

**DER
LANDSER
GROSSBAND**

Usterr. 5.-14.- Italien 1.500 Kronen. Plus 10,-
Schweiz sfr. 2,40. Luxemburg 10.- Holland 10. ECU

1,80 DM

365

Erlebnisberichte zur
Geschichte des
Zweiten Weltkrieges

MIT MAGAZIN UND DOKUMENTARISCHER BILDBEILAGE

P. Paus

Geheimkommandos

Dramatische Handstreichs zu Lande, zu Wasser und aus der Luft



DER LANDSER GROSSBAND

0365 – Geheimkommandos, von P. Paus

Dramatische Handstreiche zu Lande, zu Wasser und aus der Luft.

Vorwort

In einer Form und Häufigkeit, wie man sie bis dahin noch nicht in der Geschichte des Krieges kannte, wurden im Zweiten Weltkrieg von allen kriegführenden Nationen Spezialtrupps, Geheimkommandos und Kommandounternehmen eingesetzt. Es handelte sich um kleine, sehr bewegliche und entschlossene Einheiten, die vielfach Großes leisteten. Sie bestanden aus jungen Männern, die besonders ausgesucht und geschult wurden und vor nichts zurückschreckten. So klein diese Sonderheiten waren, so mutig und tapfer erfüllten sie ihre Aufgaben.

Dieser Bericht schildert nach Tatsachen einige dieser „Himmelfahrtskommandos“, wie sie damals im Soldaten-Jargon genannt wurden.

Der Verfasser

„Es wird Zeit, daß wir den Kumpel loswerden“, sagte der Bootsmann (Feldwebel). Er nahm das Fernglas vor die Augen und sah nach achtern. Weit hinter der im Licht des vollen Mondes golden schimmernden Blasenspur, die der Propeller des Motorkutters der deutschen Kriegsmarine aufwarf, zog ein zweites Fahrzeug her, silhouettenartig gegen den helleren Horizont zu erkennen. Es war durch ein Schleppseil mit dem Motorfahrzeug verbunden. Auf dem im Schlepp befindlichen Boot, dessen Klüverbaum weit über den geraden Fischermannssteven hinausragte, stachen kahle Masten in den nächtlichen Himmel, da die Segel nicht gesetzt waren.

Der Wind wehte von der Biskaya herauf. Die weißen Schaumkronen der Wellen rollten wie riesige Walzen über das Meer.

Der Bootsmann schaltete seine Taschenlampe auf Grün und schwenkte sie in der Luft herum. Ein vor dem Auslaufen vereinbartes Zeichen, das von dem anderen Boot erwidert wurde.

„Stop!“ rief der Bootsmann. Der Matrosengefreite riß den Gashebel herunter und kuppelte aus. Der Motor tuckerte im Leerlauf, während das Schleppfahrzeug ausglitt. Danach ging der Bootsmann zum Heck und zerrte zusammen mit einem zweiten Gefreiten an der Schlepptrosse.

Die Verbindung wurde schlaff und gab nach. Ein weißes Licht kreiste auf dem geschleppten Boot in der Dunkelheit herum. Das Zeichen dafür, daß die Schlepptrosse gelöst war.

Die drei Soldaten der Kriegsmarine im Motorkutter holten sie gemeinsam mit einem kleinen Handspill ein. Dann wendete der Kutter. Der Gefreite schob den Gashebel hoch. Der Motor brummte und kletterte auf höhere Touren. Mit voller Fahrt jagten sie auf das andere Boot zu und fuhren seitlich an ihm vorbei. Dabei erkannten sie fünf Männer, die zum Abschied winkten.

Der Bootsmann nahm das Megaphon aus der Flicht und rief hinüber: „Viel Glück und gute Fahrt.“

Der Gruß wurde erwidert, doch er ging im Lärm des Motors unter.

„Wohin fahren die eigentlich mit ihrer Nußschale?“ fragte der Matrosengefreite, der neben dem Bootsmann stand.

Dessen breite Schultern zuckten. „Gestern nachmittag bekam ich den Befehl, den da“, er deutete mit dem Daumen mehrmals zu dem anderen Schiff hinüber, „aus dem Hafen zu schleppen. Zwanzig Seemeilen vor der Küste sollte ich ihn wieder freigeben. Den Befehl habe ich ausgeführt. Wohin die Fahrt der Kumpels geht, weiß ich nicht.“

Das war in der Tat so. Als die Schlepptrosse eingeholt worden war, lief vor der französischen Küste (Bretagne) ein Spezialunternehmen an, von dem nur wenige Eingeweihte auf deutscher Seite etwas wußten: das Unternehmen „Hummer“.

*

Diese Aktion begann im Juli 1940, nachdem der deutsche Feldzug im Westen (gegen Frankreich, Belgien und Holland) erfolgreich zu Ende gegangen war, zu einem Zeitpunkt, wo sich Heer, Luftwaffe und Kriegsmarine noch auf dem Höhepunkt ihrer Macht und ihres Ruhms befanden.

Im Mittelpunkt dieser und anderer verwegener Fahrten auf See im Dienst der deutschen Wehrmacht stand ein einziger Mann: Kapitän Christian Nissen. Sein Spitzname war Kein Muck. Nissen war nicht mehr der jüngste und dachte bei Kriegsausbruch (September 1939) kaum daran, daß man ihn jemals zum Wehrdienst einziehen würde.

Bereits im Ersten Weltkrieg (1914-1918) diente er bei der Kriegsmarine als Leichtmatrose auf dem Hamburger Vollschiff „Melpomene“. Auf der Fahrt von Chile nach Deutschland war das Schiff im Jahre 1914 rund 100 Seemeilen vor Irland von einem Kriegsschiff der britischen Marine aufgebracht worden. Die Besatzung kam in ein irisches Internierungslager.

Wegen der immer stärker werdenden Unruhen von Aufständischen transportierte man die deutschen Seeleute, unter ihnen Christian Nissen, gegen Ende des Krieges auf die Isle of Man. Von dort aus kehrte Nissen dann im Frühjahr 1919 endlich wieder in seine Heimat zurück. In den vielen Jahren, die der junge Mann in Irland verbringen mußte, hatte er das Land und die Bevölkerung in sein Herz geschlossen. Eine Tatsache, die später noch einmal sein Leben und Schicksal beeinflussen sollte.

In den Jahren zwischen den beiden großen Kriegen machte sich Christian Nissen als Seemann auf internationaler Ebene einen Namen. Er nahm erfolgreich an berühmten Hochsee-Regatten teil und hatte viele Freunde im „Royal Ocean Yacht Club“ in London (Königlicher Ozean-Jacht-Club). Zweimal fuhr der schlanke, blonde und große Mann bei der international bekannten Regatta von Cowes (Südengland) zu den Fastnet-Felsen (Südirland) und zurück mit. Er kannte das dortige Seegebiet wie seine eigene Hosentasche; auch das sollte zu einem späteren Zeitpunkt für ihn von Bedeutung sein.

Der Krieg gegen Polen im September 1939 ging schnell vorüber. Im Westen zogen sich anfangs 1940 die dunklen Wolken des Krieges immer dichter zusammen. Und im Mai des Jahres begann dort das große Gewitter. Christian Nissen blieb offiziell davon unberührt. Es schien so, als hätte man ihn, den großartigen Könner und Kenner der See, einfach vergessen. Doch dieser Eindruck täuschte.

Hinter den Kulissen der deutschen Kriegsführung spielten sich Vorgänge im geheimen ab, von denen Christian Nissen nichts ahnte, die aber einmal ganz plötzlich und unerwartet sein Leben ändern sollten.

Die geheime und geheimnisumwobene deutsche Abwehr befaßte sich bereits während des Frankreichfeldzuges und vor allem sofort nach dessen Beendigung mit ganz bestimmten Plänen, die in die nahe Zukunft reichten. Im Jahre 1934 übernahm der damalige Kapitän zur See Canaris, der später zum Admiral befördert wurde, die zu jener Zeit ziemlich kleine Abwehrabteilung.

Mit der Wiedereinführung der deutschen Wehrhoheit und dem Beginn der Wiederaufrüstung im Jahre 1935 gewann die Abwehr (Geheimdienst) immer mehr an Bedeutung. Ihre Aufgaben wuchsen. Schließlich war sie eine große, vielseitige Organisation, die im Dienst aller drei Teile der deutschen Wehrmacht stand. Die offizielle Bezeichnung lautete: „Amt Ausland/Abwehr“. Ihren Sitz hatte sie im „Fuchsbau“ am Tirpitzufer in Berlin.

Als sich im Jahre 1940 ein Sieg im Westen ankündigte, vor allem aber nach Beendigung des Westfeldzuges, befaßte man sich im „Fuchsbau“ immer stärker mit dem Plan, Agenten und Saboteure von Nordfrankreich und Norwegen nach England und Irland zu transportieren.

Zur Verwirklichung dieser Absichten suchte man einen Mann mit großem seemännischen Können und entsprechender Erfahrung. Da erinnerte sich jemand im Stab von Admiral Canaris an Kapitän Nissen.

Anfang Juni 1940 erschien morgens bei Nissen der Briefträger. Der Seemann mußte eine postalische Urkunde unterschreiben, laut der er seinen Gestellungsbefehl erhalten hatte. In diesem Befehl war die Rede davon, daß er sich bei einem Bau-Lehrbataillon z. b. V. (zur besonderen Verwendung) 800 in Brandenburg an der Havel zu melden hatte. Dort sollte er, wie es weiter hieß, als Pionier Verwendung finden. Was wirklich hinter der Einberufung und diesem merkwürdigen „Bau-Lehrbataillon“ steckte, ahnte Nissen zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Er packte seine Siebensachen zusammen, wie es in jenen Tagen Tausende von deutschen Männern taten und noch tun mußten. Dann nahm er Abschied von seinen Angehörigen und fuhr per Bahn los, genau in die Hochburg der Spezialeinheit des Abwehrchefs Canaris. -

An dieser Stelle sei kurz etwas über Art, Aufgabe und Bedeutung des „Lehrregiments z. b. V. Brandenburg“ gesagt. Es war eine Elitetruppe, die für spezielle militärische oder anderweitige Einsätze verwandt wurde. Überall dort, wo schwierige Aufgaben zu erledigen waren, setzte man die „Brandenburger“ ein. Der Charakter dieser militärischen Einheit brachte es mit sich, daß in ihr Männer aller Nationalitäten vertreten waren, die auf ihre Weise für ihr Vaterland kämpften. -

Bei dieser Truppe meldete sich Christian Nissen. Er wunderte sich über manches, was dort geschah. Ein U. v. D. (Unteroffizier vom Dienst) wies ihm seine Unterkunft an. Doch dann kümmerte man sich nur wenig um ihn. Man verpaßte ihm keine Uniform, stattete ihn nicht mit den sonst üblichen soldatischen Ausrüstungsgegenständen aus, sondern ließ ihn in Zivil herumlaufen. Es zeigte auch niemand Interesse daran, ihn als blutigen Rekruten über Kasernenplätze zu scheuchen oder, wie es ja im Gestellungsbefehl stand, als Pionier auszubilden.

Eines Tages wurde er zu einem Offizier befohlen, der ein paar Worte mit ihm wechselte. Dann bekam der erfahrene Seemann den Auftrag, sofort über Holland und Belgien nach Frankreich zu fahren. Er wurde mit den notwendigen Marschpapieren und der Sondervollmacht ausgestattet, sich in den Nordsee- oder Kanalhäfen ein geeignetes Schiff suchen zu können, mit dem er eventuell deutsche Agenten (sogenannte V-Leute, Verbindungs-Leute) nach England zu bringen hatte.

Christian Nissen nahm die erforderlichen Papiere samt Marschverpflegung in Empfang und reiste ab. Nach einem Suchen entdeckte er ein Boot, das für seine Aufgaben geeignet war. Es lag in einem kleinen Fischerhafen namens Camaret-sur-Mer in der Bucht von Brest (Ostspitze der Bretagne).

Doch bevor Nissen die kleine, seetüchtige Jacht „Soizic“ übernehmen konnte, gab es Schwierigkeiten. Eines Tages ging er zusammen mit einem Angehörigen der deutschen Abwehr in Brest an Bord des elf Meter langen, wie ein bretonisches Fischerboot getakelten Fahrzeugs.

Im Boot stießen die beiden auf eine Frau, die zwar etwas ängstlich aus ihrem Kleid blickte, aber trotzdem nicht die Sprache verloren hatte. Ihre schnell gesprochenen Worte wurden von Gesten lebhaft begleitet.

Christian Nissens französischer Wortschatz war mager. Er verstand nicht, was die schwarzhaarige Dame wollte. Sein Begleiter von der Abwehr übersetzte ihm deshalb, was sie von sich gab:

„Das Boot gehört einem Obersten der französischen Armee. Der Mann ist als Militärattaché bei der französischen Botschaft in Bern eingesetzt. Das da ist seine Frau. Sie ist vor den deutschen Truppen aus Paris geflüchtet und wohnt seitdem auf dem Boot.“

Nissen erwiderte: „Sagen Sie der Dame bitte folgendes: Es tut mir furchtbar leid, aber ich muß sie bitten, das Boot zu verlassen und Unterkunft an Land zu beziehen, denn das Schiff ist genau das, was ich gesucht habe.“

Dem Mann von der Abwehr gelang es, die Französin zum Verlassen des Fahrzeugs zu bewegen. Sie nahm ihre ganze Habe mit. Deutscherseits beschaffte man ihr an Land eine neue Wohnung und sorgte auch dafür, daß für den Umzug ein Fahrzeug zur Verfügung stand.

Von da an war Christian Nissen Herr über das kleine Boot, das äußerlich nicht von einem bretonischen Fischkutter zu unterscheiden war. Doch unter Deck gab es einen kleinen Salon, mehrere Kabinen, eine Bar, ein gekacheltes Bad und eine modern eingerichtete Kombüse, alles aus edelsten Hölzern hergestellt.

Nachdem der Angehörige der Abwehr Einzelheiten für den Umzug der französischen Offiziersfrau eingeleitet hatte, begab er sich zu seiner Dienststelle. Er setzte einen Funkspruch auf, ließ ihn verschlüsseln und zum Hauptsitz der Abwehr nach Berlin durchtasten.

In dem Funkspruch teilte er Berlin mit, daß Christian Nissen ein für seine Zwecke geeignetes Boot gefunden habe. Aber an dem Fahrzeug fehlte die Schiffsschraube. Sie war offensichtlich abmontiert worden, um eine Beschlagnahme des Bootes zu verhindern. Nissen bemühte sich zwar darum, einen Propeller für die „Soizic“ zu bekommen, vergeblich.

Drei Tage nach Inbesitznahme des Bootes bekam er bereits den Befehl, das Boot für eine Fahrt nach Irland bereit zu halten. Es blieb ihm deshalb nichts anderes übrig, als auf den Motor zu verzichten. Er mußte sich allein auf die Winde und seine seemännische Erfahrung verlassen, doch er erkannte, daß er eine so schwierige Fahrt wohl kaum allein bewältigen konnte und teilte dies der Abwehrnebenstelle in Brest mit. Von dort bekam er die Antwort, daß man ihm noch einen Mann stellen werde.

Wenig später informierte man Nissen über die Art des Einsatzes. Er sollte drei V-Leute in Irland landen; an einer Stelle, die er nach seinem Gutdünken auswählen konnte. Christian Nissen entschied sich daraufhin für den Raum der Fastnet-Felsen, wo er von seinen Hochseefahrten her jede Untiefe und jeden Felsen kannte.

Nach Erledigung der Vorbereitungen befahl man Nissen wieder zur Abwehr nach Brest. Dort führte man ihn in einen Raum, in dem ein deutscher Major und drei Zivilisten auf ihn warteten.

Zwei der Zivilisten waren deutsche Studenten, die aus Südafrika stammten. Sie hatten sich gerade in Deutschland aufgehalten, als der Krieg begann und ihnen die Rückreise unmöglich machte. Danach stellten sie sich der Abwehr zur Verfügung. Sie hießen Herbert Tributh und Dieter Gärtner. Es waren junge Männer voller Idealismus, die ihrem Vaterland dienen wollten.

Nissen aber war etwas erschrocken darüber, mit welcher Sorglosigkeit und Weltfremdheit die beiden Auslandsdeutschen an ihre schwierige Aufgabe herangingen. Für sie schien der ganze Einsatz so etwas wie ein Kinderspiel zu sein; eine Einstellung, die sich verhängnisvoll auswirken konnte.

Der dritte im Bunde der V-Leute war ein Inder namens Henry Obed, der mit einer deutschen Frau verheiratet war, in Antwerpen eine Tierhandlung und einen Gewürzhandel besaß und schon längere Zeit für die deutsche Abwehr arbeitete. Ihm traute Nissen mehr zu als den beiden anderen. Der Kapitän der „Soizic“ lernte zwar die drei Agenten auf diese Art kennen, aber über ihre eigentlichen Aufgaben in Irland erfuhrt er nichts, da dies ja an und für sich auch nicht zu seinem Auftrag gehörte.

Einzelheiten wurden festgelegt und der Tag des Auslaufens samt Uhrzeit bestimmt. Der Major von der Abwehr gab noch ein Abschiedsessen in einer kleinen Fischerkneipe am Hafen von Camaret-sur-Mer. Das Lokal war als Treffpunkt bretonischer Nationalisten und französischer Agenten bekannt, die für Deutschland arbeiteten.

Bis zu dem Augenblick war immer noch nicht geklärt, wer als zweiter Seemann zusammen mit Christian Nissen das Boot führen sollte. Der Abwehrmajor gab auf diesbezügliche Fragen nur ausweichende Antworten.

Die Nacht war dunkel, da Wolkenbänke vor dem Mond lagen, als sich die kleine Schar zum Hafen begab und an Bord der „Soizic“ ging. Der Schleppkutter tuckerte heran, in dem der Bootsmann und die beiden Matrosengefreiten standen. Nissen bereitete alles zum Auslaufen vor.

Von der Mole her ertönte plötzlich lautes Grölen. Kapitän Nissen hob den Kopf und blickte erstaunt in die Richtung, aus der die Geräusche kamen. Er konnte die Umrisse von zwei dunklen Gestalten erkennen, die hin und her schwankten. Als sie näher herangekommen waren, sah Nissen, daß das Schwanken auf einen Dritten zurückzuführen war, den die beiden anderen in ihrer Mitte mit sich schleppten. Am Rande der Mole blieben die drei stehen.

„Das ist Ihr zweiter Mann, Nissen“, rief einer der Abwehrmänner. Er deutete auf den Betrunkenen, der den Kopf gesenkt hielt und leise vor sich hin sang.

„Der ist doch total besoffen“, tönte es von der „Soizic“ zurück.

„Nur ein kleiner Schwips“, versuchte der zweite Abwehrmann die Sache zu verharmlosen. „Mehr nicht. Der Junge wird bald wieder nüchtern sein.“

„Junge?“ wettete Nissen. „Der hat doch wenigstens seine sechzig Jahre auf dem Buckel.“

„Das ist in dieser Gegend hier kein Alter“, gab ein Abwehrmann Bescheid. „Hier fahren bedeutend ältere noch zur See. Außerdem müssen Sie ihn nehmen, denn es steht einfach kein anderer zur Verfügung.“

Sie bugsierten den bretonischen Fischer vorsichtig an Bord, damit er nicht ins Wasser fiel. Dort gaben sie ihn frei, verabschiedeten sich mit ein paar Glückwünschen von Nissen und gingen wieder an Land.

Der Betrunkene starre auf die Decksplanken. Dann drehte er sich wie ein Hund, der einen Liegeplatz sucht, ein paar mal um seine eigene Achse, fiel auf einen Haufen Taue und schnarchte laut.

Der Kapitän betrachtete ihn mit gemischten Gefühlen. Er war keineswegs erfreut über diesen Klotz, den man ihm noch zusätzlich ans Bein gebunden hatte.

Die Rufe der Marinesoldaten ließen ihm keine weitere Zeit zum Nachdenken. Die Schlepptrosse straffte sich. Der Motor des Cutters brummte stärker. Die „Soizic“ nahm Fahrt auf und wurde aus dem Hafen gezogen.

Zwanzig Meilen vor der Küste wurde die Verbindung zwischen dem Motorkutter und der „Soizic“ gelöst. Ein letztes Winken, als der Kriegsmarine-Kutter zurückfuhr, dann tauchte er in der Nacht unter. Kapitän Nissen war allein mit sich, seinen drei Begleitern und dem betrunkenen Bretonen, der immer noch auf Deck schnarchte.

Der Mond war hinter den Wolkenbänken hervorgekrochen. Der Wind frischte auf. Die Wellen gingen höher. Das kleine Schiff schlingerte und stampfte. Auf den bretonischen Seemann wirkten diese Bewegungen wie ein natürlicher Wecker. Plötzlich bewegte er sich, kam hoch und starnte mit glasigen Augen den deutschen Kapitän an. Noch ein wenig unsicher auf den Beinen, schwankte er zu Nissen hinüber. Er murmelte ein paar Worte, die Nissen nicht verstehen konnte. Dann nahm er ihm das Ruder aus der Hand und sah auf den Kompaß.

Schon nach kurzer Zeit war bei Kapitän Nissen diesem Mann gegenüber alle Skepsis weggewischt. Er erkannte, daß er es mit einem sehr erfahrenen, tüchtigen Seemann zu tun hatte, auf den er sich in jeder Hinsicht voll und ganz verlassen konnte.

Mit ein paar englischen Sprachbrocken und Handzeichen machte Christian Nissen dem Bretonen klar, daß er zuerst auf Westkurs bleiben sollte. Durch diese Fahrtrichtung wollte Nissen weitgehend den Positionen ausweichen, auf denen mit Sicherheit britische Vorpostenboote auf der Lauer lagen. Später, als er den Bretonen am Ruder abgelöst hatte, ging er auf Nordkurs, um sich schließlich ganz nach Osten zu wenden.

Der Wind pfiff in immer höheren Tonlagen. Ein Sturm kam auf, der die kleine Nußschale hin und herwarf. Für Nissen und den Bretonen, die sich einander am Steuer ablösten, war das nichts Neues. Wohl aber für die drei Agenten der Abwehr, die in Irland angelandet werden sollten.

Anfangs waren die drei noch gute Dinge. Sie plauderten mit dem Kapitän und miteinander. Als der Sturm über das kleine Boot herfiel, verfärbten sich ihre Gesichter. Ihre Redseligkeit ließ nach. Stumm kämpften sie gegen die aufkommende Seekrankheit. Dann verschwand der erste unter Deck, dem die beiden anderen schnell folgten.

Während die V-Leute apathisch auf Bänken in der Kabine herumlagen und immer wieder dem Meeresgott ihre Opfer bringen mußten, verrichteten Nissen und der Bretone die gar nicht leichte Arbeit. In bestimmtem Rhythmus kochten sie Tee, außen Hartbrot, Wurst und Käse. Dann und wann tranken sie einen Schluck französischen Rotweins, den Nissen an Bord gebracht hatte.

Der Sturm wütete drei Tage, dann beruhigte sich das Meer. Nissen machte ein Besteck (Standortbestimmung) und stellte fest, daß sich das Boot etwa vierzig Seemeilen von der Stelle befand, wo die Agenten an Land gehen sollten.

Der Bretone hatte das Ruder übernommen. Da die beiden während des Sturmes kaum Zeit zum Schlafen gefunden hatten, legte sich Nissen auf eine Bank im Deckshaus und schlief sofort ein.

Plötzlich wurde er durch lautes Geschrei geweckt. Der Bretone fuchtelte mit einem Arm in der Luft herum und deutete in eine bestimmte Richtung.

Christian Nissen sah über das Meer und zuckte zusammen. Von Steuerbord achteraus rauschten zwei britische Kreuzer der „Southampton“-Klasse mit hohen, schäumenden Bugwellen heran.

Die drei Agenten hatten sich inzwischen einigermaßen von der Seekrankheit erholt und waren an dem Tag zum erstenmal wieder an Deck erschienen, um frische Luft zu schöpfen. Kapitän Nissen befahl ihnen, sofort nach unten zu verschwinden.

Die Kreuzer kamen bis auf eine Seemeile heran und stoppten. Nissen sah hinüber. Der Bretone behielt den Kurs bei und tat so, als wäre überhaupt nichts Ungewöhnliches geschehen. Er schien darauf zu vertrauen, daß am Mast die französische Trikolore und darunter eine weiße Flagge wehten. Vorläufig geschah tatsächlich nichts. Von den im leisen Wellengang auf und ab schwingenden Kreuzer kam kein Blink- oder Flaggensignal. Kein Boot wurde klar gemacht.

Da fiel Nissen noch ein Trick ein, mit dem er die Engländer vollkommen von der Harmlosigkeit der „Soizic“ überzeugen wollte. Er machte dem Bretonen mit einem Zeichen klar, daß er auf die britischen Kreuzer eindrehen und auf sie zulaufen sollte. Der Fischer und Seemann aus der Bretagne gehorchte. Das überzeugte die Kommandanten der Kriegsschiffe restlos. Sie nahmen Fahrt auf und liefen ab.

Erst als sie verschwunden waren, legte sich Nissen wieder auf die Bank, um endlich ein paar Stunden wohlverdienten Schlaf es zu finden. Am Spätnachmittag tauchte am Horizont verschwommen die Küste Irlands auf.

Die Sonne versank im Meer, als von Osten her ein Flugzeug anflog. Das britische Flugboot brauste im Tief flug heran, umkreiste die „Soizic“ und entfernte sich wieder.

Die Dunkelheit senkte sich über das Meer und das kleine Boot. Ein Licht tauchte auf. Nissen sah durch das Fernglas hinüber. Er erkannte einen portugiesischen Dampfer, einen Neutralen also, auf dem Scheinwerfer die an der Bordwand aufgemalten Landesfarben bestrahlt.

„Sie begeben sich in die Kabine und schlafen ein paar Stunden“, befahl Nissen den drei V-Leuten. Er und der Bretone steuerten die „Soizic“ immer näher an die Küste heran. Dicht vor dem Anlandungsort ging Kapitän Nissen auf Warteposition.

Beim Morgengrauen weckte er die drei Agenten, die sich zur Landung fertigmachten. Christian Nissen setzte das Beiboot aus, mit dem er die jungen Männer an Land ruderte. Ein paar Worte zum Abschied, dann verschwanden die Agenten. Keiner von ihnen wußte zu diesem Zeitpunkt, daß sich ihr Schicksal bereits erfüllt hatte.

Der Kapitän ruderte zur „Soizic“ zurück. Zusammen mit dem Bretonen setzte er die Segel, um sofort wieder abzulaufen. Doch der Wind machte ihm einen Strich durch die Rechnung. In einer Flaute trieb die Jacht den ganzen Tag auf den Gezeitenströmungen vor der irischen Küste herum, ohne entdeckt zu werden.

Erst gegen Abend kam ein schwacher Wind auf, der die Segel der „Soizic“ blähte und das kleine Fahrzeug aufs Meer hinaustrieb. Dort nahm das Boot unter verstärktem Winddruck schnellere Fahrt auf. Hinter den beiden einsamen Seeleuten versank die irische Küste im Dunst.

Die Nacht verlief ruhig und ohne Zwischenfälle, ebenso der Morgen des nächsten Tages. Nachmittags zog eine neue Gefahr herauf. Am Horizont erschienen eine Rauchfahne und Mastspitzen. Kapitän Nissen beobachtete das Schiff und versuchte durch ein Manöver, ein Zusammentreffen zu vermeiden.

Doch da war es bereits zu spät. Durch das Fernglas sah Nissen, daß es sich um ein britisches Vorpostenboot handelte, das genau auf die „Soizic“ zulief.

Der Deutsche wandte abermals eine List an. Er setzte eine französische Baskenmütze auf, eilte in die Kombüse und stand kurz darauf mit einem Eimer Kartoffeln an Deck. Er setzte sich, und das Schälmesser trat in Aktion.

Aus den Augenwinkeln heraus beobachteten er und der bretonische Fischer, wie das Vorpostenboot bis auf wenige hundert Meter herankam. Die beiden taten so, als würde sie das überhaupt nicht beeindrucken. Der französische Fischer hielt den Kurs bei, und Nissen schälte intensiv Kartoffeln. Dabei spürten beide förmlich die Blicke, mit denen man sie durch Ferngläser musterte. Der Brite stoppte plötzlich.

„Mach, daß du wegkommst“, murmelte Christian Nissen vor sich hin. Es sah so aus, als hätte der Kommandant des britischen Vorpostenbootes den Wunsch des Deutschen gehört. Am Heck des Briten wirbelte Schaum hoch. Das Boot machte Fahrt und entfernte sich. Es verschwand im Dunst, der über der Kimm schwieg, und Nissen atmete auf. Der Bretone reagierte anders. Die Anstrengungen, die Strapazen der letzten Tage und die ständige Furcht vor dem Entdecktwerden, hatten an seiner Nervenkraft gelehrt. Er fuchtelte mit den Händen in der Luft herum, fluchte und verschwand in der Kombüse. Mit einer Flasche Kognak erschien er wieder an Deck, trank mit langen Zügen daraus und 'schleuderte sie darauf so heftig an Deck, daß sie zerplatzte.

Sofort darauf beruhigte er sich aber wieder. Er verschwand nach unten und erschien wieder mit einer Schaufel und einem Besen. In ruhigem Ton rief er Nissen ein paar Worte zu und säuberte das Deck.

Nach einer Nacht und einem Tag kam endlich die Küste der Bretagne in Sicht. Jetzt stand der französische Fischer am Ruder. Ohne Navigationshilfen und ohne Unterstützung von Leuchtfeuern steuerte er die „Soizic“ durch die Riffe und über die Untiefen. Mit einer Meisterleistung an seemännischem Können brachte er die Jacht in die Bucht von Brest zurück.

Kapitän Nissen selbst äußerte später einmal, daß er die schwierige Fahrt nach Irland und zurück, das Spezialunternehmen „Hummer I“ im Dienst der deutschen militärischen Abwehr, ohne diesen namenlosen Bretonen wahrscheinlich nicht geschafft hätte.

Die beiden Männer gingen an Land, verabschiedeten sich mit Handschlag und trennten sich. Sie sollten sich niemals mehr wiedersehen.

Kapitän Nissen fuhr zur Abwehrstelle nach Brest, um seine Rückkehr zu melden.

Im Kriegstagebuch der Abwehr vom 11. Juli 1940 hieß es über diesen Einsatz:

„Der Kutter des ersten Unternehmens, ‚Hummer‘ ist nach Absetzung der Agenten wieder nach Brest zurückgekehrt.“

Kapitän Nissen hat viel gewagt, aber die deutsche Abwehr nichts gewonnen. Die drei Agenten hatten den Auftrag, sich von Irland nach England durchzuschlagen, wo ihre eigentliche Tätigkeit im

Geheimdienst beginnen sollte. Doch sie kamen nicht weit. Kurz nach der Landung wurden sie verhaftet.

Im Kriegstagebuch der Abwehr II hieß es darüber am 18. Juli 1940:

„Meldung durch Außen-Amt Gesandter Hempel, daß die bei Hummer I eingesetzten Leute durch irische Polizei festgenommen wurden. Belastung der Leute durch Material. Entscheidung des Herrn Amtschiefs, weitere Sabotageakte gegen England nicht mehr über Irland, sondern nur direkt über England zu machen.“

Und am 24. August 1940 schrieb der Chronist der Abwehr:

„Die bei dem ersten Kutterunternehmen in Irland gelandeten und festgenommenen zwei V-Leute sind zu sieben Jahren Gefängnis verurteilt worden. Laut Funknachricht des Gesandten Hempel“ Der Inder Obed wurde nicht erwähnt.

Obwohl das Unternehmen „Hummer“! kläglich endete, dachte die deutsche Abwehr nicht daran, derartige Fahrten zur Landung von Agenten in Irland aufzugeben. Deshalb blieb auch Kapitän Nissen vorläufig in der Bretagne.

Anfang September 1940 ließ die deutsche Abwehrnebenstelle Brest Nissen wieder zu sich kommen. Er bekam den Auftrag, zwei V-Leute nach Irland zu bringen. Diesmal sei, so erklärte man, ganz im Gegensatz zum ersten Unternehmen „Hummer“ ein wirklicher Geheimdienstexperte mit von der Partie. Es war ein Unteroffizier der „Brandenburger“ namens Helmut Clissmann. Clissmann hatte vor dem Krieg in Irland als Leiter des Deutschen Akademischen Austauschdienstes gearbeitet. Er selbst berichtete über den neuen, bevorstehenden Einsatz:

„Unser Unternehmen stand im direkten Zusammenhang mit dem geplanten Unternehmen ‚Seelöwe‘, der Landung in England. Es wurde gesteuert von der Armeegruppe Nordfrankreich/Belgien mit Sitz in Brüssel, und zwar vom Ic (Geheimdienstoffizier) der Armeegruppe in Verbindung mit dem Regiment ‚Brandenburg‘.“

Meinen Auftrag erhielt ich von meinem Vorgesetzten bei den „Brandenburgern“, einem Hauptmann Hollmann. Das damalige Regiment „Brandenburg“ hatte für den Fall der Invasion Englands den Auftrag, in britischen Uniformen Dover zu erobern. Es lag zu diesem Zweck bereits in dem belgischen Ort Westende in Bereitschaft.

Da die schwierige Fahrt nach Irland in der Zeit der Herbststürme erfolgen sollte, mußte man ein größeres Schiff als die „Soizic“ einsetzen. Kapitän Nissen verlangte eins der seetüchtigen französischen Thunfischerboote samt der dazugehörigen Besatzung, die zur Führung nötig war. Im Auftrag der Abwehr suchte Nissen wieder nach einem geeigneten Fahrzeug und beschlagnahmte schließlich in dem kleinen Fischerdorf Douarnenez, südlich von Brest, das Boot „Anni Braz-Bihen“; aus Tarnungsgründen übernahm Nissen sogar noch eine halbe Ladung Thunfisch. Die Besatzung bestand aus fünf französischen Seeleuten und einem dänischen Maschinisten, der deutsch sprach.

Doch das Unternehmen scheiterte. Das Boot geriet in einen heftigen Sturm, der fünf Tage lang tobte. Nissen hatte Mühe, das Schiff vor dem Untergang zu bewahren. Der Motor fiel aus, und es war allein dem hohen seemännischen Können des Kapitäns zu verdanken, daß das Fahrzeug schwer angeschlagen in die Bucht von Brest zurückkehrte.

Wäre dieses Unglück nicht eingetreten, hätte die Fahrt trotzdem keinen Sinn gehabt. Hitler verschob das Unternehmen „Seelöwe“ auf unbestimmte Zeit, um es später völlig aufzugeben. Und damit war auch der Auftrag der V-Leute überholt.

Durch seine wagemutigen Fahrten war Nissen bei der deutschen Abwehr zu einem gefragten Mann geworden. Man sah in ihm so etwas wie ein Paradepferd, von dem man noch weitere Glanzleistungen erwartete.

Eines Tages fragten die Männer von der Abwehr den deutschen Spezial-Kapitän, ob es möglich sei, V-Leute mit kleinen Seefahrzeugen auch in Überseeländer zu transportieren. Nissens Antwort fiel positiv aus, und er erklärte sich auch zur Durchführung derartiger Unternehmen bereit, wenn man ihm die Auswahl des Schiffes und der Besatzung überlassen würde.

Nach dieser Befragung hörte der deutsche Kapitän einige Zeit nichts mehr von der Abwehr. Doch die Abwehrspezialisten waren nicht untätig und bereiteten insgeheim eine der tollsten und kühnsten Fahrten vor, die im Zweiten Weltkrieg mit einem kleinen Schiff durchgeführt wurden.

Eines Tages wurde Nissen wieder ins Hauptquartier der Abwehr in Brest befohlen. Man gab ihm folgenden Auftrag: „Bereiten Sie eine Fahrt in einen Hafen südlich von Buenos Aires in Argentinien vor und führen Sie sie zu einem Zeitpunkt aus, der Ihnen noch genau angegeben wird.“

Nissen war einverstanden und traf sofort die notwendigen Vorbereitungen, die vier Monate lang dauerten. Die Fahrt selbst sollte über einen Zeitraum von fünf Monaten erfolgen.

Bei der Auswahl der Besatzung ging Nissen sehr wählerisch und umsichtig vor. Er sprach mit ihm bekannten und bewährten Hochseeseglern; darunter hochqualifizierte Einhandsegler (Männer, die allein mit einem Segelboot den Ozean überquert hatten). Sie verpflichteten sich freiwillig, an der langen und auch gefährlichen Reise teilzunehmen. Menschlich, charakterlich und auch könnerisch war

die Besatzung eine verschworene Gemeinschaft und somit die wichtigste Grundlage für ein Gelingen des Unternehmens. Die Besatzung war dermaßen qualifiziert, daß jeder Mann genausogut wie Nissen Kapitän des Schiffes hätte sein können.

Es dauerte lange, bis Nissen endlich ein geeignetes Boot für die Aktion gefunden hatte. Es war die in England gebaute, seetüchtige Hochseejacht „Kyloe“. Nissen selbst wurde zum Leutnant der Reserve befördert. Während der Vorbereitungen zu diesem langen und riskanten Einsatz informierte die Abwehr den Kapitän darüber, wohin es in Wirklichkeit gehen sollte. Das Ziel war nicht Argentinien, sondern Südafrika. Dort sollten der Bure Bobby Leibrandt und ein Funker abgesetzt werden, die beide im Dienst der deutschen Abwehr standen. Leibrandt führte Sabotagematerial mit sich, um damit in Südafrika Unruhe zu stiften. Ferner sollte Leibrandt, der über hervorragende Kenntnisse von Land und Leuten Südafrikas verfügte, mit einer deutsch-freundlichen Bewegung Verbindung aufnehmen.

Es fanden viele Gespräche statt, bei denen Einzelheiten festgelegt wurden. Bobby Leibrandt äußerte den Wunsch, an einer einsamen Küste in der Nähe von Kapstadt abgesetzt zu werden. Man einigte sich schließlich darauf, ihn und seinen Funker am Grune-River, 150 Seemeilen nördlich von Kapstadt, an Land zu bringen.

Am 1. April 1941 meldete Christian Nissen, daß seine Jacht klar zum Auslaufen war. Bobby Leibrandt ging mit seinem umfangreichen Gepäck, dem Sabotagematerial, zwei Funkgeräten und dem Funker an Bord.

Im Morgengrauen des folgenden Tages erschien ein Motorkutter der Kriegsmarine an der Mole, an der die „Kyloe“ in der seichten Dünung dümpelte. Das Schleppseil wurde übergeholt und befestigt. Auf ein Zeichen von Nissen hin zog der Motorkutter an. Die Stahlrosse spannte sich, die Hochseejacht nahm Fahrt auf und glitt aus dem Hafen. In einer bestimmten Position in der Bucht von Brest wurde die Verbindung gelöst.

Von dort aus stach Nissen in See. Vorerst segelte er nach Westen, um möglichst weit in den Atlantik vorzustoßen. Später drehte er nach Süden ab. Mit diesen Fahrtmanövern wollte er sich, so weit es eben ging, von der englischen Seeüberwachung absetzen.

Genau wie Nissens letzte Fahrt stand auch dieses Unternehmen von Anfang an unter keinem günstigen Stern. Der Wettergott zeigte sich von seiner unfreundlichsten Seite. Ein Sturm tobte; das Meer ging hoch. Die Jacht wurde wie ein Spielzeugschiff herumgeworfen und gebeutelt. Wieder war es dem Können Nissens und seinen fünf Hochseespécialisten zu verdanken, daß es nicht zum Äußersten kam.

Aber Nissen hatte nicht nur mit dem Wetter zu kämpfen, sondern auch mit Problemen, die sich auf dem kleinen Schiff ergaben. Bobby Leibrandt wurde seekrank und lag tagelang mit graugrünem Gesicht und einem ständig revoltierenden Magen in der Kajüte.

Zehn Tage lang mußten sich Nissen und seine Männer mit Wind und Wogen herumbalgen, dann hatten sie den Kampf gegen die Natur gewonnen.

Nun aber kam es zu weiteren Komplikationen.

Bobby Leibrandt erholte sich von seiner Seekrankheit und tauchte wieder an Deck der „Kyloe“ auf. Nissen ließ ihn zu sich kommen, um ihm einige Instruktionen zu erteilen. Er gab ihm unter anderem den Befehl, das gesamte Sabotagematerial und die beiden Funkgeräte für eine Versenkung vorzubereiten. Diese sollte im Ernstfall schnell erfolgen, wenn das kleine Schiff von feindlichen Kriegsschiffen aufgebracht

würde.

Doch der Agent widersetzte sich den Befehlen. Er erklärte, daß er Bure sei und nicht der Befehlsgewalt eines deutschen Kapitäns unterstehen würde. Obwohl ihm Nissen klarmachte, daß nur er allein zu bestimmen habe, was geschehen oder unterbleiben solle, verharrete Leibrandt auf seinem Standpunkt.'

Bei dieser Auseinandersetzung kam das Gespräch auch auf ein anderes Thema, von dem bis dahin noch nicht die Rede gewesen war. Genau genommen handelte es sich dabei um einen Fehler der deutschen Abwehrmänner. Sie hatten den Funker Bobby Leibrandt zugeteilt, ohne ihn vorher um sein Einverständnis zu fragen.

Es stellte sich nun an Bord heraus, daß der Funker die englische Sprache nur mangelhaft beherrschte. Deshalb weigerte sich Bobby Leibrandt, ihn mit an Land zu nehmen, weil er in Südafrika nur eine Gefahr für ihn bilden würde. Eine Tatsache, die auch Nissen anerkennen mußte, die aber keineswegs sein Fehler war. Er beharrte indessen nach wie vor auf einer sofortigen Versenkung des Sabotagematerials im Fall einer ernsthaften Gefahr für das Schiff und die deutsche Besatzung.

Damit war der ehemalige Boxer Leibrandt vorläufig entlassen.

Tagelang ging alles gut. Die Differenzen zwischen dem Kapitän und dem Agenten wurden totgeschwiegen. Das Wetter war gut, und es sah so aus, als würde die Fahrt zufriedenstellend verlaufen.

Auf der Höhe der Azoren kam es jedoch wieder zu einem Zwischenfall. Das Boot führte gerade ein Wendemanöver vor dem Wind aus. Dumpes Dröhnen ertönte über den Köpfen der Männer. Sie sahen nach oben, konnten aber nichts erkennen, da der Himmel mit Wolken bedeckt war.

Das Brummen ging plötzlich in lautes Pfeifen über, vermischt mit knallenden Fehlzündungen. Ein Flugzeug stürzte aus den Wolken. Die britischen Kokarden am Rumpf und an den Tragflächen waren deut-, lieh zu erkennen. Der Pilot fing die Maschine ab und raste im Tiefflug über die „Kyloe“ zu. Er zog wieder an, ging auf Höhe, stellte die Maschine auf die linke Tragfläche und schoß nochmals auf die deutsche Jacht herab.

Nissen und seine Männer winkten dem Flugzeug zu. Es umkreiste die „Kyloe“ im weiten Kreis und verschwand dann wieder in den Wolken. Das Dröhnen und Brummen erstarb. Es herrschte wieder friedliche Stille.

Doch ein schlauer Mann wie Nissen reagierte sofort. Er befahl eine verschärzte Überwachung der See. Auf Grund dieser Vorsichtsmaßnahme konnte die Jacht mehrmals rechtzeitig am Horizont auftauchenden Schiffen ausweichen.

Anfang Mai passierte die „Kyloe“ den Äquator. Das Wetter war gut und die Etmale (zurückgelegte Fahrtstrecke in Seemeilen innerhalb von 24 Stunden) zufriedenstellend. An Bord herrschte gute Stimmung, die Gesundheit der Besatzung war in Ordnung. Nur eine kleine Panne passierte, die aber noch rechtzeitig entdeckt wurde. Einer der großen eisernen Frischwassertanks leckte. Das Leck konnte sofort abgedichtet werden. Da es zu keinem großen Wasserverlust gekommen war, wurde die Fahrt fortgesetzt.

Nachdem Jacht und Besatzung nochmals einen schweren Sturm abgeritten hatten, tauchte am 3. Juni 1941 ein großer Dampfer auf. Er behielt allerdings seinen Kurs stur bei und nahm keinerlei Notiz von der „Kyloe“.

Am Nachmittag des 6. Juni frischte der Wind auf, um schließlich mit Pfeifen, Heulen und Tosen das Meer aufzupeitschen. Wegen der Heftigkeit des Sturmes konnten keine Segel gesetzt werden, da sie sofort in Fetzen davongeflogen wären. Tagelang lag das Boot beigedreht, ein Spielball der Wellen und des Sturms.

Nach Abflauen des Windes ließ Nissen die afrikanische Küste ansteuern. Der Himmel war mit einer dichten Wolkenschicht bedeckt, starker Nebel behinderte die Sicht und erschwerte die Führung der Jacht. Nissen befahl die Einhaltung eines Generalskurses, der an die Küste Afrikas führen mußte.

Im Schutz einer dichten Nebelbank traf man alle Vorbereitungen für Bobby Leibrandts Landung. Sein gesamtes Material und sein Gepäck wurden in einem Schlauchboot festgezurrt. In der kommenden Nacht sollte die Anlandung erfolgen.

Die Männer der „Kyloe“ spürten schon den Landgeruch in ihren Nasen, bevor sie den afrikanischen Kontinent sahen. Dann riß der Nebel plötzlich ab. Das Land lag im hellen Mondschein vor ihnen. Der Motor wurde angelassen. Mit Schraubenkraft lief der „Kyloe“ auf die Küste zu.

Mit allen zur Verfügung stehenden Ferngläsern beobachtete man die Gegend. Anhand von verschiedenen Peilmarken und Navigationshilfen stellte man fest, daß die Jacht genau auf die Stelle zulief, an der Bobby Leibrandt an Land gehen sollte. Das war eine hervorragende Meisterleistung des Navigators.

Leibrandts Schlauchboot wurde zu Wasser gelassen, mit dem er dann zur Küste paddelte und landete. Doch der große Erfolg, den sich die deutsche Abwehr durch den Einsatz dieses Einzelagenten versprach, konnte nicht erzielt werden. Sofort nach der Landung jagte die südafrikanische Polizei hinter Leibrandt her, wie sich später herausstellte. Es gelang ihm zwar, Kontakt mit einigen Freunden aufzunehmen und antienglische Propaganda zu treiben, doch das war auch schon alles. Bevor es zu größeren Sabotageakten durch ihn kam, wurde er verhaftet und vor ein Gericht gestellt. Nur gewisse Umstände und das Glück verhinderten es, daß Leibrandt nicht erschossen oder aufgehängt wurde.

Nachdem das Schlauchboot in der Dunkelheit verschwunden war, wendete die „Kyloe“ und fuhr mit Motorkraft wieder aufs Meer hinaus. Nissen und seine Männer hatten ihre eigentliche Aufgabe erfüllt. Jetzt mußten Schiff und Besatzung heil zum Einsatzhafen zurückgebracht werden. Ein Vorhaben, das nicht ganz gelang. Bis zur Absetzung des südafrikanischen Agenten hatte die Fahrt 67 Tage gedauert, an denen die Jacht 4 000 Seemeilen (fast 8 000 Kilometer) zurücklegte.

An einem Freitag (13. Juni 1941) geriet das kleine Schiff in eine kritische Situation, bei der es um Sein oder Nichtsein ging.

Ein Dampfer kam auf Gegenkurs in Sicht. Die „Kyloe“ hatte keine Chance mehr, dem großen Pott auszuweichen. Während das Schiff schnell näherkam, erkannten Nissen und seine Männer, daß es sich um einen britischen Hilfskreuzer handelte.

„Jetzt heißt es: Holzauge sei wachsam!“ sagte einer der erfahrenen Seeleute.

Die übrigen schwiegen und starrten zu dem Engländer hinüber, der genau auf sie zuhielt. Noch hofften sie, daß er beidrehen und sie nicht näher unter die Lupe nehmen würde. Irrtum!

Der Kreuzer gab durch Flaggensignale die Anweisung, beizudrehen und Namen und Nationalität des Schiffes bekanntzugeben.

Sie alle wußten, welches Schicksal ihnen innerhalb von kurzer Zeit blühen konnte. Aus Tarnungsgründen ließen sie zwar in „Räuberzivil“ an Deck herum, doch andererseits waren Nissen und seine Besatzung Angehörige der deutschen Kriegsmarine; Soldaten also, die gefangengenommen werden konnten. Die Jacht konnte aus diesen Gründen nach dem geltenden Kriegsrecht ebenfalls versenkt oder aufgebracht werden.

„Nicht durchdrehen, Kameraden“, rief Nissen. „Nerven behalten. Wir fahren stur weiter und spielen den toten Hund.“

Sie beachteten die Flaggensignale nicht und nahmen von dem herankommenden Schiff keine Notiz. Doch der Engländer war zäh. Er schob sich bis auf Rufweite heran.

Die Männer auf der „Kyloe“ erkannten deutlich die Offiziere auf der Brücke und zu ihrem größten Leidwesen noch etwas: Eines der in den Davits (Haltevorrichtung) hängenden Boote war mit einer Rudermannschaft besetzt und konnte sofort zu Wasser gelassen werden. Wenn es aber zu einer näheren Untersuchung der Jacht kommen würde, war die deutsche Crew gefilbert.

Der alte Fuchs Nissen griff wieder einmal in die Trickkiste. Er ließ die amerikanische Flagge hissen.

Sie sahen, wie einer der Offiziere an Bord des Hilfskreuzers zum Megaphon griff. Sofort darauf tönte die auf See übliche, traditionelle Frage zu ihnen herüber: „What ship?“ (Was für ein Schiff?)

Nissen, ein welterfahrener Mann, der auf allen sieben Meeren des Globus zu Hause war, antwortete im typischen amerikanischen Slang: „White Star!“ (Weißer Stern).

Der Offizier auf dem englischen Hilfskreuzer fragte jetzt nach dem Bestimmungshafen der Jacht.

Stilgerecht und unverfroren gab ihm Nissen Antwort: „Bound for God's own country!“ (Bestimmt für Gottes eigenes Land - Bezeichnung für Amerika.)

Plötzlich stoppte der Kreuzer und glitt langsam aus. Die Stimmung wurde freundlicher. Die Seeleute winkten aus dem Ruderboot. Der britische Offizier fragte: „Are you alright?“ (Ist alles in Ordnung?)

„Thank you! We are okay!“ tönte Nissen durch das Megaphon zurück. {Danke! Bei uns ist alles in Ordnung.)

Damit hatte die deutsche Besatzung gewonnen. Der Kapitän und die Offiziere auf dem Briten waren jetzt wohl tatsächlich davon überzeugt, eine amerikanische Jacht vor sich zu haben. Die Schrauben am Heck des britischen Kreuzers wirbelten Blasen und Gischt hoch. Das große Schiff geriet in Bewegung und drehte ab, um seinen alten Kurs wieder aufzunehmen.

Die britische Besatzung rief zum Abschied: „Three cheers for Roosevelt!“ (Dreimal Hoch für Roosevelt- Damals Präsident der USA).

Nissen und seine Seeleute erwidernten in englischer Sprache: „Many luck for you!“ (Viel Glück für euch).

Das war eine der abenteuerlichsten, gefährlichsten, aber auch interessantesten und amüsantesten Begegnungen zweier feindlicher Schiffe auf den Weiten der Meere.

Die Jacht setzte ihre Heimreise fort. Man wollte die Azoren ansteuern, kam aber wieder davon ab; denn zu der Zeit bestand die akute Gefahr, daß die Amerikaner die Azoren besetzen wollten. Deshalb lief Nissen einen Hafen in Spanisch-Marokko an, der am 22. Juni 1941 erreicht wurde.

110 Tage lang waren Nissen und seine Besatzung auf See gewesen, als sie im Hafen von Villa Cisneros an Land gingen. Eine einmalige Leistung, die mit einem Boot von dieser Art und Größe und mit einer derart kleinen Besatzung nie wieder erreicht wurde. Damit ging ein Spezialkommando auf See zu Ende, das als einzigartig zu bezeichnen ist.

*

Ein wichtiger, oft entscheidender Faktor in der Kriegsführung war seit jeher das Wetter. Deshalb spielten bei militärischen Operationen immer wieder die Meteorologen eine wichtige Rolle. Jede kriegführende Nation versuchte das Wetter im positiven, aber auch im negativen Sinne zu seinem Verbündeten zu machen. Und das war wiederum nur auf Grund exakter Wettererkundung möglich.

Bezeichnend für diese Tatsache waren unter anderem die dramatischen Augenblicke, die der gewaltigsten Operation des Krieges vorausgingen: der Invasion der alliierten Streitkräfte in der Normandie (Nordfrankreich).

Im Frühling und Frühsommer 1944 war das Wetter über England, Frankreich und dem Kanal nicht sehr günstig. Am Kanal wehten starke Winde, die das Wasser aufpeitschten. Landeinwärts prasselte Regen vom Himmel, der die Erde aufweichte und stellenweise in Sumpf und Morast verwandelte, worin jede militärische Aktion steckenbleiben konnte.

Die Invasion war für Juni 1944 vorgesehen. Der Oberkommandierende der alliierten Landungsmacht, US-General Eisenhower, konnte zwar auf einen umfangreichen und vielseitigen militärischen Beratungsstab zurückgreifen, mußte aber allein entscheiden, wann die Invasion durchgeführt wurde oder ob sie ganz unterblieb. Damit wurde ein einzelner Mann vor eine schwere

Entscheidung gestellt, die katastrophale Folgen gehabt hätte, falls sie falsch gewesen wäre. Scheiterte die Landung der Alliierten auf dem europäischen Kontinent, dann war eine einmalige Gelegenheit verspielt. Man wäre nicht wieder in der Lage gewesen, eine so große militärische Streitmacht zusammenzuziehen, um einen zweiten Versuch zu wagen. In dem Fall hätte der Krieg mit größter Wahrscheinlichkeit eine andere Wendung genommen.

Für Eisenhowers Terminfestsetzungen und für die gesamte Operation spielte deshalb der Wetterdienst eine wichtige Rolle.

Ständig fanden telefonische Konferenzen zwischen den Wetterexperten des Heeres, der Marine und der Luftwaffe statt. Bereits zwei Monate vor dem Ernstfall begannen die Meteorologen mit ihrem Dienst. Während des ganzen Monats Mai waren bei jeder Besprechung im Hauptquartier des Oberkommandierenden Wetterexperten dabei. Sie berieten Eisenhower und seine Kommandeure. Immer wieder erstatteten sie Bericht darüber, welche Wetterverhältnisse wahrscheinlich an einer Reihe von festgelegten Stichtagen herrschten würden. Aus diesen Tests wollte man Erfahrungswerte darüber gewinnen, inwieweit die Wetterprognosen zuverlässig waren.

Bei einer Besprechung in Eisenhowers Hauptquartier wurde schließlich der 5. Juni als voraussichtlicher Invasionstag festgelegt. Alle Vorbereitungsmaßnahmen richteten sich nun nach diesem Datum aus.

Die Zahl der täglich stattfindenden Konferenzen stieg immer mehr an. Eine Besprechung jagte die andere. Immer wieder hörten die führenden Offiziere den Wetterexperten aufmerksam zu.

Diese erklärten, daß im Moment eine Tendenz zur Wetterverschlechterung bestehe. Doch andererseits gab es bis in die letzten Maitage hinein noch keinerlei Anzeichen dafür, daß am „D-Day“ (Decision-Day, Entscheidungs-Tag) starke Bewölkung und schwere Stürme herrschten würden; eine wichtige Voraussetzung für die Invasion. Über die Normandie durfte keine geschlossene Wolkendecke liegen, weil das die Bombardierung der Invasionsfront empfindlich gestört hätte. Der Seegang war wiederum wichtig für die auf den Schiffen befindlichen Soldaten, die nicht total seekrank und damit kampfunfähig in Nordfrankreich ankommen durften.

Auf Grund der zukünftigen, von den Wetterexperten vorausgesagten Wetterlage bekamen die entfernt liegenden alliierten Marineeinheiten bereits den Befehl, die Anker zu lichten, damit sie pünktlich zur Stelle waren.

Am 1. 6.1944 fand die erste abschließende Besprechung in Eisenhowers Hauptquartier statt, bei der die Meteorologen den Mittelpunkt bildeten. Sie wiesen darauf hin, daß eine Schlechtwetterperiode bevorstehe. Diese würde nicht die festgelegten Mindestfordernisse mit sich bringen, die für den Start und die Durchführung der Landung Voraussetzung waren.

Die Meteorologen behielten recht. Das Wetter verschlechterte sich zusehends. Am 3. Juni, einem Samstag, bekamen die kommandierenden Offiziere bei der Abendbesprechung darüber Bescheid, daß in der Nacht vom 4. zum 5. Juni ebenfalls sehr schlechtes Wetter herrschte und damit eine Invasion unmöglich sein würde. Der Wind würde zu stark für den Transport und die Anlandung der Soldaten sein. Die Wettersachverständigen kündigten ferner eine niedrige, fast geschlossene Wolkendecke an, welche die Landung von Luftlandetruppen und Bombenabwürfe durch Großkampfflugzeuge unmöglich machen würde.

Diese schlechten Nachrichten drückten auf die Stimmung des Invasionsstabes. Da die Meteorologen am frühen Sonntagmorgen (4. Juni 1944) keine wesentliche Änderung der Wetterprognose melden konnten, entschloß sich Eisenhower um vier Uhr dreißig dazu, die Landung zu verschieben. Man beschloß ferner, täglich neu zu prüfen, ob das Unternehmen nicht jeweils am folgenden Tag gestartet werden könnte. Dazu ist zu bedenken: War der Befehl zum Beginn der Invasion einmal gegeben, war die ungeheuer große Kriegsmaschinerie dadurch in Bewegung geraten, dann konnte sie nicht wieder von einer Stunde zur anderen gestoppt werden.

Am Sonntag schien es so, als hätten sich die Meteorologen gründlich geirrt. Es herrschte Windstille, und am Himmel waren fast keine Wolken zu sehen. Dann aber zeigte sich, wie richtig es gewesen war, daß Eisenhower auf seine Ratgeber gehört hatte. Später am Tage nahm der Wind an Stärke zu. Bei Einbruch der Dunkelheit tobte im Kanal sogar ein Sturm. Der Befehl, an diesem Tag die Landung durchzuführen, hätte zu einer Katastrophe geführt.

In dieser Phase hing das riesige Unternehmen nur vom Wetter ab. Wenn die Schlechtwetterperiode anhielt, konnte die Landung nicht stattfinden.

Am späten Sonntagabend hörten sich Eisenhower und seine Kommandeure die Wettervoraussagen für die kommenden zwei Tage an. Sie lauteten: „Eine Schönwetterperiode wird sich am Montag über dem Kanal ausbreiten und mindestens bis Sonnenaufgang am Dienstag, 6. Juni, anhalten. Der Wind an der Küste der Normandie wird auf Stärke drei oder vier fallen, und die Wolkendecke wird bis zu einer Höhe von 1.000 Metern durchbrochen sein. Nach diesem Intervall werden sich am Dienstagnachmittag wieder mehr oder weniger starke Wolkenbildungen zeigen; dann wird das Wetter nach einem weiteren kurzen Intervall von klarem Wetter in der Nacht von Dienstag auf Mittwoch

weiterhin unbeständig sein, mit gelegentlichen Perioden von Bewölkung und starkem Wind, bis Freitag. Darüber hinaus können keine zuverlässigen Voraussagen gemacht werden."

Die Stabsoffiziere fragten die Wetterleute nach weiteren Einzelheiten, dann entließ man sie. Die Offiziere berieten die Lage. Es ging auf Mitternacht zu, als Eisenhower die dramatische Erklärung von sich gab: „Ich habe mich provisorisch entschlossen, die Invasion am Dienstagmorgen stattfinden zu lassen.“ Das war eine sehr schwere Entscheidung, wenn man bedenkt, daß es zu dem Zeitpunkt heftig regnete, der Wind kräftig wehte und der Himmel völlig mit einer niedrighängenden Wolkendecke bedeckt war.

Am Montagmorgen, vier Uhr, versammelten sich die hohen Offiziere, um eine Entscheidung zu treffen, die endgültig und nicht mehr zu widerrufen war.

Bei der Sitzung bestätigten die Meteorologen ihre bereits verkündeten Voraussagen: In der Montagnacht würde gutes Wetter herrschen und bis zum Mittag des Dienstag anhalten. An den Küsten würden schwache Winde wehen, die Wolkendecke würde nicht unter 700 bis 1 000 Meter sinken und große Lücken haben, wenn die Landungen der Fallschirmspringer erfolgten. Ferner sollten die Löcher in der Wolkendecke groß genug sein, um Ziele aus der Luft exakt angreifen zu können. Allerdings, das betonten die Wetterberater, würden die allgemeinen Bedingungen für die Bomber nicht ideal sein.

Auf Grund dieser Besprechung gab Eisenhower den endgültigen Befehl zum Start der Invasion. Die Landung würde am Dienstag, 6. Juni 1944, beginnen. Die entsprechenden Anweisungen ergingen sofort an alle Kommandostellen der alliierten Großkampfgruppe.

Die dann folgenden Ereignisse bewiesen, daß die Meteorologen recht hatten. Am Dienstag in der Frühe hatte sich der Wind gelegt. Die Wolkendecke war nicht nur stark durchbrochen, sie lag auch in einer Höhe von wenigstens 1.300 Metern. Eine geradezu ideale Voraussetzung für Lüftlandemaßnahmen im großen Stil.

Mit ihren präzisen Prognosen ermöglichten die Wetterexperten nicht nur den Beginn der Landung, sie übertrumpften damit auch ihre Kollegen auf der Gegenseite. Die alliierten Wetterberater wußten, daß die führenden deutschen Offiziere ihre Meteorologen angewiesen hatten, zu melden, wann das Wetter für die Invasion günstig oder ungünstig sein würde.

Noch kurz vor dem 5. 6. 1944 informierten die Wetter sachverständigen auf deutscher Seite ihre Vorgesetzten darüber, daß anhaltende Sturmwetter eine Invasion bis zum 6. Juni einschließlich unmöglich machen würde. Sie hatten nicht das kurze „Schönwetter-Intervall“ erkannt, das die Alliierten zur Landung ausnutzen.

So trugen die Meteorologen dazu bei, daß die Invasion gelang. Diese Tatsache zeigt, wie wichtig der Wetterdienst im Krieg war.

Selbstverständlich war sich auch die deutsche Kriegsführung darüber klar, daß Wetterbestimmungen viel zum Erfolg oder Mißlingen von militärischen Operationen beitrugen. Deshalb ging man von Beginn des Krieges dazu über, den Wetterdienst immer mehr auszubauen.

Das Wetter in Europa wird sehr häufig von den nordpolaren Regionen bestimmt. Vor dem Krieg bezog Deutschland seine Wetternachrichten von Stationen, die sich in Nordpolnähe befanden. Diese Quellen fielen dann aber aus.

Deshalb beschloß die deutsche Kriegsführung, eigene Wettertrupps in die Arktis zu schicken, die laufend Meldungen über Funk nach Deutschland übermitteln sollten.

Die deutsche Kriegsmarine und die Luftwaffe führten zwei Unternehmen durch, die zur Bildung von Wetterstationen auf Spitzbergen führten. Beide Operationen verliefen unabhängig voneinander, so daß der eine Trupp nichts von dem anderen wußte.

Die Kriegsmarine setzte ihren kleinen Verband mit dem Schiff „Sachsen“ in Ny-Aalesund ab. Die Luftwaffe flog mit Flugzeugen vom nordnorwegischen Flugplatz Banak nach Long-Yearbeen.

Beide Trupps waren aber infolge von Feindeinwirkung gezwungen, sich aus Spitzbergen zurückzuziehen.

Aus diesem Grund standen dem Oberkommando der deutschen Wehrmacht wiederum keine Wettermeldungen aus der Arktis mehr zur Verfügung. Da diese aber für die Führung des Kriegs sehr wichtig waren, beschloß man, vollwertigen Ersatz zu schaffen. Das erforderte allein schon die Lage an der Front in Rußland.

Im Sommer 1942 waren die deutschen Verbände weit ins Innere der Sowjetunion vorgestoßen. Für weitere große militärische Operationen, die in Rußland durchgeführt werden sollten, waren exakte Wettermeldungen von entscheidender Bedeutung; besonders für die Luftwaffe, welche die Erdkampftruppen beim Vormarsch unterstützen mußte. Dabei ist zu beachten, daß die Wetterverhältnisse in Rußland stark von der Arktis her beeinflußt werden.

Nach vielen diesbezüglichen Beratungen in Berlin kam man schließlich zu einem Übereinkommen. Man entschloß sich zu einem Unternehmen, das sehr schwierig und gefährlich sein würde. Doch es mußte gewagt werden: die Landung im hohen Norden der Sowjetunion.

Drei Männer beugten sich in der Baracke der Flugleitung über eine große Landkarte, die die riesigen Weiten des nördlichen Rußlands darstellte.

Die grüngestrichene, mit einem schwarzen Teerpappedach versehene Baracke stand am Rand des nordnorwegischen Flugplatzes Banak, in einer verlassenen, öden Gegend. Dort war die Welt mit Brettern zugenagelt, wie die Landser sagten. Neben Petsamo und Bardufoß war Banak eine der großen Absprungbasen im hohen Norden. Von dort aus starteten die Fernaufklärer zur Wettererkundung und zur Beobachtung von Schiffsbewegungen im Eismeer, stiegen die Bomber auf, um die für die russischen Nordhäfen bestimmten alliierten Geleitzüge anzugreifen.

Welche Bedeutung Banak hatte, zeigt die Tatsache, daß dort manchmal über 6 000 deutsche Soldaten stationiert waren. In Banak wurde übrigens auch ein Experiment durchgeführt, das einmalig war und bis jetzt in der Kriegsliteratur noch nicht erwähnt wurde. Es fand auf dem Verpflegungssektor statt.

Normalerweise war innerhalb der deutschen Wehrmacht die Verpflegung streng rationiert. Das bedeutete, daß jeder Soldat täglich festgesetzte, auf ein Mindestmaß beschränkte Eßrationen erhielt. Zum Beispiel mußten sich vielfach drei Soldaten ein einziges Kommißbrot (Graubrot) teilen. Im Landserjargon hieß es über die Verpflegung allgemein: Zum Leben zu wenig, zum Sterben zu viel.

Der Kommandant des Fliegerhorstes Banak wich nun von diesem Schema ab. Er ordnete für seinen Befehlsbereich an, daß sämtliche Fouriere (Verpflegungssoldaten, meist Unteroffiziere, aber auch Mannschaftsdienstgrade) der verschiedenen Staffeln und sonstigen Einheiten ständig zur Verpflegungsausgabe bereitstehen mußten. Jeder Soldat in Banak konnte sich, wann er wollte, und so viel er wollte, an Verpflegung abholen. Dieses Experiment ergab ein positives Ergebnis. Im Laufe von Monaten wurde festgestellt, daß der freie Verpflegungsverbrauch gegenüber dem rationierten um ein Viertel zurückging. Eine an und für sich erstaunliche Tatsache.

Jetzt sollte Banak wieder einmal Absprunghafen für ein riskantes, wagemutiges Unternehmen sein.

Die drei um die Karte versammelten Männer bereiteten den Spezialeinsatz vor. Der eine von ihnen war Leutnant Schütz, Flugzeugführer und einer der erfahrensten Polarflieger der Luftwaffe. Ein Mann, der im hohen Norden wie zu Hause war, mit den örtlichen Gegebenheiten und den Wetterverhältnissen bestens vertraut. Bei den beiden anderen handelte es sich um Meteorologen.

Der Leutnant und einer der beiden Wetterexperten waren dazu ausgewählt worden, als erste deutsche Soldaten zum Norden vorzustoßen: in weitaus unbekannte Gefilde, die von Rußland beherrscht wurden. Die beiden bildeten die Vorhut für nachfolgende Spezialkommandos. Die ganze Aktion sollte in ihrer Endphase zur Einrichtung einer ständigen Wetterstation in Nordrußland führen.

Ein Melder vom Fernschreibertrupp kam herein und übergab dem Chefmeteorologen eine Meldung, die eben eingetroffen war. Der große, breitschulterige Mann überlas sie kurz und steckte sie in die Tasche. Dann sah er den Leutnant an und danach seinen Kollegen. Er räusperte sich und fuhr mit leiser, aber dennoch eindringlicher Stimme fort:

„Herr Leutnant, Sie wissen selbst genauso gut wie ich und mein Kollege, was Ihnen und Ihrer Besatzung bevorsteht. Gewiß, Sie sind ein erfahrener Polarflieger und haben viele Feindflüge hinter sich. Doch was jetzt auf Sie zukommt, ist nicht mit einem normalen Einsatz zu vergleichen.“ Er schwieg und blickte auf die Zigarettenpackung, die ihm der Leutnant hinhielt.

Der Offizier lächelte leicht, als er den beiden anderen Feuer gab. Mit blauem Rauch kamen seine Worte aus dem Mund: „Ich kann mir denken, was Sie sagen wollten.“

„Und was wollte ich sagen?“ Die grauen Augen des Wettermannes musterten den Leutnant kühl.

„Bei dem Einsatz geht es für uns um Kopf und Kragen, nicht wahr?“

„Genau“, nickte der große Mann. „Sie müssen in ein Gebiet einfliegen, das nicht einmal die Russen genau kennen, viel weniger wir. Und das da“, er tippte auf die Karte, „sagt ebenfalls nur wenig über die Gegend aus, in der Sie landen sollen, Herr Leutnant. Was auf der Karte verzeichnet ist, kann in Wirklichkeit ganz anders aussehen.“

Schütz nickte. „Daran hat man sich hier oben in der kalten Heimat allmählich gewöhnt“, meinte er.

„Sehen Sie den Einsatz bitte nicht so an, als wäre er ein Spiel“, ermahnte der Chefmeteorologe den jungen Offizier. „Neben dem, was ich gerade ausführte, werden noch andere Schwierigkeiten auftauchen; darauf können Sie sich verlassen. Denken Sie nur an die Elemente der Natur, an die große Kälte, an Schnee und Eis. Sie alle können überraschend in Erscheinung treten. Richten Sie sich bitte danach.“

„Wir werden uns eine dementsprechende Ausrüstung organisieren“, warf der Leutnant ein.

„Hinzu kommt, daß Sie sich in Feindesland befinden, Herr Leutnant“, fuhr der Meteorologe fort. „Hat man Sie schon davon unterrichtet, wie Sie sich verhalten sollen?“

Der Leutnant nickte. „Ja! Die Iwans dürfen nicht das Geringste davon ahnen, daß sich Deutsche im Norden befinden.“

„Wird Ihnen das gelingen?“

„Das hoffe ich. Mehr kann ich zu dem Punkt nicht sagen. Außer, daß wir uns darum bemühen werden.“

„Gut, meinen Segen haben Sie, und ich werde Ihnen die Daumen drücken. Jetzt noch kurz ein paar Worte zu einem anderen Thema. Sie sehen sich dort oben genau um, sammeln Informationen, stellen Beobachtungen an, die für weitere Unternehmen nützlich sein werden. Und das alles, Herr Leutnant, hat ohne großes Aufsehen zu erfolgen. Ich betone nochmals, der Russe darf unter keinen Umständen merken, daß wir dreitausend Kilometer hinter seiner Front einen Stützpunkt haben. Denken Sie bei allem daran, was Sie tun oder mitmachen, Ihre Meldungen aus dem uns unbekannten Raum sind für unsere in Rußland kämpfenden Kameraden und für die kommenden Offensiven äußerst wichtig.“

„Das hat man mir bereits bei der Staffel erzählt“, meinte der Leutnant im freundlichen Ton. „Sie können sich darauf verlassen, daß meine Besatzung und ich alles tun werden, um einen vollen Erfolg zu erzielen. Wenn etwas schiefgeht, dann soll es nicht unsere Schuld sein.“

„Dann darf ich Ihnen Hals- und Beinbruch wünschen“, schloß der Chefmeteorologe und hielt dem Offizier die breite Hand hin, die dieser zum Abschied drückte.

Draußen warteten der Funker und der Beobachter auf ihren Flugzeugführer. Sie rauchten Zigaretten und sahen zum Rollfeld hinüber, wo gerade eine Ju 88 zur Landung einschwebte. Die beiden waren genau so alte Polarhasen wie der Leutnant. Männer, die nicht leicht umzuwerfen waren und schon viele schwierige und gefährliche Situationen gemeistert hatten.

Es waren Soldaten, die ebenso wie der Leutnant und der Meteorologe durch das eintönige Gleichmaß der Tage und die Einsamkeit des Nordlandes mit einer gewissen Sturheit infiziert worden waren. Sie hatten die Tage längst hinter sich, an denen sie für den Polarkoller anfällig gewesen waren; jenen eigenartigen, an Apathie grenzenden Gemütszustand, in den viele Soldaten versetzt wurden, die lange Zeit im hohen Norden ihren schweren Dienst taten.

Der Leutnant ging auf die beiden zu. Sie warfen die heruntergerauchten Zigaretten weg und machten fragende Gesichter. „Ist alles klar?“

„Jawohl, Herr Leutnant“, brummte der Beobachter. „Dann können wir ja starten“, sagte der vierte Mann, der Meteorologe. Der Beobachter nickte. Nach der Flugbesprechung beim Staffelkapitän hatte er bereits die Kurse zum Zielort ausgerechnet und der Funker die notwendigen Geheimunterlagen besorgt, damit ein einwandfreier Funkverkehr gewährleistet sein würde.

Bei der Flugbesprechung beim Chef der Aufklärungsstaffel waren auch noch bestimmte Vereinbarungen getroffen worden, die für Pannen oder Notfälle in Kraft treten sollten. Eine Vorsichtsmaßnahme, die sich schon bald als richtig und nützlich herausstellte.

Die vier gingen zu den Unterkunftsbaracken hinüber, wo sie in die Pelzkombinationen stiegen und die Fliegerstiefel aus schwarzem Wildleder anzogen, die innen mit warmhaltendem Pelz gefüttert waren.

Danach traten sie wieder ins Freie und stapften zu dem Liegeplatz der Staffel hinüber, wo die Maschinen in Boxen aus aufgeschichteten Steinen und Erde standen.

Über das Rollfeld jagten gerade zwei Ju 52 mit röhrenden Motoren. Sie hoben ab und drehten nach Süden ein; Transportmaschinen, die der Versorgung des Flugplatzes Banak dienten.

Der I. Wart und ein paar Techniker standen bei der Ju 88, die für den Flug mit zigarrenförmigen Zusatztanks versehen worden war. Damit konnte ein großer Aktionsradius erreicht werden. Die Motoren wurden zu Beginn des Fluges aus den Zusatzbehältern mit Treibstoff versorgt. Später wurden die leeren Tanks abgeworfen.

Nach der Klarmeldung des I. Wartes sprach Unteroffizier Paul Enders mit dem Funkwart, da er nach der letzten Landung einen Sender des FuGe 10 (Funkgerät 10) als defekt gemeldet hatte. Der Feldwebel hatte den Sender inzwischen ausgewechselt, wie er erklärte.

Leutnant Schütz kletterte als erster in die Maschine; dann folgte Feldwebel Bongert, der Beobachter. Enders nahm auf seinem Funksitz Platz. Dr. Mathias Bause bildete das Schlußlicht. Er schloß die Luke und stellte sich hinter den Flugzeugführer und den Beobachter.

Die Motoren wurden angelassen. Ein Wink des Flugzeugführers zu den Männern vom Bodenpersonal hinunter. Zwei von ihnen sprangen unter die Tragflächen und zogen die Bremsklötze vor den dicken Gummirädern weg.

Die „Ju“ rollte zum Start. Kurz darauf befanden sich die Flieger in der Luft. Leutnant Schütz drehte die obligatorische Platzrunde und flog auf dem vom Navigator (Beobachter) angegebenem Kurs nach Osten ab.

Das Variometer (ein Instrument, auf dem das Steigen oder Fallen ersichtlich war) stand ständig auf „Steigen“. In einem Winkel von 45 Grad hielt Schütz die Maschine im Steigflug.

Dicht vor der Viertausendmetermarke bahl er seiner Besatzung, die Sauerstoffmasken anzulegen. Mit den rüsselartigen Gebilden vor den Gesichtern wirkten die jungen Männer wie riesige Insekten. Die Maschine stieg über 5.000 und 6.000 Meter hinaus; sie war übrigens mit speziellen Höhenmotoren ausgerüstet.

Sie überflogen die norwegische Stadt Kirkenes, und weiter ging es in nordöstlicher Richtung. Unter ihnen erschien die gezackte, mit vielen kleinen Felseninseln versehene Küste. Schließlich stießen sie in die riesige Barentssee vor.

Feldwebel Bongert hatte sich ein Fernglas um den Hals gehängt, mit dem er einige Zeit später nach Süden hinunterblickte. Im feinen Dunst war Murmansk verschwommen zu erkennen, neben Archangelsk der wichtigste Hafen, über den Kriegsmaterial von Amerika und England nach Rußland eingeschleust wurde.

Unter ihnen lag die See, und südlich von ihnen breiteten sich die endlosen Weiten des nördlichen Rußland aus. Dünn besiedelte Gebiete, in die der Krieg nicht hineingetragen werden konnte.

Das Meer unter ihnen schien zu dampfen. Da und dort erkannten sie große Eisschollen.

Obwohl Leutnant Schütz die Heizung angeschaltet hatte, machte sich die Kälte bemerkbar, je höher sie stiegen. Die aus Düsen strömende, nach Öl und Benzin stinkende warme Luft war nicht mehr in der Lage, die Kälte aus dem Rumpf zu vertreiben. Sie drang durch die Pelzkombinationen und machte die Glieder steif, die Gesichter blau-rot.

Doch die Flieger waren an so etwas gewöhnt. Stundenlanges Fliegen, Frieren, Müdigkeit, Hunger und Langeweile, wenn sich gar nichts ereignete, das alles gehörte zum täglichen Brot der Fernaufklärer; vor allem dann, wenn sie über die riesigen Seeflächen des Nordens flogen.

Der im Rumpf stehende Metereologe bewegte die Arme schnell auf und ab. Dann zog er die Lederhandschuhe aus und rieb sich die Hände.

Leutnant Schütz bemerkte es und meinte über die Kehlkopfmikrofone: „Ist es Ihnen kalt geworden, Herr Doktor?“

„Ein wenig“, erwiderte der Wetterexperte in lässigem Ton, denn auch er war an die Unannehmlichkeiten der Fliegerei gewöhnt. Es war nicht die erste Langstreckenaufklärung, an der er teilnahm.

In einer Höhe von über 9.000 Metern legte der Flugzeugführer die Maschine in den Horizontalflug.

Das große Schweigen, das sich immer wieder bei den langen Flügen einstellte, zog auch diesmal an Bord des Fernaufklärers ein.

Es wurde nur kurz unterbrochen, als Unteroffizier Enders die Melodie vor sich hinsummte, die damals Millionen von Soldaten und Zivilisten in der ganzen Welt kannten und die auf Hitlisten und bei Hitparaden ständig an erster Stelle gestanden hätte, wenn es derartige Wertskalen in jenen Kriegstagen schon gegeben hätte: Lili Marleen - „Vor der Kaserne, vor dem großen Tor...“

Die Sonne hatte sich jetzt hinter grauem Dunst verkrochen. Der leichte Nebel über dem Meer, der wie weißer Dampf aussah, erschwerte die Sicht.

Immer wieder hob Feldwebel Bongert das Fernglas vor die Augen und blickte nach vorn durch die Plexiglasscheiben. Er sah auf die Uhr und meinte: „Die Insel müßte bald auftauchen.“

„Sie wird schon kommen“, brummte Leutnant Schütz.

Sie schwiegen und warteten. Endlich war weit hinten am Horizont ein feiner, dunkler Strich zu erkennen. Bongert blickte mit dem Fernglas hinüber und nahm sich dann die Karte vor. „Nowaja Semlja, Herr Leutnant“, meldete er. Die große russische Insel lag genau vor ihnen.

Feldwebel Bongert drehte sich um und hielt dem Meteorologen das Glas hin. „Wollen Sie mal schauen, Herr Doktor?“

Der stämmige Bause ergriff das Fernglas und blickte zur Insel hinüber, die sich immer deutlicher aus dem Grau des nördlichen Eismeers herausschälte. „Ja, da wären wir“, lautete sein kurzer Kommentar, als handele es sich um eine Selbstverständlichkeit.

Unteroffizier Enders kam nach vorn. Mit erstaunten Augen sah er auf den immer größer und dicker werdenden dunklen Strich. „Tatsächlich!“ stieß er aus. „Wir sind da. So weit sind wir noch nie nach Rußland hineingeflogen.“

Er hatte recht; denn nie vorher hatte die deutsche Luftwaffe einen so weiten Vorstoß auf russisches Gebiet unternommen, wie bei diesem nur wenig bekannten Spezialunternehmen.

„Ich bin gespannt, wie die ganze Geschichte hinhaut“, meinte Feldwebel Bongert und sah den Leutnant von der Seite an.

Schütz erwiderte mit grimmigem Landserhumor: „Wenn es schiefgeht, dann stehen wir bald bei den Russen in Verpflegung.“

„Und wenn wir bei der Landung Bruch machen, was dann?“ hängte Bongert an.

Niemand gab ihm eine Antwort, denn jeder wußte, daß das Untergang und Tod bedeuten konnte.

Kurz darauf waren Einzelheiten und Konturen der Insel zu erkennen. Berggipfel ragten wie spitze Nadeln auf. Das Schwarz der Landfläche wurde von großen Schneefeldern durchbrochen.

„Alle mal herhören!“ war die Stimme des Leutnants in der Eivau (Eigenverständigung) zu hören. „Der Funker auch!“

„Bin schon dabei, Herr Leutnant“, ertönte die helle Stimme von Unteroffizier Enders, dem jüngsten Mann in der Besatzung. Vor einer Woche war er einundzwanzig Jahre alt geworden.

„Wir behalten vorläufig die Höhe bei. Ich fliege mit Nordkurs an der Küste entlang. Jeder von euch paßt genau auf. Bongert, Sie blicken durch das Fernglas. Wir müssen feststellen, ob sich dort unten russische Siedlungen oder militärische Stationen befinden, denn darüber wußte man in Banak bei unserer Staffel nichts. Klar?“

Ein Gemurmel war im Bord sprechnet zu hören, das nach „Jawohl“ klang.

„Wenn ich etwas dazu sagen darf, Herr Leutnant“, meldete sich Dr. Bause zu Wort. „Soviel ich weiß, ist die riesige, unwirtliche, ja menschenfeindliche Insel vollkommen unbewohnt, denn der Mensch hat dort kaum Lebenschancen.“

„Das kann sich inzwischen geändert haben, Herr Doktor“, erwiderte der Flugzeugführer. „Die Russen könnten Militärstationen errichtet haben.“

„Das gebe ich zu“, nickte der Meteorologe.

Leutnant Schütz trat ins Seitensteuer, als sie sich über der Küste befanden. Etwa zehn Minuten lang flog er nach Norden ab. Aller Augen starnten nach unten. Es gab nichts zu sehen, was auf ein Vorhandensein von Menschen in der großen Öde hätte schließen lassen.

Über einer großen Bucht wendete Leutnant Schütz die „Ju“. Sie flogen wieder nach Süden hinunter, wobei sie abermals scharf aufpaßten. Dieser Abstecher gehörte zu einem Aufklärungsauftrag, den Schütz von Hauptmann Guder, dem Staffelkapitän, erhalten hatte. Jetzt stießen sie zu dem eigentlichen Ziel vor, an dem sie landen sollten: die große Insel Meschduscharski, die Nowaja Semlja westlich vorgelagert war.

„Ich drücke jetzt an“, erklärte Leutnant Schütz. „Wir fliegen im Tiefflug über die Insel hinweg. Paßt wieder auf. Seht euch auch nach einem geeigneten Landeplatz um.“

„In Ordnung“, sagte Bongert. Die anderen schwiegen. Schütz stellte die Maschine auf den Kopf. Sie stürzte pfeifend und rauschend in die Tiefe. Immer schneller kam die große Insel Meschduscharski näher, die einmal eine wichtige Rolle spielen sollte. Auf dem Eiland wollte man eine deutsche Wetterstation errichten.

Während des Sturzes befahl Leutnant Schütz: „Nehmt die Sauerstoffmaske ab. Wir sind unter dreitausend.“

Dicht vor der felsigen Küste, in etwa hundert Meter Höhe, fing der Flugzeugführer die Maschine langsam ab. Sie überflogen den weißen Schaumstreifen, der an den vielen winzigen Inseln und den Felsen hochleckte. Über Land ging der Leutnant noch tiefer herunter. In der Ferne war eine weite Fläche zu erkennen, die vollkommen flach war.

„Dort werden wir uns mal näher umsehen“, meinte Schütz und drückte nach.

Inzwischen hatte der Funker über Kurzwelle Verbindung mit Banak aufgenommen und verschlüsselt durchgegeben, wo sich die Maschine befand. Trotz der großen Entfernung, die zwischen der „Ju“ und dem Einsatzhafen lag, war die Verbindung einwandfrei. Nachdem die Gegenstelle den in Morsebuchstaben durchgetasteten Spruch quittiert hatte, schaltete Enders die Geräte ab und sah nach vorn. Leutnant Schütz drückte die Ju 88 immer weiter herunter. Zuletzt rasten sie in zehn Meter Höhe über die riesige Plaine, die mit Geröll bedeckt war und auf der da und dort graugrüne Moosflächen herausragten.

Als sie das Ende der Ebene erreichten, ging Schütz wieder auf Höhe und wendete. Abermals flog er die Fläche an. „Was haltet ihr von der Ecke?“ fragte er.

„Meiner Meinung nach können wir dort landen“, antwortete Feldwebel Bongert. „Und Sie, Doktor?“

„Die Bodenbeschaffenheit ist von gleicher Art und Qualität wie in Banak“, erklärte der Meteorologe. „Nur einen Unterschied stelle ich fest. In Banak gibt es ein paar Knüppeldämme, eine Menge Baracken und einen Nachschubhafen...“

„Dann sind Sie also auch der Meinung, daß wir hier eine Landung riskieren können“, unterbrach ihn der Leutnant. „Genauso gut wie in Banak“, erwiderte Dr. Bause. In fünfzig Meter Höhe flogen sie nochmals die Fläche ab, an der nach Osten hin ein großer Hügel lag, der wie ein riesiger Streuselkuchen aus Stein aussah, Gras und niedriges Buschwerk wucherten darauf. „Also, dann, versuchen wir es mal“, meinte Leutnant Schütz. „Und wenn wir auf den Pinsel fallen, dann gute Nacht, Marie“, fügte Bongert mit schiefem Grinsen hinzu.

Schütz zog die Maschine an. Dabei sagte er: „Wir werden auf der glatten Fläche am Fuß des Hügels 'untergehen. Klar?“

„Jawohl“. Bongert nickte.

Der Flugzeugführer legte die Maschine gerade und kurvte ein. Genau vor der Kanzel lag jetzt die Fläche, auf der sie landen wollten.

Schütz schob die Steuersäule nach vorn. Die Landeklappen und das Fahrwerk fuhren aus. Die Luftschauben verstellten sich, und die Gashebel wurden zurückgenommen. Die Ju 88 sauste auf die Erde zu.

Schütz zog die Steuersäule langsam an und riß die Zündung aus den Motoren. Sie schwebten dicht über der Erde. Dann fiel das tonnenschwere Flugzeug leicht durch, und die Räder des Fahrwerks

bekamen Erdberührung. Polternd und rumpelnd wackelte die „Ju“ hin und her. Sie rollte auf ein Schneefeld am Ende der großen Fläche zu.

Schütz trat vorsichtig auf die Bremsen. Die Geschwindigkeit verringerte sich. Dann standen sie still, dicht vor dem Schneefeld.

Noch nie zuvor war eine deutsche Besatzung auf dieser unwirtlichen Insel im hohen Norden gelandet, weit von den Kameraden entfernt, die in Rußland auf dem Vormarsch waren.

„Das hätten wir geschafft“, sagte Leutnant Schütz. „Bordnetz abschalten und dann 'raus aus der Kiste!“

Unteroffizier Enders drückte auf einen roten Knopf und schaltete so den Strom in der Maschine aus. Nacheinander kletterten sie nach draußen.

Der Meteorologe war der erste deutsche Soldat, der das feindliche Gebiet betrat.

„Menschenkinder, ich kann es noch gar nicht begreifen, daß wir hier sind“, meinte der Funker und sah sich mit staunenden Augen um.

Die Luft war kälter als in Banak. Sie roch nach Schnee und Eis.

Sie schoben die Hände in die Taschen der Kombinationen, die sie aber schnell wieder herausnahmen, als Leutnant Schütz Zigaretten samt Feuer verteilte.

„Würden Sie mir mal Ihr Fernglas geben?“ sagte Dr. Bause zu Feldwebel Bongert, „wenn Sie die Zigarette zu Ende geraucht haben.“

„In Ordnung“, summte Bongert, der sich ebenfalls neugierig und interessiert umsah, obwohl es dort nichts weiter zu sehen gab als einen grauen Himmel und eine riesige, ebene Fläche, die stellenweise mit niedrigen Büscheln bedeckt war. Nirgendwo war ein Lebewesen zu sehen. In der Luft fehlten sogar die Vögel, die man sonst in fast allen Regionen der Erde antraf.

„Hier oben ist tatsächlich der Hund verfroren“, meinte Bongert, dann drehte er sich um und wollte zur Maschine gehen, um das Fernglas zu holen.

Er stutzte, riß zuerst die Augen und dann den Mund weit auf.

Die Lage der Maschine hatte sich merkwürdig verändert. Die linke Tragfläche war dem Boden zugeneigt. Feldwebel Bongert wußte, daß das Flugzeug genau waagrecht gestanden hatte, als die Besatzung ausgestiegen war.

„Was ist denn da passiert?“

Die drei anderen schnellten herum. Mit einem Satz war Leutnant Schütz bei dem Feldwebel und rief: „Das Fahrwerk!“

Da erkannten sie es alle: Das linke Gummirad versank langsam in der Erde.

„Die Kiste sackt ab!“ sagte Bongert dumpf.

Es klang wie ein entsetzter Schrei.

Die Flieger wußten, wie schwer es war, eine eingesunkene Maschine wieder frei zu bekommen. Wenn ihnen das nicht gelang, dann sah es für sie nicht rosig aus.

„So etwas kann hier oben vorkommen“, erklärte der Meteorologe ruhig, dem die eventuellen Folgen des Absackens offenbar noch gar nicht so klar waren wie den anderen. „Es gibt immer wieder morastige Stellen in der Tundra. Aber bitte keine Panik, Herr Leutnant. Die Maschine kann höchstens einen halben Meter tief einsinken, dann stößt sie auf gefrorene Erde. In diesen Regionen taut der Boden nie ganz auf.“

„Was? Einen halben Meter?“ fragte Schütz erschüttert. „Ja, mehr nicht“, antwortete Dr. Bause, der die Aufregung des jungen Offiziers nicht richtig verstehen konnte.

„Das ist schon viel zu viel, Herr Doktor“, erklärte Schütz aufgereggt. „Wenn das Rad einen halben Meter im Sumpf steckt, dann bekommen wir die Mühle nicht mehr frei.“

„Ach so“, gab Dr. Bause im gedehnten Ton von sich. Jetzt begriff er anscheinend erst, in welche Klemme sie hineingeraten waren.

Die Männer liefen unter der Tragfläche zum Fahrwerk. Das linke Laufrad steckte fast bis zur Hälfte im Schlamm.

„Das müßte noch zu schaffen sein, Herr Leutnant“, meinte Feldwebel Bongert. „Sie klettern in die Kiste, stellen den linken Motor an und versuchen die Stelze mit Propellerkraft aus der Erde zu reißen.“

„Und wenn sie dabei abbricht oder zur Seite ausrutscht, Bongert?“ fragte Schütz in einem merkwürdigen Ton, wobei er einen nach dem anderen mit seltsam starren Augen ansah.

Dr. Bause hatte die Frage mitgehört und war genau wie die anderen von der Stille bedrückt, die plötzlich über sie herfiel. Wenn das geschah, was der Leutnant andeutete, dann lagen sie vollkommen fest. Dann konnten sie nie mehr starten und aus dieser wilden Einöde herauskommen, die sogar die Tiere mieden.

„Ich meine, wir müßten es versuchen, Herr Leutnant“, drängte Bongert. „Gasgeben mit Gefühl, nicht mit Hauruck, dann könnten wir Erfolg haben, und die Kackstelze bleibt heil.“

Schütz kratzte sich am Kopf, überlegte eine Weile und nickte. „Na gut, versuchen wir es.“

Er kletterte in die Maschine. Kurz darauf war das Summen und Brummen der Anlasserscheibe zu hören. Der noch warme linke Motor zündete auf Anhieb. Knatternd sprang er an.

Bongert winkte den Funker und den Meteorologen heran. Die drei legten die Hände an das Fahrwerksbein.

Leutnant Schütz gab langsam Gas. Die Luftschaube wirbelte immer schneller herum. Die nach hinten wegstrebende kalte Luft schlug den Männern am Fahrwerk ins Gesicht und zerrte an ihrer Kleidung. Trotzdem drückten sie mit aller Kraft. Die Ju 88 vibrierte und schüttelte sich. Der Motor kletterte auf noch höhere Touren. Das Gummirad bewegte sich etwas nach vorn.

„Fester drücken!“ brüllte Bongert durch den tosenden Lärm. Der Propellerwind riß ihm die Worte aus dem Mund.

Sie schoben, aber das Rad kam nicht frei!

Feldwebel Bongert setzte sich nach rechts ab und trat vor die Maschine. Mit Handzeichen gab er dem Flugzeugführer Bescheid, den Motor abzustellen.

Als die Luftschaube stillstand, kletterte Leutnant Schütz aus der Maschine.

„Und?“ Er sah Bongert an.

„Nichts! Das Ding röhrt sich ein wenig, dann aber ist der Bart ab!“

„Mist!“ fluchte der Leutnant und ging zum Fahrwerk. Nachdem er es sich genauer angesehen hatte, meinte er: „Eins ist jedenfalls festzustellen, die Mühle ist nicht tiefer eingesenkt.“

„Weil das Rad wahrscheinlich auf gefrorenem Boden steht“, ergänzte der Meteorologe.

„Wenn wir ein paar Bretter hätten, die wir unter das Rad schieben könnten, dann müßte es hinhauen“, meinte Feldwebel Bongert.

„Aber in dieser verdammten Gegend gibt es nicht einmal Bäume, aus denen wir Bretter sägen könnten“, sagte Schütz mit grimmigem Humor. Er richtete sich auf und legte Unteroffizier Enders eine Hand auf die Schulter. „Holen Sie den Spaten aus der Kiste, Ender!“

Enders flitzte davon und löste den Feldspaten aus der Verzurrung; normalerweise gehörte er nicht zur Ausrüstung, doch bei diesem Spezialeinsatz war er an Bord gebracht worden.

Sie schaufelten den weichen Boden unmittelbar vor dem Gummirad weg, so daß eine lange Rinne entstand. Dann hackte Bongert mit der scharfen Kante des Spatens niedriges Gebüsch ab, das sie vor das Rad preßten und in die Laufrinne legten.

„So, jetzt dasselbe noch einmal von vorn, Herr Leutnant“, sagte Bongert, als das Werk vollendet war.

Schütz stieg in die Maschine. Die Luftschaube wirbelte herum. Die drei an der Stelze drückten. Als der Motor auf höchsten Touren lief, bewegte sich das Rad tatsächlich nach vorn.

„Es haut hin!“ brüllte Bongert.

Doch er hatte zu früh geschrien. Das Gummirad dachte gar nicht daran, über das ausgelegte Buschwerk zu laufen. Es rutschte seitlich weg und bohrte sich dort neben der Laufrinne in den Boden.

„Himmel, Arsch und Zwirn!“ fluchte Bongert aufgebracht. Er rannte vor die Maschine und winkte dem Leutnant zu, der wieder ausstieg.

„So schaffen wir es nicht“, gab ihm Bongert Bescheid. „Wenn wir je eine Chance haben wollen, den Mistbock frei zu bekommen, müßten wir vor und neben das Rad feste Bohlen legen.“

„Davon war schon einmal die Rede“, bemerkte Schütz bissig. „Sollen wir uns die aus dem Hintern schneiden?“

„Das nicht, aber wir könnten sie bestellen“, erwiederte der robuste Feldwebel mit unbewegtem Gesicht.

„Und wo wollen Sie die Dinger bestellen? Bei den Iwans etwa?“

„In Banak! Bei Hauptmann Guder. Er hat dafür gesorgt, daß wir in den Scheiß 'reingeschliddert sind. Soll er sich anstrengen, uns wieder herauszuholen.“

„Das meine ich auch“, meinte Dr. Bause.

Alle drei sahen plötzlich den Funker an. „Jetzt zeig mal, was du in Nordhausen auf der Nachrichtenschule gelernt hast“, gab Bongert ihm zu verstehen. „Wenn du keine Verbindung bekommst, dann kannst du dich sofort an der Schnur deiner FT-Haube aufhängen.“

„So schlimm ist es auch wieder nicht“, versuchte Schütz die Sache abzuwerten.

„Ob das hinhaut, ist fraglich“, erklärte der Funker. „In der Luft habe ich es geschafft. Aber jetzt kleben wir an der Erde.“

„Die paar Meter Höhenunterschied werden doch wohl den Kohl nicht fett machen“, meinte Bongert.

„Daraus ist zu erkennen, daß du von der Funkerei überhaupt keine Ahnung hast“, hieb Unteroffizier Enders zurück und stieg in die Maschine. Bongert und Schütz folgten ihm.

Enders stellte den Sender und Empfänger an und nahm die Morsetaste.

Er hämmerte das Rufzeichen der Gegenfunkstelle durch den Äther.

Dann lauschte er.

In den Kopfhörern der FT-Haube waren nur die kratzenden und krachenden Geräusche von atmosphärischen Störungen zu hören, sonst nichts.

„Nichts! Sie hören uns nicht, Herr Leutnant“, erklärte der Funker, nachdem er eine Viertelstunde lang versucht hatte, eine Verbindung herzustellen.

„Bordnetz abstellen!“ befahl Schütz, „damit die Batterien geschont werden.“

„Und was nun?“ fragte Bongert.

Schütz schwieg ein paar Minuten, ehe er fragte: „Sind zwischen Ihnen und der Gegenfunkstelle bestimmte Sende- und Empfangszeiten vereinbart worden, Enders?“

„An und für sich muß die Gegenfunkstelle beim Peiler in Banak ständig auf Empfang sein. Nach unserer Landung wollten die Kumpels von der Nachrichtenabteilung jede volle Stunde genauer hinöhren.“

Leutnant Schütz blickte auf die Uhr. „Dann schlafen die Brüder jetzt noch. In zehn Minuten versuchen Sie es nochmals.“

„In Ordnung. Was soll ich durchgeben, wenn sie sich melden sollten?“ fragte Enders.

„Geben Sie mir den Standort an, Bongert“, verlangte der Leutnant.

Der Feldwebel holte die Karte aus der Kanzel und nannte die Planquadratzahl, die Enders auf einen Block schrieb.

„Schreiben Sie weiter“, wies Schütz den Funker an. „Stecken mit linkem Rad im Schlammloch fest. Benötigen dringend starke Bohlen durch Abwurf. Schütz, Leutnant.“

Unteroffizier Enders verschlüsselte den Klartext anhand der zu dem Zeitpunkt gültigen Verschlüsselungsstreifen. Dann warteten sie.

Eine Minute vor der Sendezeit schaltete Enders die Geräte ein. Dann tastete er das Rufzeichen der Gegenfunkstelle mit der Morsetaste dreimal durch.

Es kam ihnen allen wie ein kleines Wunder vor, denn der in Banak am Gerät sitzende Nachrichtensoldat meldete sich diesmal sofort.

„Herein“, rief Hauptmann Guder auf das Klopfen an der Tür seines Dienstzimmers, einem engen Raum, in dem es nur einen vergammelten Schreibtisch, einen Stuhl und einen schiefergrau gestrichenen Spind gab.

Feldwebel Maus, der Spieß der Aufklärungsstaffel, betrat die Bude und grüßte zackig. In der linken Hand hielt er ein paar Schriftstücke, die Guder unterschreiben mußte. Er schob sie dem Hauptmann einzeln auf die Schreibtischplatte und gab die nötigen Erklärungen zu den Schreiben ab.

Als das erledigt war, fragte Guder: „Maus, hat sich Leutnant Schütz gemeldet?“ Er sah auf die Uhr und dann nach draußen in die Abenddämmerung. „Er müßte doch bald wieder hier sein.“

„Außer der Landemeldung liegt nichts weiter vor, Herr Hauptmann“, erwiderte der Spieß.

Hauptmann Guder kam von dem wackeligen Stuhl hoch und machte ein nachdenkliches Gesicht. „Hoffentlich ist nichts schiefgegangen.“

„Bei Herrn Leutnant Schütz?“

„Auch der ist sterblich, Maus.“

Der braune Feldflohensprecher auf dem Schreibtisch rasselte. Guder hob ab.

Am anderen Ende der Leitung war ein Unteroffizier der Nachrichtentruppe. Ihm unterstand die Funkstation im Peilerhaus, die für den Flug des Leutnants Schütz extra eingerichtet worden war.

„Herr Hauptmann, wir haben gerade einen Funkspruch von Leutnant Schütz aufgenommen und entschlüsselt.“

„Lesen Sie vor!“

Als Guder den Hörer auf den Bakelitkasten zurücklegte, war sein Gesicht noch ernster geworden. „Es hat eine Panne gegeben. Schütz steckt fest. Er verlangt den Abwurf von Bohlen und Brettern. Wie schaukeln wir die Sache?“

„Bohlen kann ich sofort besorgen, Herr Hauptmann“, erklärte der Spieß eifrig. Er war ein As im Organisieren und wußte über alle Materialien genau Bescheid, die auf dem großen Rollfeld, bei den Baracken oder an dem kleinen Versorgungshafen herumlagen.

„Gut. Lassen Sie das Zeugs sofort zu meiner Maschine bringen. Rufen Sie beim Bodenpersonal der Bomber an. Heini soll sofort zu mir kommen. Im Schweinsgalopp, klar?!“

„Jawohl, Herr Hauptmann!“ Der Spieß grüßte und verschwand aus dem engen Raum.

Oberfeldwebel Heinz Spork gehörte an und für sich nicht offiziell zur Aufklärungsstaffel. Er betreute als Oberwerkmeister die in Banak stationierten Kampffliegerseinheiten, die zur Schiffsjagd mit Bomben aufs Eismeer hinausflogen. Heini, wie Spork allgemein genannt wurde, war auf dem ganzen Platz bekannt wie ein bunter Hund.

„Heini, ich habe ein Problem“, begann Hauptmann Guder, als der rundliche Mann im schwarzen Overall fünf Minuten später vor ihm stand. Er erklärte ihm näher, was anlag und fragte zum Schluß: „Wie können wir die Bohlen zur Insel transportieren und abwerfen?“

Heini Spork war bekannt dafür, daß er für alle auftretenden Probleme und Schwierigkeiten sofort das entsprechende Gegenmittel parat hatte. Auch diesmal. „Wir bündeln die Bretter mit Draht, Herr Hauptmann. Dann hängen wir sie im Bombenschacht Ihrer Maschine an Drahtschlaufen auf. Wir

werden es so einrichten, daß Ihr Beobachter nur am Notzug zu ziehen braucht, dann fällt der ganze Kram heraus."

"Wird das hinhauen?"

"Herr Hauptmann, hat schon mal etwas nicht geklappt, was ich vorgeschlagen habe?" tat Oberfeldwebel Spork ein wenig entrüstet. „Gut, dann machen Sie es so."

Spork knallte die Hacken zusammen, legte die rechte Hand an sein schwarzes, ölverschmiertes Schiffchen und ging.

Im Osten dämmerte der neue Tag mit hellen Streifen herauf, als Guder mit seiner Maschine an den Start rollte. Nach einer Platzrunde flog er auf dem gleichen Kurs ab, den Leutnant Schütz vor ihm eingeschlagen hatte. In großer Höhe gelang es ihm, bis zur Insel Meschduscharaki unbemerkt vorzustoßen. Im Norden des Eilands drehte er bei und stieß die Steuersäule nach vorn. Während des Sturzes rief er seiner Besatzung zu: „Wir fliegen im Tiefflug über die Insel hinweg. Jeder von euch muß scharf aufpassen, damit wir sie finden."

Der Beobachter ließ den Kurs korrigieren, als sie in etwa hundert Meter Höhe über das öde Land hinwegrasten. „Auf diesem Kurs durchqueren wir genau das Planquadrat von Nord nach Süd, das Leutnant Schütz angegeben hat", erklärte er.

Sie suchten und entdeckten die feststeckende Maschine. „Da sind sie!" stieß der Beobachter aus und deutete nach links. Hauptmann Guder warf einen Blick hinunter. Drei Mann standen vor der Maschine und winkten. Der Leutnant war schnell in die Ju 88 geklettert und ließ die Motoren laufen. An den herumwirbelnden Luftschrauben sollte die in der Luft befindliche Besatzung erkennen, daß die Motoren noch in Ordnung waren. Guder flog ab, wendete und ging noch tiefer herunter. „Passen Sie gut auf", rief er seinem Beobachter zu, dessen rechte Hand bereits den kleinen, rot bemalten Hebel ergriffen hatte: den Notabwurf für die Bomben. Wenn der Griff durchgezogen wurde, sprangen die Bombenklappen auf, und die mitgeföhrte Last fiel nach unten weg. „Ich fliege links an der Maschine vorbei. Sie werfen frei nach Schnauze ab. Klar?"

„Jawohl, Herr Hauptmann."

Es klappte alles so, wie es Oberfeldwebel Heini Spork dem Hauptmann und seinem Beobachter kurz vor dem Start erklärt hatte. Das große Bretterbündel landete dicht bei der in Not befindlichen „Ju".

Hauptmann Guder flog einen weiten Kreis. Dabei sahen sie, wie vier Gestalten zu den abgeworfenen Bündel liefen. „So", meinte der Hauptmann, „jetzt muß sich Schütz selbst helfen."

„Ein alter Polarfuchs wie der Leutnant wird es schon schaffen", meinte der Beobachter.

Sie flogen nochmals über die vier einsamen Männer hinweg, wackelten mit den Tragflächen und gingen auf Heimatkurs.

Schütz, Bongert, Enders und auch Dr. Bause lösten die Drähte von dem Bretterbündel, das den Sturz heil überstanden hatte. Sie schleppten die Bohlen zur Maschine, in der sie die vergangene Nacht verbracht, aber kaum Schlaf gefunden hatten.

Sie hoben Erde aus und legten eine lange, breite Planke vor das Gummirad. Sie war so breit, daß das Rad beim eventuellen Wegrutschen seitlichen Halt finden konnte. Trotzdem plazierten sie noch weitere Bohlen neben das Hauptbrett. Der Sicherheit halber schoben sie noch eine der langen Bretter vor das nicht eingesunkene rechte Rad.

Die Arbeit dauerte ein paar Stunden. Trotz der Kälte, die in dieser Gegend herrschte, kamen die jungen Männer aus dem Schwitzen nicht heraus. Doch sie ruhten nicht eher, bis das Werk vollendet war.

Leutnant Schütz ging nochmals um die Maschine herum und sagte: „So müßte es gehen. Ich werde zuerst versuchen, die Maschine auf das Brett vorzuziehen. Bongert, Sie bleiben vor der Kanzel stehen und geben mir ein Zeichen, wenn das geglückt ist. Doktor", er wandte sich an den Meteorologen, der ein bedrücktes Gesicht machte, „Sie und Enders drücken an der Stelze nach."

Bongert blieb vor der Maschine stehen. Bause und Enders stellten sich am Fahrwerk auf.

Der Motor sprang an. Leutnant Schütz schob den Gashebel nach vorn, dabei trat er auf die Bremse. Plötzlich gab er sie frei. Dr. Bause und Unteroffizier Enders drückten mit. Mit einem Ruck rollte das Laufrad auf das breite Brett und fand Halt.

Sofort ruderte Feldwebel Bongert mit den Armen in der Luft herum. Leutnant Schütz riß den Gashebel zurück und trat wieder auf die Bremse. Dann stellte er das Triebwerk ab und kletterte aus der Maschine.

Die Gesichter der drei anderen strahlten. Die „Ju" stand fest und sicher auf der starken Bohle.

Der Funker rieb mit der verdreckten Hand über das schmutzige Gesicht. „Gott sei Dank", murmelte er erschöpft, aber auch froh.

Leutnant Schütz gab jedem eine Zigarette. „Die führen wir uns noch zu Gemüte", sagte er dabei. „Dann starten wir."

„Hoffentlich klappt der Start genauso gut“, meinte Feldwebel Bongert. „Wenn wir dabei wieder einsinken, dann überschlagen wir uns und...“ Er sprach nicht aus, was dann auf sie alle zukommen würde.

„Malen Sie den Teufel nicht an die Wand, Bongert!“ sagte Schütz. „Wir sind glatt gelandet. Der Start müßte also auch hinhauen.“

„Der Meinung bin ich auch“, stimmte ihm der Meteorologe zu. „Der Boden federt zwar an einigen Stellen, aber, wenn wir mit hoher Geschwindigkeit darüber hinwegrollen, werden wir nicht einsinken. Sie haben es doch selbst erlebt. Erst nach der Landung, als die Maschine stillstand, ist sie eingesunken, vorher nicht.“

„Wenn Sie recht behalten, lade ich Sie zu einer Flasche Aquavit ein“. erklärte Feldwebel Bongert.

„Die Flasche sind Sie jetzt schon los“, entgegnete Bause sicher.

Sie warfen die Zigarettenreste weg, kletterten in die Maschine und ließen die Motoren an. Der Leutnant drückte sie auf höchste Touren, dabei trat er fest auf die Bremsen, um eine möglichst hohe Anfangsgeschwindigkeit zu erzielen. Dann nahm er die Füße von den Bremspedalen und stellte sie in die Seitensteuerung.

Mit einem jähnen Ruck schoß die Ju 88 los, raste über die ausgelegte kurze Bretterbahn und sauste ohne Zwischenfall über den Tundraboden. Sie schwankte zwar heftig auf und ab, doch das war alles.

Bongert gab die Geschwindigkeitswerte durch. Der Leutnant zog die Steuersäule an. Die „Ju“ löste sich vom Boden und schwebte in der Luft.

Enders schrie vor Freude auf, als er bemerkte, wie das Land hinter ihm wegsackte. Sie fuhren Fahrwerk und die Landeklappen ein.

Der Leutnant ging auf Höhe. Hinter ihnen versank die Insel, die ihnen beinahe zum Verhängnis geworden wäre, im grauen Dunst.

Sämtliche Techniker liefen zusammen, als die Ju 88 nach der Landung zum Liegeplatz rollte. Es hatte sich inzwischen herumgesprochen, was geschehen war. Die Ankömmlinge wurden mit Fragen bestürmt und mußten immer wieder von ihrem Abenteuer erzählen.

Zusammen mit dem Meteorologen meldete sich Leutnant Schütz bei Hauptmann Guder zurück.

Ein Bericht über den Flug wurde sofort nach Berlin weitergegeben. Dort war man nicht allzu sehr erfreut darüber, denn wegen der Bodenverhältnisse auf der russischen Insel konnte die Landung einer Wetterstation nicht sofort durchgeführt werden. Man beschloß, das Unternehmen bis zum Herbst zu verschieben. Dann war dort oben der Boden gefroren, und schwere Maschinen konnten einwandfrei landen.

Mitte Oktober 1942 traf ein neuer Befehl bei der Aufklärungsstaffel in Banak ein. Er lautete:

„Die Erkundungsflüge nach der Insel Meschduscharski sind sofort wieder durchzuführen. Keine Einzelflüge mehr. Ab sofort sind die Flüge in Abständen von mehreren Tagen durchzuführen. Durch Probelandungen von voll beladenen Maschinen ist die Bodenbeschaffenheit der Insel zu erkunden. Die Ergebnisse sind täglich zu melden.“

Die Fliger der Aufklärungsstaffel traten wieder in Aktion. Ab sofort starteten die Maschinen, gingen auf Höhe und flogen zu der Insel. Landungen und Starts auf Meschduscharski verliefen meistens glatt. Da in dieser Phase des Unternehmens immer mehrere Maschinen die Erkundungen durchführten, konnten Pannen sofort behoben werden. Doch eins ergaben die Probeflüge, die übrigens von den Russen noch nicht entdeckt worden waren, immer wieder: Für eine absolut sichere Landung von größeren Flugzeugmengen war der Boden immer noch zu weich. Erst im November war er gefroren.

Auf Grund dieser Meldung kam von Berlin der Befehl: „Unternehmen durchführen!“

Allein schon die zähen, hartnäckigen Vorbereitungen zeigten, wie sehr die deutsche Kriegsführung auf diese Wetterstation in den nördlichen Gefilden Rußlands angewiesen war.

In Banak wurden die Maschinen zum Flug klargemacht. An Bord befanden sich neben den Besatzungen noch Nachrichtensoldaten und Meteorologen.

Der Flug verlief ohne Störungen. Sie landeten glatt. Nachdem die Soldaten und Wissenschaftler ausgestiegen waren, sank tatsächlich ein Flugzeug ein, da der Boden an dieser Stelle für die tonnenschwere Belastung immer noch zu weich war. Doch der Vorfall war nach den vielen Erprobungs- und Erkundungsflügen kein Problem mehr. Mit Hilfe von Brettern wurde die Maschine schnell wieder flottgemacht.

Währenddessen begannen die Meteorologen mit ihrer Arbeit und postierten die für die Wetterbeobachtung erforderlichen Instrumente und Geräte auf.

Dieser erste Wettertrupp stellte vorerst noch ein Provisorium dar. Wenn er sich auf der Insel eingelebt hatte, sollte er verstärkt und ausgebaut werden.

In Banak standen schon Transportmaschinen bereit, voll beladen mit Proviant, Geräten und Instrumenten. Einige von ihnen hatten sogar zerlegte Holzhäuser an Bord, die auf der Insel aufgebaut werden sollten, damit die Besatzung überwintern konnte.

Die Russen hatten sich immer noch nicht gemeldet. Sie schienen tatsächlich nichts davon zu bemerken, was sich bei ihnen im hohen Norden tat. Deshalb sah es so aus, als würde das Unternehmen gelingen.

Zwei Tage arbeiteten die Soldaten auf der russischen Insel. Falls die Witterung günstig war, sollte am dritten Tag das Gros der Wetterstation samt Gerät und Häusern mit den Transportmaschinen eingeflogen werden.

Da trat eine Wende ein.

Von Südwesten her ertönte plötzlich das Brummen eines Motors. Ein Geräusch, bei dem die jungen Männer in der Einöde aufhorchten. Sie hoben die Köpfe und starnten zum Himmel.

„Ein Flugzeug!“ rief einer von ihnen. Alle sahen in die Richtung, aus der ein schwarzer Punkt auf sie zujagte. In dem Augenblick wußten sie noch nicht, ob es ein feindliches oder ein eigenes war, aber darüber bekamen sie schnell Bescheid.

Es war ein sowjetischer Jäger. Er flog so tief, daß sie die roten Sterne am Rumpf erkennen konnten. Die Männer spritzten sofort auseinander und gingen in Deckung.

Der Jäger donnerte über sie hinweg, zog an, wendete und flog erneut den Landungsplatz des deutschen Vorkommandos an.

Den deutschen Soldaten und Wissenschaftlern war jetzt klar, daß sie erkannt worden waren. Das wurde noch deutlicher, als mit einemmal grelle Flämmchen aus den Tragflächen der sowjetischen Maschine sprühten. Die Bordkanonen ratterten. Eine Geschoßgarbe ratschte durch den Tundraboden. Getroffen wurde niemand. Noch einmal flog der Jäger über sie hinweg.

Sie hoben die Köpfe und sahen hinter ihm her. Er wendete jetzt nicht mehr, sondern verschwand nach Süden.

Der Pilot der sowjetischen Maschine war kein schlauer Kopf gewesen, denn sonst hätte er nicht geschossen. Ein gewitzter Fuchs am Steuer wäre einfach über den Landeplatz der Deutschen hinweggebraust und hätte so getan, als ob er die Deutschen nicht bemerkte. Er wäre dann auf einer anderen Route zurückgeflogen, um sofort nach der Landung Alarm zu schlagen. In dem Fall hätten die Russen den Trupp eventuell gefangennehmen können. Aber so waren die Soldaten und Meteorologen gewarnt.

Sofort nach dem Angriff aus der Luft traten die Männer zu einer Beratung zusammen. Sie vermuteten stark, daß mit der Landung eines sowjetischen Verbandes aus der Luft gerechnet werden mußte. Deshalb beschloß man, die Insel sofort zu räumen.

Dabei tauchte das Problem auf, auf welcher Route der Rückflug erfolgen sollte. Sie vermuteten, daß sie bei einem direkten Kurs von der Insel nach Banak, entlang der sowjetischen Nordküste, unterwegs von russischen Jägern angegriffen werden würden. In solch einem Fall waren die nur schwach bewaffneten Maschinen von vornherein unterlegen. Mit dieser Möglichkeit mußte nach der Entdeckung gerechnet werden.

Ein Flugzeugführer fand einen Ausweg. Im Hinblick auf die noch vorhandenen Benzinvorräte und die zu bewältigende Strecke schlug er vor: „Es gibt eine Möglichkeit, die für uns ziemlich sicher ist. Wir fliegen nach Norden über die Barentssee. Vor Franz-Josef-Land drehen wir nach Südwesten ein, überfliegen das Eismeer, machen einen weiteren Schwenk nach Süden und erreichen Banak. Es ist zwar ein riesiger Bogen, den wir fliegen müssen, aber meiner Meinung nach werden wir so mit Sicherheit nicht von russischen Jägern belästigt.“

Die Männer machten ernste, skeptische Gesichter. Sie wußten, daß das ein schwieriger Flug werden würde, der höchste Anforderungen an die Navigatoren stellte. Wenn sie sich vertaten und die Maschinen sich verflogen, dann waren sie verloren.

Einer von ihnen meldete seine Bedenken an. „Und was ist, wenn unterwegs etwas passiert? Wenn ein Motor ausfällt?“

Der Flugzeugführer zuckte mit den Schultern. „Ich kann für nichts garantieren. Die Treibstoffvorräte reichen aus, das steht fest. Aber alles andere hängt von unserem Können, aber auch vom Glück ab. Ihr habt die Wahl. Entweder stimmt ihr zu, oder ihr lehnt ab. Wenn ihr nicht wollt, dann denkt daran, daß die Gefangenschaft das mildeste Übel ist, das auf uns zukommt.“

Die Männer kamen schließlich zu der Überzeugung, daß es besser sei, den langen Flug zu wagen.

Die wichtigsten Instrumente und Geräte wurden wieder in die Maschinen verladen. Die Motoren heulten auf. Dann erfolgte der Start.

Die Navigatoren vollbrachten ein Meisterstück. Sie flogen bis zum Franz-Josef-Land in der Nähe des Nordpols. Dort drehten die Flugzeuge bei.

Nach einem endlos erscheinenden Flug tauchte unter ihnen das sonst so verschriene, jetzt aber heiß herbeigesehnte Flugfeld von Banak auf. Das gefährliche Wagnis war geglückt.

Auf der russischen Insel blieben Bretter, Kanister und ein paar Batteriekästen zurück; Zeugen des kühnen Unternehmens der deutschen Luftwaffe.

Von Banak aus wurde eine Meldung über das nicht geglückte Unternehmen nach Berlin durchgegeben. Dort war man natürlich nicht erfreut darüber. Trotzdem hielt man an dem Plan einer Landung im hohen Norden Rußlands fest.

Zwei Tage später bekam Leutnant Schütz den Befehl, nochmals zur Insel zu fliegen und dort zu landen. Die Besatzung stellte fest, daß sich tatsächlich ein russisches Kommando auf Meschduscharski aufgehalten hatte. Das war aus vielen Spuren ersichtlich.

Leutnant Schütz kehrte zurück. Seine Meldung löste in Berlin die folgende Reaktion aus: Man sah die Operation „Landung im Norden Rußlands“ als endgültig gescheitert an und gab den Plan auf, denn es war zu erwarten, daß die Russen jeden deutschen Landeversuch ab sofort im Keim erstickten würden.

Als Ersatz für das nicht geglückte Unternehmen baute man auf der Bäreninsel zwischen Spitzbergen und Nordnorwegen eine Wetterstation auf.

Einem mit großem Schneid und Wagemut durchgeföhrten Spezialkommando blieb damit der endgültige Erfolg versagt.

*

Nicht nur die Deutschen und Amerikaner führten Spezialkommandos durch, sondern auch die Engländer. Man kann sogar mit gewisser Einschränkung sagen, daß die Briten die Erfinder dieser Einsätze einer Handvoll Soldaten gegen ein Spezialziel waren: der sogenannten „Commando Raids“. Sie entwickelten auf diesem Gebiet eine lebhafte Tätigkeit, erzielten viele Erfolge und forderten damit andere kriegsführende Nationen zur Nachahmung heraus. In England bildete man einen Führungsstab, der die Bezeichnung „Combined Operations“ (Kombinierte Operationen) trug. Dort wurden die Raids ausgedacht, geplant und vorbereitet. Es war die Devise der „Combined Operations“, wenigstens einen Spezialeinsatz pro Monat gegen ein kriegswichtiges Ziel durchzuführen.

Die führenden Stäbe auf deutscher Seite standen diesem neuen Phänomen der modernen Kriegsführung zuerst skeptisch gegenüber. Da diese Kampfesart von der bisher gewohnten Tradition abwich, lehnte man sie anfangs sogar ab. Doch die Anforderungen des weiteren Krieges zwangen schließlich zum Umdenken und zum Zurückschlagen mit den gleichen Mitteln, wie sie der Gegner benutzte.

Ein charakteristisches Merkmal der englischen Unternehmen im kleinen Stil waren unter anderem die geschwärzten Gesichter der Teilnehmer und die besonders auf diese Einsatzart zugeschnittene Kleidung.

Hätte man sich auf deutscher Seite mit diesen Tatsachen näher auseinandergesetzt und sie genauer unter die Lupe genommen, so wäre vielleicht nicht eines der wagemutigsten englischen Spezialunternehmen geglückt.

Im Dezember 1942 wurden an den Ufern der äußeren Girondemündung in Südfrankreich zwei britische Soldaten aufgespürt. Man verfolgte sie und nahm sie gefangen. Die Gesichter und Hände der Engländer waren geschwärzt. Sie trugen die bei Commando Raids üblichen Spezialoveralls mit militärischen Abzeichen.

Die beiden wurden zu einem Offizier gebracht, der sie verhörte. Sie gaben Dienstgrad und Truppenteil an, zu weiteren Erklärungen über die Art ihres Einsatzes kam es nicht. Dabei ist zu bemerken, daß der Vernehmungsoffizier kein auf diesem speziellen Gebiet geschulter Mann war. Einen Offizier der Abwehr oder vom Ic-Stab (Abwehrstab) hätte bestimmt die Tatsache stutzig gemacht, daß die beiden Engländer ausgerechnet an der Girondemündung auftauchten, an der weiter landeinwärts der große Hafen von Bordeaux lag.

Die Nachricht von der Gefangennahme der beiden Engländer gelangte auch zu einer Dienststelle der deutschen Abwehr. Dort horchte man auf. Sofort stellte sich die Vermutung ein, daß hinter dem Auftauchen der beiden englischen Soldaten in Südfrankreich etwas ganz Besonderes stecken mußte.

Die Abwehr schickte einen Experten los, der die Gefangenen nochmals vernehmen sollte. Als er in Bordeaux eintraf, stellte er fest, daß die beiden auf Grund von Hitlers Kommando-Befehl bereits erschossen worden waren.

Dieser sogenannte Kommando-Befehl spielte im Zweiten Weltkrieg eine sehr unglückliche Rolle. Sein Ursprung lag bei der Kampfhandlung eines englischen Kommandotrups. Einer der Spezialeinsätze der Engländer richtete sich damals gegen die Kanalinsel Sark. Dort wurden zehn Soldaten der deutschen Küstenwache gefangengenommen, mit Drahtschlingen gefesselt und nach

England transportiert. Ein Angehöriger der deutschen Wachmannschaft konnte sich der Gefangennahme entziehen und erstattete Bericht über den Vorfall.

Empört über die Behandlung der deutschen Soldaten durch die Engländer erließ Hitler am 18. 10. 1942 den berüchtigten Kommando-Befehl:

„1. Schon seit längerer Zeit bedienen sich unsere Gegnerin ihrer Kriegsführung Methoden, die außerhalb der internationalen Abmachungen von Genf stehen. Besonders brutal und hinterhältig benehmen sich die Angehörigen der sogenannten Kommandos, die sich selbst, wie feststeht, teilweise sogar aus Kreisen von in Feindländern freigelassenen kriminellen Verbrechern rekrutieren.“

Aus erbeuteten Befehlen geht hervor, daß sie beauftragt sind, nicht nur Gefangene zu fesseln, sondern auch wehrlose Gefangene kurzerhand zu töten im Moment, in dem sie glauben, daß diese bei der weiteren Verfolgung ihrer Zwecke als Gefangene einen Ballast darstellen und sonst ein Hindernis sein könnten. Es sind endlich Befehle gefunden worden, in denen grundsätzlich die Tötung der Gefangenen verlangt worden ist.“

2. Aus diesem Anlaß wurde in einem Zusatz zum Wehrmachtbericht vom 7.10.1942 bereits angekündigt, daß in Zukunft Deutschland gegenüber diesen Sabotagegruppen der Briten und ihren Helfershelfern zum gleichen Verfahren greifen wird, das heißt: daß sie durch die deutschen Truppen, wo immer sie auftreten, rücksichtslos im Kampf niedergemacht werden.“

3. Ich befehle daher:

Von jetzt ab sind alle bei sogenannten Kommandounternehmen in Europa oder in Afrika von deutschen Truppen gestellten Gegner, auch wenn es sich äußerlich um Soldaten in Uniform oder Zerstörertrupps mit und ohne Waffen handelt, im Kampf oder auf der Flucht bis zum letzten Mann niederzumachen.“

Es ist dabei ganz gleich, ob sie zu ihren Aktionen durch Schiffe und Flugzeuge angelandet werden oder mittels Fallschirm abspringen. Selbst wenn diese Subjekte bei ihrer Auffindung scheinbar Anstalten machen sollten, sich gefangen zu geben, ist ihnen grundsätzlich jeder Pardon zu verweigern.“

Dieser harte Befehl verschärfte die Situation auf dem Sektor der Spezialkommandos ganz erheblich. Es lag auf der Hand, daß er sich letzten Endes nicht nur auf die alliierten Spezialeinsätze, sondern auch auf die deutschen auswirken würde. Anders ausgedrückt, war zu erwarten, daß man auf selten des Gegners mit deutschen Geheimkommandos genauso verfahren würde wie die Deutschen mit den Alliierten.

Für die Soldaten selbst bedeutete das eine zusätzliche Belastung. Die Teilnehmer an geheimen Kommandos kämpften von nun an nicht nur mit den Schwierigkeiten und Strapazen der Einsätze, sondern auch gegen den Gedanken, das Kriegsrecht zu verletzen und dadurch das Leben zu verwirken.

Wie vermerkt, fielen die beiden ersten Gefangenen an der Girondemündung diesem umstrittenen Befehl Hitlers zum Opfer, bevor sie durch den Experten der Abwehr verhört werden konnten. Im weiteren Verlauf des Unternehmens ereilte weitere britische Spezialkämpfer das gleiche Schicksal.

Was hatte nun das Auftauchen dieser und anderer Engländer in Südfrankreich wirklich zu bedeuten? Welches Geheimnis nahmen die britischen Soldaten mit in den Tod?

Im Mai 1942 sandte der britische Minister für Handels- und Wirtschaftskriegsführung, Lord Seaborne, einen Brief an den Premierminister Winston Churchill. Seaborne machte dem Premier klar, daß die Bekämpfung deutscher Schiffe teilweise nicht wirkungsvoll genug sei.

Immer wieder gelinge es Einheiten der deutschen Kriegs- und Handelsmarine, nach (dem seinerzeit mit Deutschland verbündeten) Japan durchzustoßen. In Japan würden die Schiffe mit wertvollen Kriegsgütern wie Zinn, Öl, Gummi und Lebensmitteln beladen, um den Rückmarsch anzutreten. Die Lösung der Ladung erfolge nun nicht mehr in den stark von der englischen Seeblockade bedrohten Häfen von Hamburg oder Bremen, sondern im besetzten Südfrankreich.

Allein in den letzten zwölf Monaten, so führte Seaborne weiter aus, seien auf diese Art 25000 Tonnen Gummi nach Deutschland beziehungsweise Italien gebracht worden. Wenn diese Zufuhr nicht energisch unterbunden würde, bedeute das eine Verlängerung des Krieges, zumal die deutsche Wehrmacht gerade im Jahre 1942 auf dem Höhepunkt ihrer Erfolge stehe.

Churchill wies den Stab der „Combined Operations“ an, sich mit diesem Problem zu befassen. Man fand heraus, daß Bordeaux der wichtigste Hafen für den Umschlag der kriegswichtigen Güter war. Er lag etwa achtzig Kilometer vom Golf von Biscaya landeinwärts. Die zahlreichen kleinen Inseln in der Girondemündung und schließlich die schmalen Gewässer der Garonne gaben dem Hafen einen natürlichen Schutz. Dieser wurde durch den Einsatz von Patrouillen aus der Luft oder auf dem Wasser, durch Küstenbatterien und Flak verstärkt.

In England erkannte man, daß der Einsatz zur Blockierung des Hafens nicht mit einem Commando Raid im üblichen Stil durchgeführt werden konnte. Einmal war es unmöglich, mit einem Schnellboot, einem U-Boot oder einem anderen größeren Seefahrzeug in den Hafen einzudringen. Zum anderen war Churchill selbst der Meinung, daß für den Angriff wenigstens drei Divisionen Landetruppen erforderlich wären, die zu dem Zeitpunkt einfach nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Eine Bombardierung aus der Luft schied ebenfalls aus, denn sie hätte Zerstörungen in der Stadt selbst anrichten und Todesopfer unter der Zivilbevölkerung verursachen können. Dieses Risiko konnte man aus politischen Gründen nicht eingehen.

Schließlich kam jemand auf die Idee, einen kleinen Sabotagetrupp in den Hafen einzuschleusen, und zwar mit - Paddelbooten.

Eine Gruppe junger Freiwilliger, keiner älter als 25 Jahre, wurden in einer Spezialeinheit zusammengezogen, die den Decknamen „Royal Marine Boom Patrol Detachment“ bekam. Die Führung und Ausbildung übernahm Major Hasler, der seit seiner Kindheitszeit schon ein begeisterter Kanufahrer war und selbst einige Paddelboote konstruiert und gebaut hatte. Bereits im Jahre 1941 war er an führende Offiziere der Royal Navy herangetreten und hatte sie darauf hingewiesen, wie nützlich die Boote bei geheimen Unternehmungen im kleinen Stil sein könnten.

Die Einheit wurde mit von Hasler entworfenen Kanus ausgerüstet, die in der Lage waren, zwei Soldaten samt einer über einen Zentner schweren Ausrüstung zu befördern. Da sie mit flachen Holzböden versehen waren, konnten sie über Geröll oder Strandkies gezogen oder geschoben werden, ohne Schaden zu nehmen. Von vornherein wurden die Boote so schmal gehalten, daß sie durch die Luken eines U-Bootes paßten. Zur weiteren Ausrüstung der Spezialeinheit gehörten ein wasserdichter Anzug, ein Colt, Magnetminen und eine Pfeife. Zu Verständigungszwecken konnte mit dieser ein Möwenschrei imitiert werden.

Ein hartes Training begann, bei dem Hasler den jungen Männern alles abverlangte. Nachtmärsche, Tauch- und Kletterübungen waren an der Tagesordnung, ferner die möglichst leise Führung des Bootes selbst, Navigationsübungen und Kartenlesen bei Nacht.

Nach vier Monaten harter Vorbereitung glaubte Hasler, daß seine kleine Einheit jetzt für einen heißen Einsatz reif sei. Er erstattete Meldung darüber und wurde aufgefordert, ins Hauptquartier der Marine zu kommen.

Dort erfuhr er zum erstenmal, für welchen Einsatz seine Einheit vorgesehen war. Hasler stimmte dem Plan nicht sofort zu. Er überprüfte die Sache genau und holte Informationen über den Einsatzraum ein. Erst als er alle Für und Wider abgewogen hatte, sagte er ja. Seine Soldaten blieben vorerst noch über das genaue Angriffsziel im unklaren. Außerdem teilte man ihnen nicht mit, daß sie nach dem Einsatz nicht wieder von einem U-Boot abgeholt würden. Sie mußten nach dem Angriff die Kanus versenken und sich nach Spanien oder Gibraltar durchschlagen.

Ende November 1942 war es dann soweit.

Die britische Aufklärung hatte immer wieder den Hafen von Bordeaux beobachtet und Zielfotos angefertigt. Zu dem Zeitpunkt lagen zahlreiche Fahrzeuge in Bordeaux, darunter die Blockadebrecher „Dresden“, „Tannenfels“ und „Kulmerland“. Diese großen Schiffe lagen inmitten von kleineren, die der Marine-Sonderdienst der deutschen Kriegsmarine nach Bordeaux verlegt hatte. Sie waren das Hauptziel des britischen Kommandoüberfalls.

Auf deutscher Seite rechnete man mit vielen Angriffsarten auf die Schiffe; deshalb waren entsprechende Gegenmaßnahmen getroffen worden. Doch an das, was sich dann wirklich ereignete, dachte kaum jemand.

Die zwölf Männer des Spezialkommandos wurden mit ihren Kanus an Bord des U-Bootes „Tuna“ gebracht. Erst jetzt instruierte sie Hasler genau darüber, wohin es ging und welcher Einsatz bevorstand. Er machte sie auch mit dem genauen Einsatzplan bekannt, der folgendermaßen aussah: Ausbooten an der Girondemündung. Vorstoß zum Hafen in den drei folgenden Nächten. Verstecken und Ausruhen am Tage. Nach dem Angriff Boote versenken und Durchschlagen über Land. Dazu wurden die Soldaten mit den nötigen Karten und sonstigen Hilfen, wie Geld, ausgerüstet.

Nach siebentägiger Fahrt, wobei der größte Wert auf Geheimhaltung und Nichtentdecktwerden gelegt wurde, erreichte das U-Boot die Girondemündung.

Sofort klebte das Pech an Haslers Einheit, das sie nicht wieder verlassen sollte.

Die Boote wurden einzeln durch die geöffneten Torpedoluken geschoben. Eines fiel dabei durch Beschädigung aus. Damit war für die Zweimannbesatzung die Unternehmung bereits beendet.

Fünf Kanus glitten in die Nacht hinaus und drangen in die Girondemündung vor (siehe Titelfoto dieses Bandes). Sie wurden durch eine schwere Brandung geschleudert. Danach stellte Hasler fest, daß ein Fahrzeug fehlte. Er ahmte mit der Pfeife den Schrei der Seemöve nach, doch er bekam keine Antwort. Die übriggebliebenen acht Soldaten wußten nicht, was mit ihren Kameraden geschehen war. Waren sie ertrunken, oder hatten sie sich schwimmend retten können?

Sie paddelten weiter und hörten plötzlich, wie in der Höhe des Leuchtturms von Pointe-de-Grave eine zweite Brandung rauschte und dröhnte. Darüber waren die Männer, ebenso wie von der ersten, in England überhaupt nicht orientiert worden.

Die hochgehende Gischt warf ein weiteres Boot um, das aufgegeben werden mußte. Die beiden Fahrer hängten sich jeweils an eines der drei noch intakten Kanus und ließen sich mitschleppen. Fünf Stunden lang trieben sie im Wasser. Da setzte eine starke Gezeitenströmung ein. Major Hasler mußte deswegen die Soldaten aufgeben, da er sonst nicht gegen die Strömung angekommen wäre. Sie ließen vom Boot ab und versuchten, an Land zu kommen.

Nur noch drei Kanus stießen weiter vor. Die sechs Soldaten sahen die Umrisse von drei deutschen Zerstörern, die nicht weit von ihnen entfernt waren. Sie drückten sich tief in die winzigen Fahrzeuge und paddelten vorsichtig und leise daran vorbei. Dabei zerriß der Kontakt zwischen den drei Booten. Hasler und sein direkter Hintermann warteten nach Passieren der gefährlichen Stelle auf das dritte Boot. Doch es kam nicht nach. Die vier Männer lauschten in die Stille, die sie umgab. Plötzlich glaubten sie, einen entfernten Möwenschrei gehört zu haben. Sie erwidernten das Signal mit ihren Pfeifen, doch niemand reagierte.

Enttäuscht paddelten sie weiter in Richtung Hafen. Befehlsgemäß durften sie sich nicht damit aufzuhalten, eventuell verlorengangene Kameraden zu suchen. Die Durchführung des Angriffs stand an erster Stelle, auch dann, wenn nur noch ein Kanu übrigbleiben sollte.

Als die Dämmerung einsetzte, suchten Major Hasler, sein Hintermann Sparks und die beiden anderen Kanufahrer nach einem sicheren Versteck, in dem sie den Tag verbringen wollten. Als der Morgen anbrach, entdeckten sie eine einsame, versteckt liegende Stelle, wo sie an Land gingen.

In der darauffolgenden Nacht wartete Major Hasler bis Mitternacht, bevor er und das zweite Boot die Fahrt fortsetzen, denn zu dieser Zeit lief die vom Meer heranrollende Flut in Richtung Hafen.

Das mußte ausgenutzt werden, um Kraft zu sparen. Da die Fahrinne zum Hafen mit Bojen markiert war, konnten sich die vier Männer jetzt leichter orientieren. Sie brauchten nur an den Bojen entlangzufahren.

Nach sechsständiger Fahrt versteckten sie sich wieder, tranken Tee, aßen und schliefen abwechselnd. Einer übernahm die Wache. An diesem Morgen durchzog plötzlich lautes Dröhnen die Luft. Die Soldaten starnten nach oben. Ein deutsches Flugzeug flog dicht über sie hinweg. Mit den bloßen Augen sahen sie den Piloten im Cockpit der Maschine. Sie wußten nicht, ob das Flugzeug speziell nach ihnen suchte, oder ob es rein zufällig über ihr Versteck flog.

In der dritten Phase des Angriffs brachen die zwei Boote schon früh am Abend auf, da sie ihr Ziel nicht rechtzeitig erreichen würden, wenn sie auf die Dunkelheit warteten. Trotzdem gelangten sie, ohne entdeckt zu werden, ans nächste Etappenziele, die Insel Cazeau. Dort krochen sie durch ein Dickicht aus Schilf, zogen die Boote nach und versteckten sich im hohen Gras. Dann krochen sie in die Boote und zogen die Tarnnetze über sich. Sie befanden sich jetzt bereits im Gebiet der Garonne. Der Zielhafen war nur noch etwa fünfzehn Kilometer von ihnen entfernt.

Die Besatzung des dritten Bootes, das bei den drei deutschen Zerstörern den Anschluß verlor, war auf eigene Faust weiter vorgestoßen und genauso weit gekommen wie Major Hasler und seine Begleiter. Sie lagerten ebenfalls auf der Insel Cazeau in einem Versteck.

An und für sich war das Eindringen in den Hafen für die nun kommende Nacht vorgesehen. Doch Major Hasler erkannte, daß er den Termin verschieben mußte, da er noch nicht weit genug vorangekommen war.

Sie stießen deshalb im Schutz der Dunkelheit in die Garonne vor. Gegen 22 Uhr tauchte schließlich das vor ihnen in der Ferne umrißartig auf, wegen dem sie das gefährliche Unternehmen gewagt hatten: eine Reihe großer Schiffe am Kai im Südhafen. Sogar die Stimmen von Posten und Besatzungsmitgliedern drangen zu ihnen herüber.

Sie paddelten noch eine Stunde vorsichtig weiter, um sich dann in einem dichten Schilfgürtel zu verstecken, den sie bereits von den vielen Zielfotos her kannten. Allerdings wußten sie aus der gleichen Quelle, daß der etwa zehn Meter breite Schilf streifen sie von bewohnten Häusern trennte.

Den ganzen Tag über blieben sie in ihrem Versteck. Sie hatten genügend Zeit und Gelegenheit, die Schiffsziele zu betrachten. Daneben verstauten sie die Ausrüstung für den nach dem Einsatz beginnenden Marsch über Land in zwei handliche Säcke.

In der nächsten Nacht lösten sich die beiden Kanus aus dem Versteck. Major Hasler und sein Begleiter Spark beabsichtigten, ihre Haftladungen an Schiffen im westlichen Teil des Hafens anzubringen. Die Besatzung des zweiten Bootes, Laver und Mills, wurde auf zwei große Einheiten der deutschen Kriegsmarine angesetzt, die im Südsektor lagen.

Die vier zogen die Tarnkapuzen über, paddelten unbemerkt in Höhe des Stadtzentrums von Bordeaux herum und gelangten schließlich in die Zielräume. Hasler nahm sich zuerst einen der großen Frachter vor.

Während sein Begleiter einen starken, mit einem Griff versehenen Magneten gegen die Bordwand drückte und so das Kanu festhielt, plazierte der Major die Haftminen unterhalb der Wasserlinie; und zwar an einer Stelle, wo sich die Unterkunft der Besatzung befand.

Dann wandten sie sich einem der großen Transportschiffe zu, das Deutschland mit Rohstoffen versorgte. In Höhe des Maschinenraums heftete Hasler zwei Sprengladungen an die Bordwand; ebenfalls unter Wasser, damit sie nicht sofort entdeckt wurden.

Dabei gab es eine Panne. Hasler und Spark hörten Stimmen über sich. Über Deck trappelten Schritte. Rufe tönten durch die Nacht. Sie blickten nach oben und erkannten einen deutschen Soldaten, der sich weit über die Reling beugte. Er knipste eine Taschenlampe an und richtete den Strahl nach unten. Der dünne Lichtschein tanzte hin und her. Hasler und Spark rührten sich nicht.

Anschließend erlosch das Licht wieder. Wegen der Finsternis und der ausgezeichneten Tarnung von Kanu und Besatzung waren die beiden nicht entdeckt worden.

Die Kanufahrer warteten noch eine Weile, aber über ihnen rührte sich nichts mehr. Ohne Benutzung der Paddel trieben sie mit der Strömung von dem Schiff ab. Sie glitten aus dem Hafen heraus, die Garonne hinunter und landeten schließlich an der Insel Cazeau, wo sie an Land gingen und sich versteckten.

Das zweite Kanu erledigte seinen Auftrag ebenfalls, ohne von den Deutschen entdeckt zu werden. Laver und Mills brachten die Ladungen an den Bordwänden an und ließen sich ebenfalls von der Strömung abtreiben. Auch sie landeten auf der Insel, wo sie auf Major Hasler und seinen Begleiter stießen.

Nachdem sie sich ein wenig ausgeruht hatten, setzten sie die Fahrt fort, gingen an Land und trennten sich.

Am Morgen des 12. Dezember 1942 hallten dumpfe Explosionen durch den Hafen von Bordeaux. Wassersäulen stiegen in den grauen Himmel und fielen wieder in sich zusammen. Die explodierenden Sprengladungen rissen die Bordwände von vier Schiffen auf, die langsam versanken. Die Besatzungen retteten sich in Booten.

Der Hafen und die Umgebung glichen einem aufgewühlten Ameisenhaufen. Sofort wurden Suchtrupps eingesetzt, die aber keinen Erfolg hatten. Die übrigen Schiffe zog man auseinander und untersuchte sie eingehend. Vorerst konnte sich niemand im Hafen erklären, wie es überhaupt zu den Explosionen und den Versenkungen gekommen war. Erst später erfuhr man den wahren Sachverhalt.

Erstaunt war eine Gruppe der französischen Resistance (Widerstandsbewegung), die schon seit Wochen auf die im Hafen von Bordeaux liegenden Schiffe einen Anschlag mit Sprengladungen plante. Sie arbeitete mit einigen Dockarbeitern zusammen und beabsichtigte, in der Nacht zum 13. Dezember 1942 die Schiffe zu sprengen; deshalb wunderte man sich auf französischer Seite, daß ihnen jemand um 24 Stunden zuvorgekommen war.

Außer den beiden Kanubesatzungen, die im Hafen erfolgreich operierten, war zunächst auch noch das dritte Boot mit der Besatzung Makkinnon und Conway unterwegs. Sie hatten den Kontakt mit Hasler verloren und versuchten den Einsatz allein zu wagen. Doch sie hatten wieder Pech.

In der letzten Nacht, als sie zum Angriff ansetzten, wurde ihr Boot von einem im Wasser verborgenen Hindernis aufgerissen, so daß es sofort sank. Die beiden konnten schwimmend ihr Leben retten und gingen ohne Fluchtausrüstung und Proviant an Land. Nach einem Fußmarsch von etwa 30 Kilometern, der sie nach Gibraltar führen sollte, wurden sie aufgegriffen und gefangen genommen.

Die Engländer Laver und Mills marschierten ebenfalls nach der Trennung von Hasler und Spark los. Den beiden gelang es nicht, an Zivilkleidung heranzukommen. Zwei Tage lang ging alles gut, dann griff man sie auf.

Hasler und Spark dagegen hatten mehr Glück. Sie gingen nach Versenkung des Kanus an Land, wo sie am Tage in einem Versteck ruhten und nachts marschierten. Am Abend des zweiten Tages glaubten sie, genügend weit von Bordeaux entfernt und aus der unmittelbaren Gefahrenzone heraus zu sein. In einem kleinen Dorf gelang es ihnen nach vielen Bemühungen, sich Zivilkleidung zu besorgen. Von da an sahen sie wie französische Bauern aus, die niemand beachtete.

Nach sechstägigem Marsch bekamen Hasler und Bill Spark in einer Dorfkneipe Kontakt mit einer französischen Widerstandsgruppe, die britischen Soldaten bei der Flucht half. Man schmuggelte die beiden Engländer nach Lyon. Dort mußten sie vorerst in einem Sammellager warten. Sie hörten davon, daß zwei der bis dahin benutzten Fluchtwege über die Pyrenäen verraten worden waren und daß die französischen Helfer erst eine neue Route finden mußten.

Anfang März 1943 erst konnten Hasler und Spark den Übergang über die Pyrenäen wagen. Im April 1943 wurden die beiden von Gibraltar aus auf einem Schiff nach England zurückgebracht.

Ein Spezialkommando war damit zu Ende, das einmalig war und es wohl auch bleiben wird.

Eine der interessantesten Operationen des Zweiten Weltkriegs trug den Decknamen „Goldschmied“. Diese deutsche Spezialaktion forderte den Einsatz eines amerikanischen Kommandotrups heraus, was zu verwinkelten, dramatischen Situationen führte. Darüber hinaus zeigt gerade dieses Unternehmen, daß es inmitten des erbitterten Kampfes auch noch einen Hauch von Ritterlichkeit, Fairneß und Menschlichkeit gab.

Im Sommer 1941 lag im Hafen von Bergen ein seltsames Schiff. Es trug weder einen Namen, noch eine taktische Bezeichnung. Nur Eingeweihte wußten, daß es sich um das deutsche Schiff „Externstein“ handelte.

Die Besatzung des geheimnisvollen Fahrzeugs trug Uniformen der deutschen Marineartillerie. Dadurch sollte der Eindruck erweckt werden, daß die Einheit irgendwo an der norwegischen Küste als Artillerie eingesetzt würde. Doch in Wirklichkeit handelte es sich um Soldaten, die einen ganz besonderen Auftrag durchzuführen hatten. Sie sollten mit dem Expeditionsschiff „Externstein“ in Nordgrönland einen deutschen Stützpunkt errichten.

Diese Aktion war bereits schon einmal geplant und vorbereitet, dann aber kurzfristig verschoben worden. Damals, vor einem Jahr, befürchtete die deutsche Kriegsführung, daß ein Einfall in Grönland die Rechte der USA verletzen würde, deren Interessengebiet die riesige Insel am Nordpol war. Man wollte den Vereinigten Staaten von Amerika keinen Vorwand zur Kriegserklärung liefern. Doch im Laufe der Monate änderte sich die Gesamtsituation. Immer deutlicher war zu erkennen, daß Amerika eines Tages in den Krieg eintreten würde. Als man das im Oberkommando der Wehrmacht erkannte, entschloß man sich, einen Spezialtrupp in der Eiswüste am Nordpol zu landen.

Zu diesem Zweck lief die „Externstein“ von Südnorwegen zum Hafen von Bergen aus. Das Schiff wurde mit Vorräten aller Art beladen. Sämtliche Vorbereitungen wurden streng geheimgehalten.

In einer Nacht ging schließlich der Spezialtrupp an Bord, der aus Soldaten und Wissenschaftlern bestand. Das Kommando wurde von einem Oberleutnant befehligt. Im Schutz der Dunkelheit lief das Schiff aus dem Hafen aus und nahm Kurs nach Norden auf.

Auf deutscher Seite war man im Glauben, daß der Gegner von dem Geheimkommando nichts wisse. Aber darin täuschte man sich. Der englische Geheimdienst, der von Norwegern mit Nachrichten versorgt wurde, hatte längst erkannt, daß mit der „Externstein“ etwas ganz Besonderes los war. Die norwegischen Agenten fanden allerdings nicht genau heraus, zu welchem Zweck das deutsche Schiff vorbereitet wurde und schließlich auslief.

Um das Rätsel zu lösen, griff man zu einer Kriegslist. Man rief alle Vorpostenboote und die Schiffseinheiten des Sperrgürtels zurück, damit sie nicht mit der „Externstein“ in Berührung kamen und eventuell einen Angriff durchführten. Die Besatzung des Schiffes sollte das Gefühl bekommen, daß dem Gegner die geplante Aktion nicht bekannt sei. Ferner informierte man alle in englischen Diensten stehenden norwegischen Fischkutter, die nun nach dem geheimnisvollen Schiff Ausschau hielten und darüber sofort Meldung nach England erstatteten. Diesen vielfältigen Bemühungen war es zu verdanken, daß der Weg des deutschen Schiffes verfolgt werden konnte.

Die „Externstein“-Besatzung dampfte ahnungslos durch den Nordatlantik. Ständig wurden Kursänderungen vorgenommen, außerdem die Tarnung und die Flaggen gewechselt, damit der Gegner gründlich in die Irre geführt würde. Als man bei der deutschen Schiffführung glaubte, das Nonplusultra an Geheimhaltung und Verschleierung erreicht zu haben, verschwand das Fahrzeug plötzlich in dem Gewirr von vorgelagerten Inseln und Fjorden nach Südgrönland. Tagelang blieb es verschwunden, so daß der britische Geheimdienst nichts darüber erfuhr, was auf deutscher Seite in Grönland vor sich ging.

Mit einemmal wurde das Schiff wieder gesichtet. Es nahm Kurs nach Norwegen auf und lief wieder unbehelligt im Hafen von Bergen ein.

Was hatte dieser seltsame, geheimnisvolle Vorgang zu bedeuten? fragte man sich in England. Die englischen Geheimdienstler konnten nur mit einer Vermutung operieren. Sie tippten darauf, daß die Deutschen einen militärischen Verband in Südgrönland gelandet haben könnten.

Man benachrichtigte nun sofort die oberste Führung der amerikanischen Streitkräfte in Washington, da Grönland zu den Interessengebieten der USA zählte. Doch die Amerikaner konnten vorerst gegen den eventuell angelandeten Trupp nichts unternehmen. Im Spätsommer 1941 befanden sich die Vereinigten Staaten von Amerika noch nicht im Kriegszustand mit Deutschland. Aus diesem Grunde wagte man es nicht, den Landungstrupp mit Waffengewalt zu vertreiben. Man beschloß, die Aktion der Deutschen zwar im Auge zu behalten, aber nichts gegen sie zu unternehmen.

Engländer und Amerikaner glaubten, die deutsche Kriegsführung insofern getäuscht zu haben, als sie das Unternehmen „Goldschmied“ nicht störten. Sie wußten aber nicht, daß sie ebenfalls an der Nase herumgeführt worden waren.

Auf Seiten der Engländer vermutete man die Anlandung eines deutschen Kommandos in Südgrönland. Das war richtig und doch wieder falsch. Die Landung des deutschen Verbandes in Südgrönland war lediglich ein Trick gewesen. Das eigentliche Ziel des deutschen Spezialtrupps aber

lag im Norden von Grönland, wo an einem Kap in der Nähe des Nordpols Stellung bezogen werden sollte.

Aus diesem Grund nahmen die in Grönland gelandeten Soldaten Kontakt mit Eskimos auf, die in einer abgelegenen Siedlung wohnten. Im Tauschhandel erwarben die deutschen Landser und Meteorologen von den Landesbewohnern Schlittenhunde. Man verfrachtete die gesamte Ausrüstung um auf die Schlitten, vor die die Hunde gespannt wurden.

Anschließend trat das Kommando den Marsch nach Norden an. Sie zogen durch die endlosen Eiszonen, nahmen ungeheure Strapazen und Entbehrungen auf sich, schlügen sich mit der Kälte, aufkommenden Krankheiten und den vielen Hindernissen herum, die das öde Land ihnen in den Weg legte.

Langsam quälte sich das Geheimkommando nach Norden. Der Polarsommer verging, der Herbst kam. Die Nächte wurden länger und boten eine natürliche Tarnung gegen eventuelle Kontrollen aus der Luft.

Kurz vor dem Einsetzen des polaren Winters erreichte der Trupp den Punkt, an dem die Wetter- und Beobachtungsstation errichtet werden sollte.

Sofort nach der Ankunft bauten die Männer das Lager auf. Die Meteorologen plazierten ihre Geräte, die Funker errichteten Sendemasten und nahmen erste Verbindungen mit der Gegenfunkstelle in Norwegen auf.

Die Soldaten und Wissenschaftler hatten sich gerade eingerichtet, da setzten die heulenden Winterstürme ein. Die Quecksilbersäulen der Thermometer fielen rapide, manchmal bis auf vierzig Grad unter Null.

In dicken Pelzmänteln und mit vermummten Gesichtern gingen die Meteorologen zu den Instrumenten, um sie abzulesen. Ansonsten wagte sich keiner mehr ins Freie. Doch trotz Kälte, Schneestürmen und anderer Schwierigkeiten arbeitete die Station zur vollsten Zufriedenheit.

Anfang Dezember trat ein Ereignis ein, das die ganze Welt bewegte und auch Einfluß auf den kleinen Trupp im ewigen Eis haben sollte.

„Eine wichtige Meldung, Herr Oberleutnant“, sagte ein Funker eines Abends zum Kommandanten des Stützpunkts und schob ihm das von einem Spruchblock abgerissene Blatt Papier zu.

Der Oberleutnant las die mit Bleistift geschriebenen Worte: Die Vereinigten Staaten von Amerika waren in den Krieg eingetreten!

Die Nachricht von dem bedeutenden Ereignis sprach sich bei der kleinen Einheit schnell herum. Jeder Mann wußte, was das zu bedeuten hatte. Von nun an mußten sie damit rechnen, daß amerikanische Einheiten auftauchen könnten, um sie gefangen zu nehmen.

Aber noch fühlte man sich sicher. Weder der Spezialtrupp noch die deutsche Kriegsführung ahnten etwas davon, daß das Unternehmen vom Gegner längst erkannt worden war.

Nach Eintritt in den Krieg legten die Amerikaner ihre bisherige Passivität ab. Sie erinnerten sich wieder daran, was der englische Geheimdienst im Sommer des Jahres gemeldet hatte. Soweit es das Wetter zuließ, unternahm die US Air Force (Luftwaffe der USA) Aufklärungsflüge über Südgrönland. Systematisch wurde das riesige Gebiet abgesucht. Dann dehnte man die Suchaktion nach Norden aus. Doch der deutsche Trupp wurde nicht entdeckt.

Wegen der immer heftiger und gefährlicher werdenden Schneestürme mußte die Suchaktion aus der Luft im Winter 1941/42 schließlich eingestellt werden.

Doch im Frühjahr 1942, als es das Wetter wieder zuließ, starteten die amerikanischen Suchflugzeuge erneut und kämmten ganz Grönland ab. Sämtliche Regionen wurden aus der Luft fotografiert; aber auch die Auswertung der Aufnahmen ergaben keinen Hinweis auf die Männer vom Unternehmen „Goldschmied“.

Im Washingtoner Pentagon tauchten die ersten zweifelnden Stimmen auf, die immer lauter wurden. Immer mehr neigte man zu der Meinung, daß sich die englischen Geheimagenten im Sommer 1941 vertan haben mußten, falsche Informationen geliefert hatten oder von den Deutschen bewußt getäuscht worden waren. Deshalb wurden den englischen Geheimdienstlern wiederholt Vorwürfe gemacht; doch diese blieben bei ihren Behauptungen.

Die Amerikaner waren schon bereit, die gesamte Suchaktion in Grönland abzubrechen; denn immerhin kostete die Aktion eine Menge Geld, band Kräfte der amerikanischen Luftwaffe, die anderweitig nützlicher hätten eingesetzt werden können, und brachte überhaupt nichts ein. Man wollte einfach nicht mehr einem Phantom nachjagen.

Die Deutschen in Grönland wußten nichts von diesen Vorgängen, in deren Mittelpunkt sie standen. Sie taten ihre schwere Pflicht im Nordpoleis und lieferten weiterhin wertvolle Wetternachrichten an die deutsche Kriegsführung.

In dieser Phase des Grönlandeinsatzes, als die Amerikaner an den Abbruch der Suchaktionen dachten, schlug eine Nachricht wie eine Bombe ein. Sie stammte aus Norwegen.

Ein norwegischer Agent, der für den englischen Geheimdienst arbeitete, hatte immer wieder die im Hafen liegende „Externstein“ beobachtet. Monatelang vergeblich, denn auf und um das große Schiff

geschah nichts Wesentliches. Die Besatzung wurde mit dem bei der Kriegsmarine üblichen Dienst für im Hafen liegende Einheiten beschäftigt; Wacheschieben, Exerzieren, Schiffsreinigung, Waffen- und Geländeübungen.

Doch mit einemmal änderte sich dieses Bild!

Nachts fuhren LKW auf der Mole vor, die entladen wurden. Das Kreischen der Winden war zu hören, das Ein- und Ausschwenken der Ladebäume schemenhaft zu erkennen. Am Tage rührte sich nichts im Hafen und am Schiff.

In der darauffolgenden Nacht lag der Norweger wieder auf der Lauer und beobachtete den gleichen Ladevorgang. Als sich diese Geschehnisse ständig wiederholten, kam er zu der Überzeugung, daß das Schiff eine große Ladung an Bord nehmen und mit aller Wahrscheinlichkeit bald auslaufen würde. Erst als er ganz sicher war, berichtete er darüber nach England. Von dort aus lief die Meldung nach Amerika weiter.

Führende amerikanische Offiziere traten zu einer Beratung zusammen. Sie kamen zu dem Entschluß, die „Externstein“ auf einer etwaigen Fahrt noch einmal zu überwachen. Dadurch sollte endlich klargestellt werden, ob deutsche Soldaten in Grönland gelandet waren oder nicht. Würde sich diese Aktion als Fehlschlag herausstellen, dann sollten alle Grönlandoperationen der US-Luftwaffe endgültig eingestellt werden.

Es wurden nun umfangreiche Vorbereitungen zur Verfolgung der „Externstein“ getroffen, von denen man auf deutscher Seite nichts ahnte.

Engländer und Amerikaner beschlossen, die „Externstein“ abermals ungehindert nach Norden fahren zu lassen. Sie sollte durch keine militärische Aktion behindert oder ihre Crew kopfscheu gemacht werden. Die Fahrt des Schiffes sollte wiederum unauffällig durch U-Boote, Vorpostenboote und getarnte Fischereifahrzeuge beobachtet werden. Kräfte der US-Luftwaffe wurden in Alarmzustand versetzt, um sofort eingreifen zu können, wenn die Situation klar war.

Die Männer auf dem deutschen Schiff wußten nicht das geringste davon, was ihre Gegner vorhatten. Das sollte letzten Endes, zusammen mit einer gewissen Sorglosigkeit, zu einer Katastrophe führen.

Von diesem Zeitpunkt an stand die „Externstein“ Tag und Nacht ständig unter Beobachtung. Als das Schiff endlich ablegte und aus dem Hafen fuhr, lag innerhalb von kurzer Zeit darüber eine Funkmeldung beim englischen Geheimdienst vor.

Die Jagd auf das geheimnisvolle deutsche Schiff begann!

Wie bereits angedeutet, war man auf deutscher Seite diesmal ein wenig zu sorglos. Durch die bisherigen Erfolge hatte man sich zu der Annahme verleiten lassen, daß dem Gegner über das Grönlandunternehmen nichts bekannt sei. Auf jeden Fall hätte mit etwas mehr Umsicht, Klugheit oder Raffinesse das vermieden werden können, was schließlich geschah.

Ahnungslos steuerte die Besatzung des Versorgungsschiffes nach Norden hinauf. Die alliierten Beobachtungsstationen registrierten, daß das Schiff Südgrönland erreichte. Jetzt war man doppelt aufmerksam, denn man wollte es nicht wieder riskieren, die „Externstein“ aus den Augen zu verlieren, wie das beim erstenmal der Fall gewesen war.

Doch der Kapitän des deutschen Dampfers dachte gar nicht daran, zwischen den kleinen Inseln und in den riesigen Fjorden Südgrönlands unterzutauchen. Er fuhr weiter nach Norden hinauf.

Schließlich lief er in einen Fjord ein, um dort dicht an der Küste vor Anker zu gehen.

Die Amerikaner beobachteten das Einlaufen des Schiffes in den Fjord und wußten jetzt darüber Bescheid, wo sich der in Grönland gelandete deutsche Trupp befinden mußte.

Die Besatzung der Wetterstation konnte es kaum erwarten, bis der zu Wasser gelassene Motorkutter herankam und an Land gezogen wurde. Die Marineleute wurden stürmisch begrüßt. Man begann sofort mit dem Ausladen der wichtigen Versorgungsgüter und des sonstigen Materials. Darunter befanden sich Post für die Grönlandsoldaten und Geheimbefehle für den Leiter der Station, die er zwar las, dessen Inhalt aber nicht sofort an seine Männer weitergab.

Zu dem Zeitpunkt hatte der Stationsleiter nach dem arktischen Winter zum Kap Bismarck verlegen lassen. Das Winterlager, weiter im Innern des Landes, existierte auch noch und sollte als Ausweichlager dienen.

Die letzte Kiste wurde von der „Externstein“ an Land gebracht. Die Männer der Kriegsmarine setzten sich mit ihren im ewigen Eis stationierten Kameraden an Bord des Schiffes zusammen. Zigaretten wurden herumgereicht, Schnapsflaschen kreisten. Immer wieder stellten die Grönlandsoldaten Fragen, was sich in Norwegen und Deutschland tue, denn in ihre Einsamkeit sickerten nur wenige Nachrichten durch. Der Stationsleiter übergab an den Kapitän des Schiffes ein Bündel Briefe, die an die Angehörigen des Wettertrupps weitergeleitet werden sollten.

Nach der kurzen Feier mußten die Soldaten wieder Abschied nehmen. Jeder drückte jedem noch einmal die Hand, dann brachte der Motorkutter die Mitglieder der Grönlandstation wieder an Land, wo sie sich am Ufer postierten.

Qualm stieg aus dem Schornstein der „Externstein“. Der Anker wurde eingeholt. Die Sirene tutete. Langsam geriet das Schiff in Bewegung und fuhr durch das bleigraue Wasser des Fjords. Matrosen und Offiziere standen an der Reling und auf der Brücke. Ein letztes Winken zum Abschied, ein letzter militärischer Gruß.

Die Gruppe der an Land stehenden Soldaten wurde immer kleiner, verschwamm und vermischtet sich farblich mit dem dunklen Grau des Landes. Einer der Offiziere auf der Schiffsbrücke meinte leise: „Arme Hunde!“ Die anderen dachten genauso über den kleinen, verlorenen Haufen im Grönlandeis, aber sie sprachen es nicht aus.

Als das Schiff im Dunst verschwunden war, befahl der Oberleutnant: „Halbkreis bilden!“ Die Männer scharten sich um ihn.

Der Stationsleiter holte die Geheimbefehle aus der Tasche, die mit der „Externstein“ gekommen waren. „Herhören“, sagte er. „Ich habe euch allen etwas Wichtiges mitzuteilen. Mir sind Befehle überbracht worden, an die wir uns bei einem eventuellen Ernstfall streng halten müssen.“

Er schwieg und blickte in die Runde. Graue Gesichter mit schwarzen Bärten starnten ihn an. Um ihn herum standen Gestalten, die von der Einsamkeit des hohen Nordens gezeichnet waren. Einigen von ihnen sah man es rein äußerlich gar nicht mehr an, daß sie deutsche Soldaten waren; Pelz- und Lederzeug war an die Stelle von Uniformen getreten.

„Durch den Eintritt Amerikas in den Krieg“, fuhr der Oberleutnant fort, „ist Grönland Feindgebiet geworden. Es ist deshalb möglich, daß die Amis uns aufspüren und angreifen. An eine Verteidigung ist nicht gedacht, denn sie würde kaum Erfolg haben. Aber in solch einem Fall muß der Stützpunkt weitgehend vernichtet werden, ebenso alle Anlagen und sämtliche Geräte. Befehlsgemäß darf nicht das Geringste in die Hände des Feindes fallen.“

Einer der Meteorologen unterbrach den Oberleutnant: „Soll das etwa heißen, daß man uns in Berlin bereits aufgegeben hat? Wenn man die Lage so sieht, dann war die Fahrt der „Externstein“ doch vollkommen überflüssig.“ Die Worte klangen bitter und enttäuscht. Der Oberleutnant winkte ab und konterte sofort: „So dürfen Sie die Dinge und die Lage nicht sehen. Wenn wir auch etwa 4.000 Kilometer von unserer Heimat entfernt und vollkommen auf uns allein gestellt sind, betrachtet man uns nicht als eine Einheit, die dem Untergang geweiht ist und deshalb bereits abgeschrieben wurde. Man wird uns auch weiterhin versorgen und, wenn es die Lage erlauben sollte, im Ernstfall von hier abholen. Was ich vorhin sagte, trifft im allgemeinen für jeden Stützpunkt zu, der unter Feinddruck geräumt oder aufgegeben werden muß. Haben wir uns verstanden?“

Die Männer nickten. Der Oberleutnant erklärte noch weitere Einzelheiten, dann gingen die Soldaten zu ihren Unterkünften und nahmen ihren Dienst wieder auf.

Nur kurz war die Freude bei der Ankunft des Schiffes gewesen, und lang waren nun wieder die Tage und Nächte, welche die jungen Männer im ewigen Eis befehlsgemäß verbringen mußten.

Da der Oberleutnant ein guter Kenner der Arktis war, befahl er schon im Spätsommer, das Sommerlager am Kap Bismarck abzubrechen. Sämtliches Material sowie Geräte und Instrumente wurden ins Winterlager im Inneren des Landes zurückgeschafft. Am Kap Bismarck blieben nur zwei Männer als Beobachtungsstation zurück. Darunter ein Funker mit einer Sende- und Empfangsstation, der eine eventuelle Landung der Amerikaner sofort melden sollte.

Schon bald zeigte es sich, wie richtig die Maßnahmen des Stationsleiters gewesen waren. In Deutschland war es Herbst, und hier herrschte bereits der Polarwinter. Stürme tobten. Von einer Stunde zur anderen war das ganze Land mit einer dicken Schneeschicht bedeckt und so verwandelt, daß man es nur schwer wieder erkennen konnte.

Der Winter brach in diesem Jahr mit einer Heftigkeit aus, daß ihm selbst die polarerprobten Männer des Sonderkommandos nicht gewachsen waren. Der Expeditionsarzt hatte alle Hände voll zu tun. Fast täglich erschienen Männer mit Frostbeulen und Erfrierungen bei ihm. Und dabei hatte der Winter noch gar nicht richtig begonnen.

Die Soldaten ahnten noch nicht, daß Krankheiten und Verletzungen nur ein kleines Übel gegenüber dem großen waren, das sich bald einstellen sollte.

Etwas anderes stand ihnen nämlich bevor: Die Amerikaner kamen!

Nachdem Amerikaner und Engländer die zweite Fahrt der „Externstein“ verfolgt hatten und den Bestimmungsort wußten, traf die US-Army (amerikanische Armee) Gegenmaßnahmen.

Man bildete ein Sonderkommando, das unter der Führung von Captain Thomas stand, einem Mann mit großer Arktiserfahrung. Er arbeitete Einzelheiten aus und stellte Pläne auf, wie man den in Grönland gelandeten Soldaten beikommen könnte. Thomas wollte die deutsche Wetterstation nicht nur durch einen überraschenden Angriff in seine Hände bekommen, sondern auch möglichst weitgehend eine vorherige Zerstörung durch die deutschen Soldaten verhindern. Er hatte mit der Station nämlich noch etwas Besonderes vor und wollte sie genauso wie bisher weiterarbeiten lassen.

Unter amerikanischer Aufsicht sollte sie das OKW (Oberkommando der Wehrmacht) in Berlin mit falschen Nachrichten versorgen. Dadurch wollte man die deutsche Kriegsführung zu Fehlentscheidungen verleiten, die katastrophale Folgen hätten haben können.

Ferner hoffte Captain Thomas, daß er über die Station in der Arktis wichtige Informationen und Meldungen aus Berlin bekommen würde, die für die Kriegsführung der Amerikaner von Bedeutung sein könnten.

Sein relativ kleines Spezialkommando wurde für den Einsatz aufs Beste ausgerüstet. Thomas standen mehrere Schiffe zur Verfügung, auf denen sogar Panzer, Funk- und Mannschaftswagen mitgeführt wurden.

Der „Polarfuchs“ Thomas wartete absichtlich den Einbruch des Winters ab, bis er seinen Marsch durch Treib- und Packeis antrat. Bei einem Schneesturm drang er in den Fjord am Kap Bismarck ein. Thomas und seine Gefährten waren des Glaubens, daß man sie nicht entdeckt hätte und der auf Überraschung aufgebaute Handstreich gelingen würde.

Doch sie irrten sich!

Am Steilhang über der Küste hockten der deutsche Funker und sein Kamerad. Der Funker rauchte eine Zigarette. Der Unteroffizier saß vor einem schmalen Schlitz, der in der Bretterwand eingelassen worden war. So konnte er die Bucht überblicken, über die Schnee hinwegtrieb.

Plötzlich bemerkte er, wie sich aus dem wogenden Weiß und Grau ein dunkler Schatten hervorschob; nur undeutlich und umrißartig zu erkennen.

Der Unteroffizier kniff die Augenlider zusammen und starre angestrengt auf den schlauchartigen Fjord. Der Schatten verschwand in einer Wolke aus Schnee, dann tauchte er wieder auf. Jetzt hatte er die Form einer langen, dicken Zigarette. Weitere Schatten tauchten auf.

„Komm mal her“, alarmierte der Unteroffizier den Funker, einen Obergefreiten. „Guck dir das mal an!“

Der Funker ging an den Schlitz und starre nach draußen. „Das sind Amis!“ stieß er kurz darauf aus. „Paß weiter auf sie auf. Ich gebe die Nachricht ins Hauptlager durch.“ Er lief zu den Funkgeräten hinüber.

Kurz darauf zirpte die Nachricht von der Ankunft der Amerikaner durch den Äther.

Befehlsgemäß blieben der Unteroffizier und der Funker in ihrer Stellung am Fjord. Sie beobachteten, wie die Amerikaner an Land gingen, ihr Material und die gesamte Ausrüstung heranschafften. Der Funker berichtete darüber ins Winterlager.

Dort lösten die Meldungen Alarm aus. Der Stützpunktleiter trommelte alle Männer in seiner Baracke zusammen und teilte ihnen mit, was geschehen war. Dann sagte er:

„Die Amis können in etwa drei Stunden hier sein. Wir werden nicht gegen sie kämpfen, da sie uns weit überlegen sind. Wir haben mit unseren paar Gewehren und Maschinengewehren keine Chance, einen Angriff erfolgreich und anhaltend abzuwehren.“

Danach grinste der erfahrene Arktiskenner plötzlich und bewies, daß er trotz allem seinen Galgenhumor nicht verloren hatte:

„Meine Herren, im Anblick der Lage glaube ich im Einverständnis mit unserer Firmenleitung in Deutschland zu handeln, wenn ich Ihnen nunmehr die Kündigung unseres bisherigen erfolgreichen Arbeitsverhältnisses bekanntgebe. Die Amerikaner werden wahrscheinlich bald an unsere Tür klopfen.“

Doch bevor es so weit ist, haben wir noch allerhand zu erledigen. Sämtliche schriftlichen Unterlagen, die Funktagebücher und auch alle privaten Aufzeichnungen sind zu vernichten. Ist das geschehen, dann geben wir unseren letzten Funkspruch nach Deutschland durch, mit dem wir uns ordnungsgemäß abmelden. Und nun an die Arbeit.“

Im deutschen Lager begann die Vernichtungs- und Zerstörungsaktion, von der nur die Hauptfunkstation vorläufig noch verschont blieb.

Die Landung der Amerikaner war fast vollendet, da ließ auch das starke Schneetreiben nach. Die Sicht wurde besser. Ein Sergeant der US-Kommandotrupps entdeckte in der Polardämmerung stufenweise die Steilküste den in den Himmel ragenden Funkmast der Deutschen, Captain Thomas bekam Meldung darüber.

Der Captain bildete in aller Eile einen Stoßtrupp, den er selbst führte. Als der Trupp landeinwärts ging, setzte das Schneetreiben wieder verstärkt ein.

Inzwischen arbeiteten sich die Amerikaner an dem Steilhang hoch, feuerten Warnschüsse ab und forderten den nicht sichtbaren Gegner mit Rufen zur Übergabe auf. Doch niemand reagierte darauf,

„Weiter!“ drängte Thomas. Er war jetzt im Glauben, daß die Funkstation nicht mehr besetzt sei.

Die GI's (Jargonwort für amerikanische Soldaten) standen jetzt in der Nähe des Funkmastes. Da regte sich dort etwas. Eine in Pelze vermummte Gestalt tauchte auf. Sie hob die Hände, als die Amerikaner näher herankamen. So ergab sich der deutsche Unteroffizier.

Die Amerikaner erkannten jetzt auch die mit Brettern abgedeckte Höhle in dem Steilhang, die von Schnee bedeckt war und drangen in sie ein.

Der Funker stand vor den zertrümmerten Funkgeräten und hob ebenfalls die Hände. Nur beißender Rauch und ein Häufchen schwarze Asche am Boden waren von den geheimen Funkunterlagen übriggeblieben, die der Obergefreite verbrannt hatte. Kurz vor der Zerstörung hatte er noch einen Spruch im Klartext an das Winterlager abgesetzt, in dem es hieß: „Feind bereits an Land. Wir schalten ab und zerstören.“ Damit war das Winterlager nochmals gewarnt worden.

„Kommen Sie mit!“ sagte einer der amerikanischen Soldaten, der gut deutsch sprach, zu den Gefangenen. Er führte sie zu Captain Thomas, der in der Nähe des Funkmastes stand.

Der Führer des Spezialkommandos ließ den beiden deutschen Soldaten über den Dolmetscher folgendes mitteilen:

„Ich verzichte im Augenblick darauf, Sie näher zu verhören. Ich bitte Sie, mir zu helfen, daß ich das Hauptlager schnell finde. Sie wissen den Weg dorthin. Führen Sie uns. Ich gestehe Ihnen das Recht zu, daß Sie sich weigern können. Aber sehen Sie bitte ein, daß Sie niemandem damit einen Dienst erweisen. Wir werden das Lager auch ohne Sie finden. Ihre Kameraden werden somit niemals der Gefangenschaft entgehen. Doch Sie könnten uns die nötige Sucherei bei diesem Mistwetter ersparen.“

Der Unteroffizier und der Obergefreite sahen sich an. „Sollen wir?“ fragte der Obergefreite.

„Von mir aus“, stimmte der andere zu. „Die Jungens haben sich uns gegenüber fair und einwandfrei verhalten. Darum wollen wir ihnen auch helfen.“

„Sie sind also einverstanden?“ fragte der Dolmetscher.

Die beiden bejahten. Man führte sie zu der Stelle, wo die Amerikaner gelandet waren. Sie stiegen in den geländegängigen Wagen, mit dem Captain Thomas die Kolonne anführte. Dann begann der Marsch der amerikanischen Spezialkommandos zum deutschen Hauptlager.

Da der Schneesturm tobte, die Landschaft sich wegen der hohen Schneeberge völlig verändert hatte, fiel den beiden deutschen Soldaten die Orientierung schwer.

Plötzlich tauchte ein dunkler Schatten aus dem Schneegestöber auf. Der Wagen des Captains fuhr darauf zu. Es war der Arzt des Lagers, der einen dicken Pelzmantel trug und dessen Gesicht mit einer Maske geschützt war. Er teilte Captain Thomas in englischer Sprache mit, daß der Kommandant den deutschen Stützpunkt kampflos übergeben wolle.

Captain Thomas forderte den Arzt auf, in den Wagen einzusteigen. Die letzten Meter bis zum Hauptlager wurden zurückgelegt.

Im deutschen Lager war alles für die Ankunft der Amerikaner vorbereitet. Es war nichts mehr vorhanden, was den US-Soldaten hätte nützen können. Über den Hauptsender hatte man folgenden letzten Spruch nach Deutschland gefunkt:

„Feind erscheint vor der Station. Wie befohlen wurde alles vernichtet. Es lebe Deutschland.“

Danach war die Funkanlage vollkommen zerstört worden, so daß sie von den Amerikanern nicht mehr in Betrieb genommen werden konnte.

„Wir sind da, Sir“, meldete der deutsche Arzt und deutete mit der Hand nach vorn. Die Unterkünfte, Hütten und Bunker waren unter einer dicken Schneedecke verschwunden. Nur der hochaufragende Funkmast war im Schneetreiben zu erkennen. Er allein zeigte an, daß man sich tatsächlich bei der deutschen Wetterstation befand.

Die Kolonne hielt. Captain Thomas stieg aus seinem Wagen und erteilte die nötigen Befehle. Die amerikanischen Soldaten sprangen von den Fahrzeugen und schwärmen aus. Mit Hilfe der beiden Deutschen und des Arztes drangen sie in die Eingänge zu den Bunkern ein.

Die deutsche Besatzung hielt sich streng an die Befehle ihres Stützpunktcommandanten. Ohne Widerstand zu leisten, legten die Männer ihre Waffen nieder.

Der Oberleutnant erwartete den Führer des amerikanischen Kommandotrupps in seinem Bunker. Captain Thomas erschien zusammen mit einem Sergeanten. Der deutsche Offizier grüßte militärisch. In englischer Sprache erklärte er, daß er seinen Soldaten Schießverbot befohlen habe und bereit sei, den Stützpunkt kampflos zu übergeben.

Das amerikanische Sternenbanner wurde an dem Funkmast gehisst, damit auch rein äußerlich die Übernahme des Stützpunkts durch die US-Army sichtbar wurde.

Danach kam es zu einer einmaligen Episode in diesem furchtbaren Krieg.

Captain Thomas besichtigte zusammen mit dem deutschen Offizier das gesamte Lager, um sich über das Ausmaß der Zerstörungen zu informieren. Als er erkannte, daß die Station tatsächlich für seine Pläne nicht mehr brauchbar war, befahl er den Rückmarsch zum Kap Bismarck.

Doch das Wetter verhinderte dieses Vorhaben. Der Sturm hatte sich inzwischen zum Orkan gesteigert, deshalb hätte ein Marsch über das Eis für alle den sicheren Tod bedeutet. Thomas beschloß daher, vorerst im deutschen Lager zu bleiben und ließ Vorräte aus den Fahrzeugen in die Bunker schaffen. Man wartete auf eine Besserung des Wetters.

Doch das Gegenteil trat ein. Die Wetterlage verschlechterte sich immer mehr, so daß an eine Rückkehr nach Kap Bismarck nicht zu denken war. Auch die amerikanischen Schiffe waren im Fjord eingefroren und lagen fest; deshalb war vorerst eine Rückfahrt ebenfalls nicht möglich.

Man war gezwungen, auf eine entscheidende Wetterbesserung zu warten. Freund und Feind mußten dadurch auf engstem Raum zusammenleben. Obwohl die deutschen Soldaten an und für sich Gefangene waren, liefen sie frei herum. Durch das enge Zusammensein entwickelte sich ein immer freundschaftlicher werdendes Verhältnis.

Während draußen die Polarstürme tobten, saßen die Soldaten der beiden kriegsführenden Nationen zusammen und plauderten. Gemeinsame Spiele wurden durchgeführt, um die Langeweile zu vertreiben. Bald kannten die Amerikaner die Familien Verhältnisse der Deutschen; umgekehrt war es genau so.

Auf Grund dieses kameradschaftlichen Verhältnisses kam eines Tages Captain Thomas zu dem deutschen Kommandoführer. Er machte folgenden Vorschlag: „Wir leben hier am Pol gut zusammen. Könnten wir nicht auch zusammenarbeiten? Setzen Sie Ihre Soldaten wieder zur Wetterforschung ein. Unser Funkgerät stelle ich Ihnen zur Verfügung.“

Der Oberleutnant lächelte. Er hatte an und für sich schon lange mit solch einem Vorschlag gerechnet und erwiderete:

„Sir, wir beide und auch unsere Soldaten verstehen sich rein menschlich ausgezeichnet. Aber vergessen Sie bitte eines nicht: Wir sind Ihre Kriegsgefangene. Außerdem verbietet mir mein Gewissen als deutscher Offizier, mit Ihnen zusammenzuarbeiten. Meine Ablehnung ändert aber keineswegs etwas an unserem guten kameradschaftlichen Verhältnis.“

Der Captain erkannte die Haltung des Oberleutnants an und machte nie wieder einen derartigen Vorschlag.

Das seltsame und seltene Zusammenleben der deutschen und amerikanischen Soldaten endete erst im Frühjahr. Als sich die Stürme legten und das Wetter besser wurde, trat man den Marsch zum Kap Bismarck an.

Auf den amerikanischen Schiffen transportierte man die deutschen Soldaten in die Vereinigten Staaten, wo sie in einem Gefangenentaler untergebracht wurden.

*

In diesem Bericht war schon einmal die Rede vom Lehrregiment „Brandenburg“ (später Division), das zu vielen geheimen Einsätzen herangezogen wurde und sozusagen die „Haustruppe“ des Abwehrchefs Canaris war. Wie an allen übrigen Kriegsschauplätzen, spielten die „Brandenburger“ auch in Rußland eine wichtige Rolle.

Am 22. Juni 1941 lief das Unternehmen „Barbarossa“ an, Hitlers Feldzug gegen Rußland. In drei mächtigen Heeresgruppen traten 140 deutsche Divisionen, unterstützt von drei Luftflotten, zum Angriff an.

Schon zu Beginn des Feldzuges wurden zusammen mit den schnell vorstoßenden motorisierten Einheiten auch Soldaten des Regiments „Brandenburg“ für besonders schwierige und wichtige Aufgaben eingesetzt.

Für die „Heeresgruppe Nord“ in Lettland gab es ein ganz besonderes Problem. Dort war es für einen zügigen Vormarsch wichtig, daß die Brücke über die Düna unzerstört in deutsche Hände fiel. Gelang das nicht, blieb der Angriff stecken, und die gesteckten Ziele konnten nicht erreicht werden.

Schon vor dem Ausbruch des Rußlandkrieges war der Befehl an die „Brandenburger“ ergangen, dieses Unternehmen durchzuführen. Die „Brandenburger“ wurden in russische Uniformen gesteckt und mit Beutefahrzeugen ausgerüstet. Der Führer des Kommandos sprach perfekt russisch; die übrigen Soldaten waren als verwundete Rotarmisten getarnt.

Sie rollten an einer versteckten Stelle durch die HKL (Hauptkampflinie), bekamen Kontakt mit sowjetischen Einheiten, die sich nach rückwärts absetzten. Niemand erkannte, daß in der Fahrzeugschlange, die sich langsam auf die Dünabrücke zubewegte, ein deutsches Spezialkommando mitfuhr, denn die Tarnung war in jeder Hinsicht perfekt. Die deutschen Soldaten waren mit blutigen Verbänden versehen und lagen scheinbar apathisch und erschöpft auf der Ladefläche des LKW.

Die Brücke kam in Sicht. Viele Übungen waren dem „heißen“ Einsatz vorausgegangen. Die Männer waren mit allen Einzelheiten der Brücke und der Umgebung vertraut. Jeder wußte, was er zu tun hatte.

Der führende Offizier stieg jetzt aus dem Führerhaus und stellte sich seitlich auf die Fußrasten. Er blickte zu seinen Soldaten auf dem LKW hinüber, dabei nickte er.

Die Soldaten spannten sich. Die unter den sowjetischen Uniformen versteckten deutschen Waffen wurden langsam hervorgezogen und entsichert.

Nur noch fünfzig Meter bis zur Brücke. Zu beiden Seiten des großen Bogens war das blitzende Band des Flusses zu erkennen.

Die Gesichter der Soldaten wandten sich dem Zielobjekt zu. Ihre Augen nahmen die Maschinengewehrnester wahr, die rechts und links von der Brücke lagen. Zwei weitere befanden sich am anderen Ende.

Währenddessen rollten sie an den russischen Maschinengewehren vorbei, deren Bedienungen zum Himmel hinaufsahen, denn dort näherten sich zwei Flugzeuge.

Mitten auf der Brücke hielt der LKW an. Die angeblichen Verwundeten sprangen nun von der Ladefläche herunter und teilten sich. Maschinenpistolen ratterten. Der Offizier kämpfte mit ein paar Soldaten die MG-Stellungen am Ende der Brücke nieder. Die Bedienungen der MG am Anfang wurden ebenfalls ausgeschaltet, bevor sie überhaupt richtig wußten, was auf sie zukam.

Auf der zur Brücke führenden Straße wich die Kolonne panikartig zurück. Dann aber gingen die Rotarmisten in Stellung und traten zum Gegenangriff an, um die Brücke zurückzuerobern.

Wiederholt blickten die Männer auf die Uhren. Sie wußten, daß sie die Brücke nicht lange würden halten können, wenn nicht bald die Spitzen der Vorausseinheiten erschienen. Man hatte ihnen versprochen, daß diese sofort, zügig und vor allem schnell nachfolgen sollten; denn der große Erfolg mußte nachhaltig gesichert werden.

In der Ferne war das Knallen von Panzerkanonen zu hören. Maschinengewehre ratterten. Schlachtflugzeuge der deutschen Luftwaffe tauchten am Himmel auf und beschossen die vor der Brücke liegenden sowjetischen Einheiten, die inzwischen ihre Angriffe auf die Brücke eingestellt hatten.

Das Röhren von Panzermotoren, das Knallen der Abschüsse und Einschläge rückten immer näher heran.

Die „Brandenburger“ beobachteten mit einemmal, wie die Russen aus ihren Stellungen heraussprangen, um rechts und links an den Ufern der Düna im Dickicht, Ried und Schilf unterzutauchen. Einige versuchten, den Fluß schwimmend zu durchqueren, um das rettende jenseitige Ufer zu erreichen.

Vier Schlachtflugzeuge näherten sich wieder von Westen. Sie feuerten auf alles, was sich im Fluß befand und nahmen auch die Ufer unter Beschuß.

Nachdem sie dicht über die Köpfe der „Brandenburger“ weggebrust waren, zerriß der scharfe Abschußknall einer Panzergranate die wieder still gewordene Luft. Der etwa fünfzig Meter vor der Brücke stehende russische LKW, von der Mannschaft längst verlassen, flog in die Luft und begann zu brennen.

Auf der Straße, die mit Kriegsgerät aller Art bedeckt war, tauchten zwei deutsche Panzer auf, denen weitere folgten. Hinter ihnen rollten Schützenpanzerwagen mit Infanteristen, Spähwagen, Pak und leichte Flak.

Die „Brandenburger“ sprangen aus ihren Löchern, begrüßten die aus den Türmen sehenden Panzerkommandanten und winkten. Ein Panzerfahrer lenkte den immer noch auf der Brücke stehenden russischen LKW weiter, damit die Panzer Platz bekamen. Sie überquerten die Düna und sicherten weiter vorn ab. Dann folgten die übrigen Einheiten, die rechts und links von der Brücke vorgingen, um die Ufer möglichst weitgehend vom Feind freizukämpfen.

Erst jetzt fanden die beim Vorausverband befindlichen deutschen Pioniere Zeit und Gelegenheit, die an der Brücke angebrachten Sprengladungen unschädlich zu machen.

Dieser Einsatz der „Brandenburger“ war von großer strategischer Bedeutung gewesen. Durch den erfolgreichen Kampf um die Brücke konnte die „Heeresgruppe Nord“ bei Riga ihren Vormarsch fortsetzen und alle im Einsatzplan vorgesehenen Marschziele pünktlich erreichen.

Mit welchen überraschend auftretenden Gefahrenmomenten die kleinen Spezialeinheiten oft rechnen mußten, zeigt der folgende Einsatz der „Brandenburger“.

Im Jahre 1942 stand die deutsche Wehrmacht noch einmal auf einem Höhepunkt ihrer Erfolge. Die große Offensive in Rußland wurde gestartet, mit der man den Kaukasus und die dortigen Ölgebiete erobern wollte.

Im Kaukasus aber gab es ein Problem, das den deutschen Generalstäblern einige Kopfschmerzen bereitete: ein wichtiger Staudamm, der vor der Sprengung durch die Russen bewahrt werden sollte.

Aber wie?

Wie immer in ähnlich schwierigen Fällen erinnerte man sich an die „Brandenburger“, denen solch ein Einsatz eigentlich „auf den Leib geschneidert war.“

Ein Trupp aus bewährten Kämpfern wurde zusammengestellt, die unter dem Befehl von Leutnant Baron Foelkersam standen. Der junge Offizier war Balte und Nachkomme des russischen Admirals Foelkersam; er beherrschte die Landessprache perfekt.

Die Deutschen zogen erbeutete Uniformen an und waren von waschechten Rotarmisten nicht zu unterscheiden. Sie sollten diesmal die Rolle von total erschöpften, von ihren Einheiten versprengten russischen Soldaten spielen.

Um diese Tarnung wieder perfekt zu machen, legten einige von ihnen verschmutzte, mit Blut beschmierte Verbände an.

So getarnt stiegen sie auf das Beutefahrzeug und fuhren nach Anbruch des Abends zu einer bestimmten Stelle der Hauptkampflinie. Die dort in Stellung gegangene deutsche Einheit war über das Eintreffen der „Russen“ informiert worden, damit es keine schwerwiegenden Irrtümer geben konnte.

Während der Nacht brach der Leutnant mit seinen Soldaten durch und stieß in das noch von Rotarmisten besetzte Gebiet vor. Unbemerkt und ohne Zwischenfälle rollte der LKW durch die direkt an der Front liegenden Einheiten der Roten Armee und gelangte am nächsten Morgen in das Gebiet der Nachschub- und Versorgungsstruppen. Da kam es zu einem Zwischenfall.

Der Offizier saß im Führerhaus und sah nach vorn. Vor ihm zockelten zwei mit Pferden bespannte Protzen über die Rollbahn, die plötzlich stehenblieben.

Die deutschen Soldaten hoben die Köpfe, um festzustellen, was los war.

Nicht weit von ihnen stand ein sowjetischer Kommissar mit ein paar Rotarmisten, welche die typischen Trommelmaschinengewehre auf den Rücken trugen. Der Kommissar überprüfte jedes Fahrzeug einzeln.

Für Leutnant Foelkersam und seinen kleinen Trupp gab es jetzt kein Ausweichen oder Absetzen mehr, denn dadurch hätten sie sich verdächtig gemacht. Also mußte man sich der Kontrolle stellen.

Langsam ging es weiter. Die Rotarmisten auf den Pferdegespannen wurden kontrolliert, bekamen ihre Marschpapiere zurück und durften weiterfahren.

Jetzt war die Reihe an den deutschen Soldaten. Der Leutnant beugte sich aus dem Wagenfenster und begrüßte den Kommissar in stilechter Weise. In der Hand hielt er sorgfältig ausgearbeitete aber gefälschte Papiere, laut denen er die versprengten, erschöpften und teilweise verwundeten angeblichen Rotarmisten zu einer bestimmten Stelle bringen sollte.

Der Kommissar nahm ihm den Marschbefehl ab und forderte die deutschen Soldaten zum Absteigen auf, damit er sie abzählen konnte. Auf einen Wink von Foelkersam kletterten die „Brandenburger“ schwerfällig, ganz ihre Rolle als Verwundete und Erschöpfte spielend, von dem LKW herunter.

Während der Kommissar den Trupp abzählte, redete der deutsche Leutnant ständig mit ihm, um ihn abzulenken.

„In Ordnung“, sagte der Kommissar, als er sah, daß alles stimmte.

Der deutsche Offizier gab den Soldaten einen Wink und trieb sie mit russischen Worten auf den Wagen.

Die Männer des Kommandotrups gehorchten. Einige von ihnen befanden sich bereits auf dem LKW. Andere wollten folgen, da passierte es.

Der Kommissar ging zu einem am Straßenrand sitzenden, „völlig erschöpften Russen“, der dazu noch den Arm in einer blutigen Schlinge hielt. In Wirklichkeit war er ein Unteroffizier aus Hamburg, der kein Wort russisch verstand oder sprach.

Wie es der Zufall oder das Unglück wollte, sprach der sowjetische Offizier gerade diesen Mann an. Doch der Unteroffizier reagierte nicht. Er blieb stur sitzen und sah starr zu Boden.

Leutnant Foelkersam hatte die Szene beobachtet und schlenderte ohne Hast herbei. Der Kommissar redete den deutschen Soldaten abermals an, dieser blieb genau so stumm wie vorher.

Der Leutnant wandte sich nun an den Kommissar und meinte: „Der versteht dich nicht, Genosse Kommissar. Das ist ein Mann aus Armenien, der nicht unsere Sprache spricht.“

Bei der vielfältigen Zusammensetzung aus verschiedenen Völkerstämmen war es bei der Roten Armee an der Tagesordnung, daß Schwierigkeiten in der mündlichen Verständigung auftraten. In der großen Völkerfamilie der Sowjetunion waren und sind viele Sprachen und vor allem auch Dialekte vertreten, die nicht jeder Bewohner des Landes beherrscht.

Der deutsche Leutnant hatte angenommen, daß er mit diesem Trick das Verhalten des Unteroffiziers aus Hamburg hätte erklären können. Doch das Gegenteil war der Fall.

Über das Gesicht des Kommissars lief ein freudiges Grinsen. „Aus Armenien?“ fragte er.

Der Leutnant nickte.

„Das freut mich“, fuhr der sowjetische Offizier fort. „Ich spreche ausgezeichnet armenisch.“ Und ehe es der Leutnant verhindern konnte, redete er den hamburgischen Unteroffizier mit armenischen Worten an, die dieser aber natürlich genausowenig verstand.

Der Kommissar stutzte, als der angebliche Armenier schwieg und sah den Leutnant wütend an. Foelkersam erkannte blitzschnell, daß sie alle verloren waren, wenn der Kommissar sie entlarvt oder Verdacht schöpft. Es gab nur eine Lösung, um aus dieser Klemme herauszukommen. So riß er die in seinen Händen befindliche russische Maschinenpistole hoch und schoß. Der Kommissar brach sofort zusammen.

Die „Brandenburger“ auf und am LKW hatten selbstverständlich beobachtet, was sich zwischen dem Leutnant, dem Kommissar und ihrem Kameraden abspielte. Die angeblich Erschöpften und

Verwundeten griffen sofort ein. Ihre Maschinenpistolen ratterten. Im Handumdrehen waren die sowjetischen Kontrollsoldaten ausgeschaltet.

Danach sprangen die „Brandenburger“ auf ihren Beutewagen und brausten los. Niemand kam ihnen danach mehr auf die Spur. Trotz dieser kritischen Situation, die nur mit Waffengewalt bereinigt werden konnte, wurde das Spezialunternehmen erfolgreich durchgeführt, der Staudamm im Kaukasus vor der Sprengung bewahrt und bis zum Eintreffen der Voraustruppen gehalten.

Leutnant Foelkersam zeichnete sich später noch bei ähnlichen gewagten Operationen aus. Er sickerte getarnt mit ein paar Soldaten durch die russische Front, um wochenlang im feindlichen Gebiet Unruhe zu stiften. Dabei wurde sogar ein Divisionsstab überfallen. Die „Brandenburger“ kehrten danach wieder zu ihrer Stammeinheit zurück.

ENDE