahren geschrieben hatte, einfühlsam überarbeitet.

Ohne sein Engagement wäre die Veröffentlichung der Biographie von Karl Seifried in der vorliegenden Form nicht zustande gekommen. Es ist schön, dass es solche Menschen gibt.



Labyrinth zum Ziel

Das Buch erzählt die wahre Geschichte einer Frau, deren Wünsche Kraft ihrer Gedanken in Erfüllung gingen.

In einer ländlichen Gegend aufgewachsen, leidet sie als kleines Mädchen unter der Enge des Dorfes. Sie sehnt sich nach emotionaler Wärme, die sie bei ihren Eltern nicht findet, und träumt von einem Leben in der Stadt. In jungen Jahren heiratet sie einen erfolgreichen Städter und baut sich mit ihm die heile Welt auf, die sie sich schon als Kind vorgestellt hat: sie wohnt in einer schicken Wohnung, hat einen guten Job und einen Mann, den sie liebt. Alles läuft nach Plan, bis sie entdeckt, dass ihr Mann sie mit ihrer besten Freundin betrügt. Weitere Schicksalsschläge folgen und Carla stellt fest, dass materielles Glück und Glück, das von anderen abhängt, nicht von Dauer ist. In dieser Lebenskrise entdeckt sie in Yoga und Meditation eine neue Quelle der Erfüllung und realisiert, dass sie das wahre Glück in ihrem Inneren suchen muss.

ISBN 978-3-00-026143-5
9,80 Euro

www.aikaverlag.de



Der Schleier lüftet sich

In diesem Buch schildere ich, wie ich durch bewusstes Betrachten und Bearbeiten von Erfahrungen in meinem Leben Fortschritte auf dem Weg zur Selbsterkenntnis gemacht habe. Es ist ein langer und steiniger Weg, der noch nicht zu Ende ist. Wenn wir unsere Erfahrungen als Lektionen erfahren, dann lehrt uns die Lebensschule uns zu fragen: „Was hat das mit mir zu tun, was habe ich aus dieser Situation zu lernen?“

Eine bewusste Lebensführung führt letztlich in die Selbsterkenntnis, denn jeder Moment des Lebens enthält potenziell Wissen über uns selbst.

Weitere Informationen zum Buch und Bestellmöglichkeiten finden Sie unter: www.aikaverlag.de

ISBN 978-3-9815524-0-9
12,00 Euro

www.aikaverlag.de