

**DER
LANDSER**

Österreich: S. 85, 10,- (einschl. 10% Ust. und 10% MwSt.)
Schweiz: S. 85, 2,- (einschl. 10% Ust. und 10% MwSt.)

1,50 DM

Erlebnisberichte zur
Geschichte des
Zweiten Weltkrieges

876

H. Holl

120 Meter über Kreta

Mai 1941. — Der Luftwaffeneinsatz beim Unternehmen „Merkur“. —
(2. neu bearbeitete Auflage)



Scan & Korrektur: Keulebernd

Brillantenträger der Luftwaffe



Walter Nowotny

Der am 7.12.1920 in Gmünd/Österreich geborene Walter Nowotny war einer der populärsten deutschen Jagdflieger. Er kam am 23.2.1941 zur 9./JG 54 als Leutnant. Am 19.7.1941 erzielte er bei der Insel Ösel seine ersten Abschüsse, 3 russische Jäger vom Typ I-153. Mit 7 Abschüssen erreichte er am 4.8.1942 die Nr. 48-54. Am 25.10.1942 Übernahme der 17./JG 54. Im Juni 1943 schoß er 41 Gegner ab, davon allein 10 am 24.6.1943. 100. Luftsieg am 15.6.1943. Im August 1943 folgten 49 weitere Abschüsse. Der 150. Luftsieg gelang ihm am 18.8.1943. Auch im September 1943 hielt seine große Erfolgsserie mit 45 Luftsiegen an, von denen allein 10 am 1.9. zu verzeichnen waren. Am 8.9.1943 erzielte er als 4. Jagdflieger den 200. Luftsieg. Nach einer dreiwöchigen Pause begann er seine letzte große Serie am 5.10.1943. Innerhalb von 10 Tagen fielen ihm noch einmal 32 russische Flugzeuge zum Opfer, davon allein 8 am 9. Oktober. Am 14.10.1943 erreichte er die Zahl 250 und stand damit an der Spitze aller Jagdflieger. Diese 250 Abschüsse hatte er auf 442 Feindflügen erzielt. Seit

21.8.1943 führte er die I./JG 54 als Kommandeur. Seinen letzten Luftsieg an der Ostfront errang Nowotny am 15.11.1943. Im Februar 1944 übernahm er das Schulgeschwader 101 in Frankreich. Anfang Juli wurde er Führer des Erprobungskommandos, mit dem die Eignung des Düsenflugzeuges Me 262 als Jagdmaschine bewiesen werden sollte. Am 8.11.1944 stürzte Major Nowotny bei einem Einsatz gegen Viermots über dem Platz Achmer tödlich ab, die tatsächliche Ursache wurde nicht genau geklärt. Insgesamt 258 Luftsiege, davon 255 im Osten, mindestens 1 Viermot. 22 weitere unbestätigte Abschüsse.

Ritterkreuz: 4.9.1942; 293. Eichenlaub am 4.9.1943; 37. Schwerter am 22.9.1943; 8. Brillanten am 19.10.1943.

(Quellenverzeichnis: Dieter Hoffmann Verlag, Mainz »Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe«.)

Hans Holl

120 Meter über Kreta

**Mai/Juni 1941. – Der Luftwaffen-Einsatz während
des Unternehmens »Merkur«**

Der Funker an Bord der Ju 52 hat die Geräte vor seiner Nase fast ebenso vergessen wie der neben ihm stehende Bordmechaniker-Obergefreite das MG 15 im »Aussichtsturm« über dem langen Rumpf der Transportmaschine.

Ihr Interesse gilt nur noch der unten vorbeiziehenden, wildromantischen Landschaft des mazedonischen Bergmassivs, vor allem aber der Paßstraße, die sich zwischen Verria und Kosani in rund zweitausend Meter Höhe durch die Steinwüste schlängelt.

Die Fahrbahn ist mit Fahrzeugen dermaßen vollgestopft, als ob sich dort unten sämtliche fahrbaren Untersätze der Wehrmacht in Gestalt von Lastern und was es sonst noch geben mag zusammengefunden hätten. Das Durcheinander auf der Paßroute in Richtung Albanien und Bulgarien scheint vollkommen und auf den ersten Blick restlos unentwirrbar zu sein.

Weder der Funker mit dem Namen Termath, noch der Bordmixer, der sich Fürtlein nennt, wissen zu dieser Stunde, daß kilometerweit unter ihnen zwei Fahrzeugschlangen ganz besonderer Art um diese Straße kämpfen: die Marschkolonne des XI. Fliegerkorps mit insgesamt rund viertausend Fahrzeugen und die der 2. Panzerdivision.

Letztere befindet sich auf dem Rückmarsch von Griechenland, und der Heerwurm des XI. Fliegerkorps möchte eigentlich in der anderen Richtung weiterziehen.

Aber vorläufig sieht es so aus, als ob keine der beiden Marschsäulen auch nur einen Zentimeter vom Fleck kommen könnte, und tatsächlich wird es einige Tage dauern, bis der gordische Knoten aus Tausenden von Fahrzeugen endlich gelöst werden kann.

»Mein lieber Mann«, knarrt die Stimme des Bordmechanikers über die Eigenverständigungsanlage (Ei-Vau), »wenn jetzt die Tommys (Engländer) hier herumkriechen würden und auf den Haufen dort drunten ihre Eier (Bomben) abladen könnten. Das ...«

»Halt die Klappe und mal den Teufel nicht an die Wand«, stoppte ihn eine andere Stimme.

Der Obergefreite kennt das Organ so gut wie den Inhalt seines Fliegersacks und äugt auch sofort in Richtung Flugzeugführer. Für Augenblicke kommt dort das von der Kopfhaube umrahmte Gesicht des Oberfeldwebels Keßler zum Vorschein. Das darauf sichtbare Grinsen steht allerdings in krassstem Widerspruch zu der soeben losgelassenen Rüge.

Der Obergefreite Termath peilt kurz zu seinem Kumpel herüber und sieht dann wieder auf die Bergstraße hinab. Die Paßroute bleibt langsam hinter der »Dora« zurück, und für Augenblicke denkt der Funker an die rund neunhundert Kilometer Flug, die seit dem Start in Zwölfaxing bei Wien bereits hinter ihnen liegen.

An das, was in der nächsten Zeit vor ihnen liegt, denkt er lieber nicht, denn er hat das Gefühl, daß es sich hierbei möglicherweise um eine ganz heiße Sache handeln könnte. Wenn er auch nur Obergefreiter ist und von den taktischen Plänen der Obersten Führung so gut wie nichts weiß, so besitzt er doch immerhin entsprechende Erfahrungen. Fahrzeugkolonnen dieser Art hatte er vor dem zehnten Mai des letzten Jahres (1940) im Aufmarschraum vor der holländisch-belgischen Grenze gesehen, später in Frankreich, und anschließend während des Krieges im Balkan. Und daß dieses

Gequetsche dort hinten auf dem Paß bei Verria sicher nicht nur übungshalber heraufbeschworen wurde, dafür hätte sich sonst etwas wetten lassen.

Als er zur Seite sieht, steigt der Bordmechaniker gerade die Leiter zum MG-Stand hinauf. Einige Worte des Beobachters, Unteroffizier Maurer, lassen den Funker nun in eine andere Richtung blicken.

Wenig später betrachtet er, nicht ohne eine gewisse Verwunderung, den Haufen von mindestens zwanzig anderen Ju 52, die etwa ein Dutzend Kilometer südlich der »Dora« durch die Luft brummen. Wie dicke, satte Hummeln hängen sie am Himmel, die Bugs der gleichen Richtung zugewendet, die auch die eigene Maschine schon viele Stunden einhält: dem Raum in der Umgebung Athens.

»Sieht gerade so aus, als ob sich Hermanns (Görings) ganze Möbelwagengesellschaft nach hier in Marsch gesetzt hat«, hört Termath jetzt den Unteroffizier sagen, »ich kann mir nicht helfen, Sepp, aber ich hab' so das Gefühl, als ob die 'ne ganz dicke Suppe für uns zusammengebraut hätten.«

»Danach sieht es wirklich aus«, erwidert Keßler, »na, wir werden es ja noch früh genug erfahren. Kümmern wir uns lieber um diesen verdammten Platz. Wie heißt er doch wieder?«

»Topolia!« kommt es kurz darauf zurück. »Wenn das aber wirklich stimmt, was man von diesem Sandhaufen hört, dann können wir uns ja auf was gefaßt machen.«

Der Oberfeldwebel blinzelt noch einmal zu den anderen Transportern hinüber, die sich mittlerweile zu einer engen Verbandsformation zusammengeschlossen haben.

Danach schiebt er die drei Gashebel ein Stück nach oben und tastet gedankenverloren an den Anschnallgurten herum. Nach einem Befehl an den Funker, Topolia zu rufen, läßt er sich wieder zurücksinken und blickt nach Osten hinüber, wo sich jetzt ein zauberhaftes Bild darbietet.

Vom Licht der Maisonne überflossen, leuchtete die Spitze des fast dreitausend Meter hohen Olymp vor dem Golf von Saloniki zu der Transportmaschine herauf. Es ist ein Bild, das selbst die düsteren Gedanken überschattet, denen sich Keßler schon geraume Zeit hingegen hatte. Und unwillkürlich erinnert er sich wieder einmal an seine Jahre bei der »Lufthansa«, an die Flüge über Frankreich und nach England, nach Spanien und Afrika.

Gesichter tauchten vor ihm auf, Gesichter von Freunden in London und Paris, jungen Männern wie er, die inzwischen Angehörige feindlicher Nationen geworden waren. Der Krieg hatte seine gesamten Pläne und auch die damit zusammenhängenden Hoffnungen zerstört. Wäre alles anders gekommen, dann hätte er jetzt vielleicht schon die Steuersäule einer Linienmaschine in den Händen. Was aber würde nun geschehen? Was würden die nächsten Tage und Wochen bringen?

Die Stimme des Funkers lenkt seine Gedanken wieder in die Wirklichkeit zurück. Er lauscht auf die wenigen Worte, die der Obergefreite durchgibt. Wenige Augenblicke später starrt er verblüfft auf die fast tausend Meter hohe Staubwand, die direkt in Flugrichtung über der Erde schwebt.

Der Unteroffizier an seiner Seite hebt die Rechte und deutet auf die seltsame Erscheinung.

»Darunter muß Topolia liegen«, erläutert er. »Stimmt es also doch, was sie über diesen verfluchten Sandplatz erzählt haben. Ohne Blindflug werden wir da wohl nie durchkommen, schätze ich.«

Keßler nickt und schüttelt einige Male den Kopf, während er die Steuersäule leicht nach vorn drückt.

Die »alte Tante Ju« gehorcht sofort und brummt in leichtem Bahnneigungsflug auf den Staubturm zu ...

»Warst du schon mal in Afrika?« erkundigt sich Oberjäger Hertl bei einem lediglich mit Badehose bekleideten, baumlangen Fallschirmjäger. Es ist der Gefreite Zickler, der neben ihm in der Nähe eines Zeltes steht.

»Nee, warum?«

»Dort muß es ungefähr so aussehen, wenn der Sandsturm seine Runde macht«, fährt der Oberjäger in seinen Betrachtungen fort. »Himmel, ist das 'ne Gegend.«

Der Gefreite nickt trübsinnig vor sich hin, wischt über sein schweißnasses Gesicht und verteilt dabei den Staub, der sich bereits darauf angesammelt hat. »Flugplatz nennen sie das«, seufzt er dann, während er auf das Röhren von Motoren irgendwo über der Staubwand lauscht. »Da kraucht sogar 'ne Maschine 'rum«, stellt er schließlich fest, »wahrscheinlich sogar mehrere.« Er schüttelt den Kopf und zieht ein Zigarettenspaket unter dem Bund seiner Badehose hervor. »Die Burschen, die sich hier zurechtfinden, müssen Hellseher sein, verdammt noch mal.«

»Sind sie nicht«, gibt der Oberjäger trocken zurück, »aber sie verstehen was von Blindflug.«

In der Wand aus Myriaden von Staubpartikeln rumort es weiter. In der Nähe taucht eine Gestalt auf. Der Mann trägt den dunklen Drillichrock des technischen Personals. Es ist der Oberwerkmeister von der 60. Gruppe des Kampfgeschwaders z.b.V. (zur besonderen Verwendung) 2 und für die Fallschirmjäger schon seit einiger Zeit kein Unbekannter mehr. Nach kurzem Zögern bleibt er jetzt neben dem Oberjäger stehen. Seine Laune scheint äußerst miserabel zu sein.

»Was Neues, Herr Oberfeld?« sagt Hertl^{*} mit einer gewissen Portion Vorsicht in der Stimme.

* Sämtliche Namen, soweit sie nicht Persönlichkeiten der Zeitgeschichte betreffen, sind verändert oder frei gestaltet.

»Was soll es hier schon Neues geben?« bellt Oberwerkmeister Hummel wütend zurück und läßt die Rechte gegen das Zentrum der Staubwand sausen.

»Ein Saustall ist das hier! Der verdammte Staub macht mich noch närrisch. Und jetzt sind wieder Maschinen in der Suppe und wollen 'runter. Möchte nur wissen, welcher Esel diesen Schutthaufen hier mal als Flugplatz bezeichnet hat.«

Der Oberjäger verzichtet auf eine eigene Stellungnahme und lauscht wieder in die Höhe, Der Gefreite neben ihm tut das ebenfalls. Man kann kaum zwanzig Meter weit sehen. Wahrscheinlich wird es noch eine Weile dauern, bis sich der Staubbunst wieder gelegt haben wird, den einige startende Kampfflugzeuge vor etwa zehn Minuten aufgewirbelt hatten.

Der Motorenlärm in der Luft wird lauter und lauter. Wenig später schimmert etwas durch den grauen Vorhang. Es sind die Konturen eines Flugzeuges. Wie ein mächtiger Schatten huscht eine Ju 52 heran, geht tiefer und tiefer, und verschwindet dann in der Sandwolke.

Mit angehaltenem Atem und vorgeneigtem Kopf horcht der Ober-Werkmeister dorthin, wo die Maschine jetzt etwa rollen muß. Vermutlich wartet er auf irgendeinen Knall, auf ein Geräusch, das eine Katastrophe ankündigen könnte. Aber es passiert nichts. Die Transportmaschine ist offenbar ohne jeden Zwischenfall ausgerollt, was wieder einmal einem Wunder gleichkommt.

Droben am Himmel sind noch weitere Flugzeuge zu hören. Aber anscheinend haben ihre Lenker nicht die Absicht, den Platz von Topolia anzusteuern. Das Motorengeräusch verliert sich allmählich in der Ferne.

Dafür wird jetzt das Blubbern von Triebwerken auf der Erde lauter. Offenbar kommt die soeben gelandete Ju 52 auf der Suche nach einem Abstellplatz angerollt.

Irgendwo in der Nähe blinken Lampen. Mechaniker winken das wie ein großes Schemen im Staub auftauchende Flugzeug

ein. Die Maschine holpert in geringer Entfernung vorbei. Einige Männer des technischen Personals und Fallschirmjäger tauchen jetzt auf. Sie laufen auf die »Ju« zu und starren das Flugzeug an, als ob sie so etwas noch nie gesehen hätten. Die Warte treibt die Pflicht dorthin, vielleicht auch die Neugierde, die Fallschirmjäger mehr die Langeweile.

Allmählich wird es etwas lichter um die Maschine. Nacheinander kommen die Männer der Besatzung aus der Luke. Ihren Gesichtern ist anzusehen, daß sie das gewagte Landeunternehmen doch etwas mitgenommen hatte.

Ein Wagen brummt durch den wirbelnden Sandstaub, der in der Luft hängt, und stoppt dicht vor der Besatzung. Ein Oberleutnant vom Geschwaderstab steigt aus. Hertl und Zickler sind so nahe, daß sie jedes Wort der nun beginnenden Unterhaltung verstehen können.

»Oberfeldwebel Keßler mit Besatzung von Wien-Zwölfaxing mit überholter Maschine...«, setzt einer – offenbar der Flugzeugführer – zur Meldung an.

»Geschenkt«, sagt der Oberleutnant und streckt dem anderen die Hand hin. »Freue mich, euch lebend vor mir zu sehen. Hübscher Platz, wie?«

»Das kann man wohl sagen«, erwidert der Oberfeldwebel. »Ist das hier immer so?«

»Auf jeden Fall dann, wenn ein paar gestartet sind. Es dauert dann meistens fast zwanzig Minuten, bis der Dreck wieder unten ist. Aber nun mal was anderes: Wie sieht es unterwegs aus?«

Oberfeldwebel Keßler zuckt die Schultern.

»War eigentlich ein hübscher Flug – mit Ausnahme der Landung. Etwas Besonderes war nicht zu sehen. Das heißt, weiter droben, auf den Paßstraßen, da ist ganz schön was los.«

»Das wissen wir«, nickt der Oberleutnant, »da boxt sich ein Riesenverein durch die Berge. Hoffentlich schaffen sie es. »Na, wir werden sehen. – Kommen Sie bitte mit mir zum

Gefechtsstand 'rüber. Ihre Kameraden werden nachher den Weg dorthin selber finden.«

Der Oberfeldwebel folgt dem Offizier zu dem Kübelwagen, während die drei anderen Männer der Besatzung sich wieder der Maschine zuwenden.

Oberjäger Hertl hat den Kopf nach vorn gereckt und scheint einen ganz bestimmten Punkt anzuvisieren. »Was ist denn mit dir?« erkundigt sich der Gefreite Zickler. »Ich freß einen Besen«, erwidert Hertl, »wenn ich den Langen dort drüben nicht kenne. Da – den mit der Hakennase. Du warst doch auch dabei, als sie uns damals in die Gegend von Eben Emael geschippert haben?«

»Mann«, entfährt es dem Gefreiten, »da kannst du recht haben. Natürlich, das ist dieser hämische Knochen, der so dämlich gegrinst hat, als wir über dem Albert-Kanal* aus der Maschine kippten.«

»Komm«, sagt Hertl, »den müssen wir uns vornehmen.«

Er schiebt sich an einigen Warten vorbei und geht auf den Obergefreiten mit der völlig durchgeschwitzten Fliegerkombi- nation zu. Der Bordmixer (Mechaniker) der Ju 52 dreht sich langsam um, als Hertl ihn in den Rücken schubst.

»Sag einmal«, wundert er sich, »ihr wart doch ...?«

»Wir waren es«, lacht der Oberjäger, ihm die Hand hinstreckend. »Albert-Kanal, 10. Mai, letztes Jahr. Na, du elender Knochen, du bist also immer noch mit von der Partie?«

»Wie du siehst!«

»Wahrhaftig, das ist diese Kanaille«, läßt sich jetzt der Gefreite vernehmen, »eigentlich wollte ich dir ja für dein dämliches Grinsen von damals in den Hintern treten, wenn ich dich wieder einmal vor mir haben sollte, aber ...«

Er verzichtet auf den Rest der Worte und reicht nun dem

* Am 10. Mai 1940 eroberten Fallschirmjäger das belgische Fort Eben Emael und zwei wichtige Brücken über den Albert-Kanal in der Nähe von Maastricht.

Bordmechaniker ebenfalls die Hand, ein säuerliches Grinsen auf dem Gesicht.

Maurer und der Funker schielen jetzt interessiert herüber und kommen langsam auf die kleine Gruppe zu. Der Grund für das Wiedersehen ist bald erklärt. Maurer, der ebenso wie Termath damals mit Fürtlein noch nicht in einer Besatzung zusammen war und auch den Einsatz vom 10. Mai 1940 nicht mitgeflogen hatte, betrachtet den Oberjäger und den Gefreiten mit sichtlichem Interesse.

»War wohl 'ne höllische Sache, wie?« erkundigt er sich schließlich.

»Glaube schon!« erwidert Hertl einsilbig. »Aber wo kommt ihr eigentlich her?«

»Wo die anderen Krähen da drüben im Sandnebel auch hergekommen sind«, antwortet Maurer. »Von irgendeiner Werft im Reich. Generalüberholung und so.«

Hertl wirft dem Langen an seiner Seite einen schnellen Blick zu, ehe er sich wieder an den Beobachter aus der »Dora« wendet. »Man hört ja allerhand hier«, meint er dann, »aber nichts Genaues weiß man immer noch nicht so richtig – ich meine, was sie mit uns vorhaben. Könnt ihr uns da vielleicht ein bißchen aushelfen?«

»Kaum«, erwidert Maurer, »aber wenn man den riesigen Umtrieb hier betrachtet, dann kann es eigentlich nur ...«

Die restlichen Worte werden ihm von einem immer mehr anschwellenden Heulen vom Mund gerissen. Er fährt herum, geht im nächsten Moment in die Knie und hebt wie zur Abwehr eine Hand in die Höhe.

Die anderen waren gleichzeitig mit ihm nach unten gegangen und werden jetzt von einem gewaltigen Luftdruck völlig in den Sand gedrückt. Fluchend starren sie der einzelnen Me 109 nach, die nur für Augenblicke sichtbar war und nun bereits wieder in der Sandwolke verschwunden ist...

Der Leutnant hinter dem Steuerknüppel des Jagdflugzeuges

war vor wenigen Sekunden nicht weniger erschrocken als die Männer, die durch sein Tiefflugmanöver zu Boden gezwungen worden waren. Er hatte die graue Wolke am Horizont wohl entdeckt gehabt, sich dann aber irgendwie in der Entfernung verschätzt.

Die wenigen Sekunden, während derer er wieder dem Zauber der Küstenlandschaft am Golf von Petalia erlegen war, hätten dann beinahe für eine Katastrophe genügt. Einmal war er während der kurzen Zeitspanne ohne jede Absicht ziemlich tief auf die Küste herabgekommen, und als er sich wieder für die Flugrichtung interessierte, war die seltsame Staubwand praktisch schon vor der Frontscheibe.

»Lieber Leutnant Krovius!« murmelt er in das Heulen des Motors. »Das hätte beinahe für 'ne Blitzbeerdigung gereicht!«

Damit hat sich die Sache, denn Krovius ist trotz seiner kaum zweiundzwanzig Jahre schon mit ganz anderen Situationen fertig geworden. Er flog schon über Frankreich und England, und am 10. Mai 1940 war er auch mehr als einmal über die Albert-Kanal-Brücken gezischt, wo sich ein kleiner Haufen von Fallschirmjägern gegen alle gegnerischen Attacken behauptet hatte. Und nun sind sie wieder hier, denkt der Leutnant unwillkürlich, überall auf den Flugplätzen rings um Athen sind sie zu sehen. Was man mit ihnen vorhat, wird sich sicherlich bald zeigen.

Endlich erinnert sich Krovius wieder der Ursache für diesen Flug von Eleusis in die nähere Umgebung des großen Flughafens. Sein Blick huscht mißtrauisch über die Triebwerksüberwachungsinstrumente. Vor genau einem Tag, während des Fluges von Norden her nach Griechenland, hatte er das ebenfalls getan; allerdings mit bedeutend größerer Sorge. Kurz vor Eleusis hatte der Motor durch zahlreiche Proteste kundgetan, daß er nicht mehr lange mitmachen werde, und so war es dann auch gewesen. Es hatte noch auf eine Startbahn von Eleusis und für das Rollen zur Werfthalle

gereicht. Dort hatten Mechaniker die defekten Zündmagneten so schnell wie möglich wieder auf Vordermann gebracht, und nun war er zu einem sogenannten Werkstattflug unterwegs.

Nach einem schnellen Steuerdruck legt sich die Maschine in eine starke Linkskurve, und kurze Zeit später bleibt die Küstenebene hinter dem Leitwerk der Jagdmaschine zurück.

Die herrliche, für ihn noch ziemlich fremde Landschaft Griechenlands zieht Krovius wieder in ihren Bann. Er jagt über einen Fluß und zieht die »109« nach einem nochmaligen Blick auf die Instrumente ruckartig in die Höhe. Der Bug der Maschine ist jetzt auf die Zweitausender am Nordostrand des Golfs von Korinth gerichtet, und immer weiter schraubt sich die einsame »Messerschmitt« in den blauen Frühlingshimmel hinein.

Bald zieht eine Bergkette unter den Tragflächen dahin. Jenseits spiegelt sich die blaue Oberfläche des Golfs, und es dauert nicht mehr lange, bis Krovius die Maschine auf die spiegelblanke Wasserfläche des Meeresarmes hinabdrückt.

Doch auf einmal erinnert er sich wieder des Motors, der jeden Augenblick einen neuen Anfall bekommen könnte, und fliegt nach einer flachen Linkskurve dem dünnen Wasser-schlauch des Kanals von Korinth entgegen. Erinnerungen an die Männer des Fallschirmjägerregiments 2 tauchen auf, die unter dem Kommando von Oberst Alfred Sturm am 26. April 1941 die Brücke über den Kanal im Handstreich genommen hatten.

Krovius weiß ebenso gut wie alle anderen, daß die Sprengladungen der Brücke fast ausgebaut waren, als eine englische Granate eine der Ladungen traf und den Kanalübergang doch noch in die Luft jagte.

Der Leutnant hatte die zerstörte Brückenkonstruktion noch nie gesehen, und daher beschließt er nach kurzem Überlegen, das jetzt nachzuholen. In einer Vorsichtshöhe von 1.500 Metern läßt er die »Me« über den Golf heulen und sticht dann

auf den Anfang des Kanals hinab. Es dauert nicht mehr lange, bis die von hohen, steilen Felswänden flankierte Schlucht des verhältnismäßig schmalen Schiffahrtsweges unter ihm liegt. Und dann sieht er auch die in den Kanal gestürzten Brückenteile, in deren weiterer Entfernung ein größeres Schiff offenbar vor Anker liegt. Als Krovius über den Dampfer wegdonnert, erkennt er sofort, daß es sich um einen Tanker handelt.

Er kann allerdings nicht wissen, daß es vom Schicksal dieses Tankschiffes abhängt, ob eine der gewagtesten und risikoreichsten Luftlandungen der Kriegsgeschichte ausgeführt werden kann oder nicht.

Kurze Zeit später jagt er in etwa fünfzig Meter Höhe über den Kanal, auf die eingestürzte Brücke zu. Trotz der hohen Geschwindigkeit beobachtet er eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen an den Ufern, und irgendwie glaubt er erkannt zu haben, daß von kleineren Booten gerade Taucher ins Wasser steigen.

Die Brücke bleibt in Sekundenschnelle hinter der Me 109 zurück. Die Häuser von Korinth tauchen rechts von der Flugrichtung auf und huschen vorbei. Über der Straße nach Megara fliegt die Jagdmaschine weiter nach Nordosten, der Flugbasis von Eleusis bei Athen entgegen ...

Die Männer in der Umgebung der Brücke haben die kurze Flugvorführung des Me-109-Mannes bereits wieder vergessen. Sie haben andere Sorgen, Sorgen beträchtlicher Art sogar. Denn ihre Aufgabe ist es, alles zu tun, um die Fahrrinne durch den Kanal für den Tanker passierbar zu machen.

Leutnant Krovius hatte sich nicht getäuscht, als er glaubte, Taucher gesehen zu haben, die an ihren charakteristischen Ausrüstungen schließlich nicht schwer zu identifizieren sind.

Es waren tatsächlich welche, und sie wurden auf Veranlassung des Quartiermeister des XI. Fliegerkorps, Oberstleutnant Seibt, sogar von Kiel zum Kanal von Korinth

geflogen, um die Räumung der Hindernisse in Gestalt der gesprengten Brückenteile in die Wege zu leiten.

Die Fahrinne muß nämlich frei werden, koste es, was es wolle. Und auch der Tanker muß durch, denn immerhin trägt er jene drei Millionen Liter Flugbenzin in seinen Kammern, die man auf den Flugplätzen rings um Athen und auf dem Peloponnes sehnsüchtig erwartet. Bis jetzt sind die Hunderte von Transportmaschinen, die mittlerweile dort stationiert wurden, nämlich ohne einen Tropfen Sprit. Und noch ist nicht abzusehen, wann sie den Treibstoff überhaupt erhalten werden.

Die Zeit aber drängt, denn der Termin für das Unternehmen »Merkur«, die Eroberung der von zweiundvierzigtausend britischen Soldaten verteidigten Insel Kreta aus der Luft, rückt mit Windeseile näher und näher heran.

Der Motor der Me 109 macht keinerlei Zicken mehr, und die Landung auf der Piste von Eleusis verläuft ohne jeden Zwischenfall. Vorbei an den Ju 88 der I. Gruppe des Lehrgeschwaders 1 rollt Krovius zur Werfthalle. Der Obergefreite vom technischen Personal, der die Sache mit den streikenden Magneten wieder in Ordnung gebracht hatte, kletterte auf die Tragfläche. »Na, geht es wieder?«

»Ich glaube schon«, erwidert Krovius, »schönen Dank auch.« Er greift in die Knietasche seiner Fliegerhose und holt eine Schachtel Schoka-Cola hervor, die der Wart mit genießerischem Grinsen entgegennimmt. Drunten, vor der linken Tragfläche, steht ein hünenhafter Oberwerkmeister, zu dem sich jetzt gerade ein Leutnant vom Fliegenden Personal gesellt. Er winkt Krovius zu, den er auf einem Flugplatz an der Kanalküste vor einem Jahr schon kennengelernt und hier am gestrigen Tag zufällig wiedergetroffen hatte. Mit gemächlichen Schritten schlurft er jetzt auf seinen Pelzstiefeln heran.

»Na, was Besonderes los gewesen?«

»Eigentlich nicht«, erwidert Krovius, während er sich mit einem Ende des Fliegerschals den Schweiß aus dem Gesicht

wischt, »nur hätte ich meine gute Mühle droben in Topolia beinahe in den Grund gebohrt, Ich hab' die verdammte Staubwolke über dem Platz nicht ernst genug genommen und beinahe ...«

»Topolia«, schnauft der Oberwerkmeister grimmig, »kenne ich. Ein übler Acker. Gibt aber noch mehr davon hier in der Gegend. Möchte mal sehen, was da los sein wird, wenn mal ein größerer Haufen hintereinander starten muß. Im Ernstfall, sozusagen.« Er verzieht das Gesicht und wirft dem Leutnant einen schiefen Blick zu. »Starten ist übrigens gut. Wenn das mit der Spritlage so weitergeht, dann können wir unsere Krähen nur noch auf dem Platz herumschieben, damit die Räder nicht einrosten.«

Leutnant Holder, ein breitschultriger, untersetzter Typ mit erstaunlich schmalen Hüften, dreht an seinem EK I (Eisernes Kreuz I. Klasse) herum und zuckt dann die Schultern. Sein Blick richtet sich wieder auf Krovius, während er sagt: »Man hört da so einiges von einem Tanker mit Sprit für uns, der im Kanal von Korinth ...«

»Das hört man nicht nur, das ist so!« unterbricht ihn der Jäger-Offizier. »Vorhin hab' ich den Pott persönlich unter der Lupe gehabt. Er liegt anscheinend fest, und wenn mich nicht alles täuschte, dann fummeln Taucher an der Brücke herum.«

»Schöne Aussichten«, seufzt der Oberwerkmeister, »dann werdet ihr halt mit Segelflugzeugen nach Kreta ...«

»Wissen Sie das so genau, das mit Kreta?« fährt ihn Leutnant Holder an, »ist Ihnen nicht bekannt, daß man so etwas denkt, aber nicht darüber reden soll?«

»Verzeihen Sie, Herr Leutnant, es war nicht so ...«

»Schon gut!« knurrt der Ju-88-Pilot, »aber hier scheinen sogar die Bäume Ohren zu haben, was ja angesichts unserer Situation auch kein Wunder ist. Schwamm drüber.« Er wendet sich wieder an Krovius: »Bleiben Sie heute noch hier?«

»Nein, ich werde mich sofort absetzen. Mein Haufen drunten

in Molai wird sicher schon auf mich warten.«

Der andere reicht ihm die Hand.

»Dann machen Sie es gut. Und Hals- und Beinbruch!«

»Danke, Ihnen auch. Ich glaube, wir werden eine ziemliche Menge Glück brauchen können, wenn hier wirklich etwas Entscheidendes passiert.«

Einige Minuten später donnert die Me 109 über eine der Startbahnen und verschwindet kurz darauf in südlicher Richtung.

*

Das Bild, das sich den vier Männern in der einsamen Ju 88 bietet, hätte ihnen ihr ehemaliger Geographielehrer selbst mit den beredetesten Worten auch nicht annähernd verdeutlichen können. Aus etwa zweitausend Meter Höhe blicken sie hinunter auf die drei zeigefingerartig in das Meer ragenden Landspitzen von Kap Gailos im Westen, Kap Matapan in der Mitte und Kap Maleas mit der vorgelagerten Insel Kythera am östlichen Rand des Peloponnes.

Aber je mehr sie an Höhe gewinnen, desto flüchtiger wird ihr Interesse an der Schönheit der südgriechischen Landschaft.

Der Flugzeugführer des Fernaufklärers, Oberfeldwebel Schmalz, rückt die Atemmaske vor die Mundpartie und deutet hinunter auf das Landgebilde im Westen und Südwesten von Athen, das wie eine riesige Krake im Meer liegt und seine drei Fangarme einer weiter südlich befindlichen Insel mit dem Namen Kreta entgegenstreckt.

»Sehen Sie das Pünktchen dort unten, Herr Oberleutnant?«

Oberleutnant Kirchgeßner, der rechts von ihm auf dem Sitz des Kommandanten immer noch in die Tiefe blickt, nimmt das Fernglas von den Augen.

»Vielleicht noch besser als Sie, Schmalz, ist 'ne Me 109 auf Südkurs. Erfreulicherweise, möchte ich sagen. Denn Tommys

in ähnlicher Flugrichtung und vielleicht noch ein bißchen höher würden mir wahrhaftig nicht in den Kram passen.«

»Mir auch nicht«, erklingt jetzt eine Stimme über die Ei-Vau.

Kirchgeßner dreht den Kopf und sieht nach hinten in den verglasten Kanzelraum. Dort steht der Bordmechaniker, der Gefreite Poller, ein verstohlenes Grinsen auf dem mit einer bemerkenswerten Knollennase ausgestatteten Gesicht.

»Eigentlich hat Sie ja niemand gefragt, Poller«, gibt der Oberleutnant zurück, »aber für Anschisse bin ich heute nicht aufgelegt. Ziehen Sie mal lieber ihren Gummischnorchel auf, ja?«

»Jawohl«, kommt es knarrend aus den Kopfhörern der anderen zurück. »Jawohl, Schnorchel aufziehen.«

Die Ju 88 steigt weiter, und die Höhenmessernadel klettert in kleinen Rucken von Marke zu Marke. Es ist still geworden in den Membranen der FT-Hauben. Das Interesse der Männer für die Ausläufer des Peloponnes ist nun anscheinend völlig geschwunden. Dafür richten sich ihre Blicke wie auf ein stummes Kommando nach Südwesten, dorthin, wo das vorläufige Ziel ihres Fluges liegt.

Wie ein endloser Spiegel schimmert die Wasserfläche des Mittelmeeres im gleißenden Licht der Sonne. Die Insel Kythera bleibt links vom Kurs hinter der Aufklärungsmaschine zurück. Sie fliegen jetzt bereits auf viertausend Meter Höhe, und ihre Gedanken entfernen sich immer mehr von dem Flugplatz bei Athen, den sie vor geraumer Zeit verlassen hatten.

Der Obergefreite Ziller, Funker der »Anton«, fummelt gedankenverloren an der Morsetaste herum und sieht dabei unverwandt auf die Meeresoberfläche hinab. Es geschieht auch für ihn an diesem Tage zum erstenmal, daß er dieses Stück Erde aus solcher Höhe zu sehen bekommt, und er hat angesichts der vielfältigen Eindrücke Mühe, sich des Auftrages zu erinnern, der sie an diese Partie des Himmels führte. Die

nächsten Worte des Oberleutnants helfen ihm dabei. »Bleiben Sie auf diesem Kurs, Schmalz«, hörte er ihn jetzt sagen, »und immer noch hübsch höher. Habe mal gelesen, daß die Tommys drunten auf Kreta keinen Spaß verstehen.«

Der Oberfeldwebel nickt und quitiert die Bemerkung des Kommandanten mit einem dünnen Grinsen, das eigentlich nur an der Augenpartie über dem Rand der Atemmaske abzulesen ist.

Eine Minute reiht sich an die andere. Tief unten schälen sich manchmal winzige Eilande aus dem Blau des Meeres. Südöstlich von ihnen zeichnet sich jetzt die langgestreckte Inselfläche Kretas schon deutlich im grellen Licht der Maisonnette ab. Die Bugspitze der Ju 88 ist genau auf den Landkeil von Kap Vuxa gerichtet. Weiter östlich ragt die Spitze des Kaps Spatha in die Meerespassage der Straße von Antikythera hinein.

Oberleutnant Kirchgeßner richtet sich in den Gurten auf. Auf seinen Knien liegt eine Karte der Insel, und sekundenlang heftet sich sein Blick auf jene Stelle, wo neben einer kleinen Flugplatzmarkierung der Name Malemes westlich der Stadt Chania vermerkt ist.

Als er sich wieder zurücklehnt, huschen seine Augen über die Instrumente. Der Höhenmesser zeigt jetzt siebentausend Meter an, und die Kompaßnadel steht auf hundertzehn Grad. Sekunden später unterbricht er die spannungsgeladene Stille, die sich inzwischen an Bord ausgebreitet hat.

»Zielgebiet vor uns«, klingen seine Worte über die Bordverständigung. »Schmalz, zwei Grad weiter nach Süden – gut so! Bleiben Sie auf Kurs. Und die anderen nehmen keinen Blick vom Himmel. Die Insel betrachte ich dafür. Aufpassen auf eventuelle Jäger. Höchste Wachsamkeit!«

In der nächsten Minute ist in den Kopfhörern nur noch das Rauschen des Transformatorgeräusches zu hören. Dann klingt die Stimme des Oberleutnants wieder auf: »Achtung –

Schmalz, ich lasse die Geräte laufen!«

»Jawohl!«

Die behandschuhte Rechte des Kommandanten bewegt einige Schalter am Armaturenbrett. Kontrolllampen leuchten auf. Den Blick auf die Nordspitze Kretas gerichtet, denkt Kirchgeßner an die großen Bildgeräte, deren Objektive jetzt auf das siebentausend Meter entfernte Ziel gerichtet sind. Mit kleinen Rucken laufen die großformatigen, dreißig Zentimeter breiten Filmbänder über die Verschlüsse der Kameras, die sich automatisch öffnen und schließen.

Sekunden vergehen, nichts geschieht. Doch dann zucken drunten auf dem grüngrauen Gebilde im Meer winzige Blitze auf. Sie speien dunkle Fäden aus, die sich in leuchtende Linien verwandeln und mit blitzartiger Geschwindigkeit in den Himmel hineinzischen.

Die Bildgeräte laufen immer noch, während die ersten Sprengwolken der britischen Flak sich wie große, graue Wattebüsche rings um den Flugweg des Fernaufklärers aufreihen.

Der Weg durch das Spalier des Todes dauert noch fast eine Minute, ehe die Wand der blitzesprühenden Rauchballen hinter dem Flugzeug zurückbleibt.

Keiner der Männer hatte während der Zeit des Zielüberfluges auch nur einen Laut von sich gegeben. Der Gefreite Poller ist der erste, der die angestaute Luft aus sich herausläßt, ohne allerdings etwas zu sagen.

Der gläserne Bug der Ju 88 ist immer noch auf das Meer gerichtet. Ohne den Kurs zu ändern, läßt die Maschine die Südküste Kretas hinter sich, zusammen mit den Bergspitzen des Madaras-Gebirges.

Schmalz wischt sich mit einer schnellen Bewegung über die Stirn und sieht dabei zu Kirchgeßner hinüber. Der Oberleutnant sitzt noch in dergleichen, starren Haltung vor dem Armaturenbrett. Jetzt erst hebt er die Hand und schaltet die

Geräte ab.

»Gut, Schmalz! Ausgezeichnet!« scheppert nun seine Stimme über die Bordverständigung. Er wirft einen kurzen Blick auf das grünlich phosphoreszierende Zifferblatt der Borduhr und deutet dann in die Flugrichtung. »Wir haben noch Zeit und Sprit genug. Außerdem sind wir hier in einer Region, wo kaum eine Überraschung zu erwarten ist. Sehen wir uns also die Seegegend noch ein bißchen an. Vorläufig auf gleichem Kurs bleiben.«

»Jawohl!« kommt es zurück. »Gleichen Kurs.«

Hinten stellt sich der Bordmixer neben den Funker. Er rollt die Pupillen und zeigt nach Nordwesten, wo die Südküste Kretas immer mehr mit dem Blau des Meeres verschmilzt. Er sagt zwar nichts, aber die Sprache seiner Augen ersetzt alle Worte.

Etwa eine Viertelstunde später dreht Schmalz auf einen entsprechenden Befehl des Oberleutnants die Maschine leicht nach Südwesten ein. Vier Augenpaare starren in die Tiefe hinab, und allmählich festigt sich in den Männern jenes undefinierbare Gefühl der Einsamkeit, das bei Flügen über weite Meeresflächen – vor allem in solchen Höhen – sich immer wieder bemerkbar macht.

Sie hatten es schon gespürt, als sie noch von Norwegen aus nach Scapa Flow flogen, zum Liegeplatz der britischen Heimatflotte, vor allem aber später bei ihren Aufklärungseinsätzen über dem Eismeer. Und auch heute kommt es jedem der vier noch wie ein Wunder vor, daß ein gütiges Schicksal sie immer wieder heil zum Flugplatz zurückkommen ließ; manchmal allerdings mit Maschinen, die wie halbe Wracks in der Luft hingen.

Doch allmählich zieht wieder Ruhe in sie hinein, denn dieser Flug über die Wasserfläche des Mittelmeeres ist zu diesem Zeitpunkt nur noch ein einzigartiges, unvergeßliches Erlebnis.

Der Bordmechaniker sieht gerade wieder einmal nach

vorn, als er bemerkt, wie Oberleutnant Kirchgeßner sich plötzlich in den Gurten hochreckt. Auch Schmalz scheint etwas Besonderes entdeckt zu haben, denn sein Kopf ruckt jetzt herum. Gleichzeitig hebt er die Rechte und deutet in Flugrichtung aufs Meer hinab.

Im nächsten Moment hat der Oberleutnant das Fernglas vor den Augen, und dann spricht er Worte aus, die den Männern hinter ihm wie ein Stromstoß unter die Haut fahren.

»Donnerwetter!« hören sie ihn sagen. »Das sind Kriegsschiffe. Und was für Pötte!« Er reicht Schmalz das Glas hinüber.

Der Flugzeugführer sieht nur wenige Sekunden hindurch und gibt das Fernglas dann wieder zurück. »Engländer«, stößt er erregt hervor, »darüber gibt es Wohl keinen Zweifel, Italienische Verbände dürften in dieser Gegend wohl kaum zu finden sein. Was machen wir, Herr Oberleutnant?«

Kirchgeßner überlegt nicht lange.

»Vorsichtig außen herum«, befiehlt er, »denn wenn die mit ihren Spritzen loslegen und ihre Kanoniere einen guten Tag haben, dann machen sie Hackfleisch aus uns. Sieht nämlich gerade so aus, als ob da auch Schlachtschiffe dabei wären.«

Der Oberfeldwebel neigt die Ju 88 in eine leichte Kurve. Die rechte Tragfläche hebt sich und kreist herum. Wenige Augenblicke später fliegt die »Anton« auf Westkurs durch die großen Höhen.

Weit unter dem einsamen Fernaufklärer zeichnen sich winzige, längliche Gebilde auf dem Blau des Wassers ab. Darunter verbergen sich zahlreiche Schiffe, deren Bug- und Kielwasser wie kleine, weiße Farbtupfer ihre charakteristischen Konturen umsäumen.

Es ist, als spreche Oberleutnant Kirchgeßner die nächsten Worte zu sich selbst:

»Wenn die nach Kreta marschieren, dann ...«

Der Rest des Satzes bleibt unausgesprochen. Außerhalb der

Reichweite der Schiffsgeschütze schwenkt die Ju 88 wieder nach Norden ein und fliegt Griechenland entgegen.

Auf Oberleutnant Kirchgeßners Knien liegt ein Notizblock. Zahl reiht sich darauf an Zahl, darunter zeichnet er kleine, weberschiffchenartige Gebilde und schreibt einige Positionsangaben dazu.

»Wollen wir es durchgeben?« schallt die Stimme von Oberfeldwebel Schmalz durch das Rauschen der Motoren.

»Auf keinen Fall«, erwidert Kirchgeßner, »wenigstens jetzt noch nicht...«

*

Die Meldung über das Auftauchen britischer Seestreitkräfte im

Raum um Kreta ruft im Hauptquartier des XI. Fliegerkorps in Athen keineswegs Panik hervor. An solche Botschaften ist man bereits gewohnt, denn es ist schließlich bekannt, daß Verbände Schwerer Einheiten unter dem Befehl des englischen Admirals Cunningham schon seit geraumer Zeit im Mittelmeer stehen. Außerdem ist kaum damit zu rechnen, daß diese Streitkräfte sich zu dicht an die Küste Griechenlands heranwagen, da auf deutscher Seite immerhin ein gewichtiges Pendant vorhanden ist: eine Bomberflotte, deren Schlagkraft der Feind selbstverständlich in sein Kalkül einbeziehen muß.

Im Lagezimmer befinden sich zu dieser frühen Morgenstunde nur wenige Offiziere. Ein Major steht vor einer riesigen Wandkarte, die Meldung des Fernaufklärers mit der Position des britischen Flottenverbandes in der Hand. Er nimmt jetzt einen Rotstift und markiert die betreffende Stelle auf der blauen Seefläche.

Ein Ordonnanzoffizier nähert sich ihm und hält ihm eine Meldung entgegen,

»Sie haben es geschafft«, sagt er, freudig erregt, »die Passage durch den Kanal von Korinth ist frei. Der Tanker kann

also weiter.«

»Donnerwetter!« sagt Major Wenger überrascht, »Eine tolle Leistung. Na, es wurde auch Zeit!«

Der Leutnant entfernt sich wieder. Nachdenklich blickt der Major auf die Meldung. Die Zeilen verschwimmen vor seinem Blick, und die Vorgeschichte des kurz vor der Realisierung stehenden Unternehmens »Merkur« zieht in all ihren Details an seiner Erinnerung vorüber. Er kennt die einzelnen Stationen dieser Entwicklung aus offiziellen Besprechungen und inoffiziellen Gesprächen bis in die letzten Einzelheiten hinein. Und so war es gewesen:

15. April 1941. General der Flieger Löhr, Chef der Luftflotte 4, erscheint beim Reichsmarschall (Göring) in seinem Hauptquartier auf dem Semmering (Österreich) und unterbreitet ihm den Vorschlag, die Insel Kreta aus der Luft zu erobern.

20. April. Generalleutnant Kurt Student, Chef des XI. Fliegerkorps, dem alle Luftlandetruppen und Transportgeschwader unterstehen, äußert sich bei Göring zum gleichen Thema.

21. April. Student und Jeschonnek, Generalstabschef der Luftwaffe, erscheinen im Führerhauptquartier in Mönichkirchen. Erneute Besprechung in Sachen Kreta.

25. April. Hitler erläßt die Weisung Nr. 28. Sie gipfelt in dem Befehl, die Insel Kreta durch eine Luftlandung zu erobern.

Was im Anschluß daran geschehen war, entlockt dem Major auch jetzt noch ein Kopfschütteln. Während er wieder auf das längliche Gebilde blickt, das sich auf der Karte unter dem Namen Kreta aus der blauen Markierung des Mittelmeeres hervorhebt, zieht eine endlose Karawane von Fahrzeugen an seinem geistigen Auge vorüber: der Heerwurm des XI. Fliegerkorps, der sich vor Tagen noch auf den Paßstraßen der mazedonischen Berge an der zurückflutenden 2. Panzerdivision vorbeigezwängt hatte.

Aber das Wunder war geschehen, und nun waren sie alle da:

Generalmajor Meindls Fallschirmjäger-Sturmregiment, die rund viertausend Fahrzeuge des »Fliegenden Holländers«, wie man die Transportkolonne des Korps genannt hatte, Generalleutnant Ringels 5. Gebirgsdivision, die ohnehin in Griechenland stationiert gewesen war und sogar die Opfer eines militärischen Irrtums, der in der deutschen Generalstabsmaschinerie eigentlich als unmöglich hätte gelten müssen. Es handelte sich um zwei Kompanien des Fallschirmjäger-Sturmregiments, die beim Verlegungsbefehl nach Griechenland in ihren Heimatstandorten einfach übersehen worden waren.

Der Major schmunzelte unwillkürlich, als er daran denkt, daß sich diese hartgesottenen Burschen praktisch auf eigene Faust bis hierher durchgeschlagen hatten. Die Strecke von ihren Kasernen in Hildesheim in den Athener Raum waren von ihnen auf der Straße zurückgelegt worden. Eine Leistung, die wohl ihresgleichen suchen mag.

Die Tür öffnet sich, und der Ordonnanzoffizier, Leutnant von Meirin, tritt wieder in den Raum.

»Es ist soweit, Herr Major«, sagt er, »die Besprechung beim Herrn General steigt. Wahrscheinlich wird es jetzt endgültig ernst.«

»Dieses Gefühl habe ich auch«, murmelt Wenger, während er dem jungen Leutnant in den Besprechungsraum folgt.

*

Auch die Kraftfahrer haben dieses Gefühl, die am Abend des 20. Mai 1941 vom Hafen Piräus zu den Flugplätzen im Athener Raum fahren. Allerdings interessiert sie das Bevorstehende nicht so sehr wie ihr Befehl zu höchster Eile. Auf den Ladepritschen liegen Benzinfässer, die zu den einzelnen Plätzen gebracht werden müssen, und es sieht gerade so aus, als ob dieser Sprit im Moment wichtiger wäre als alles andere.

In Topolia stürzen die Mechaniker dem kleinen Konvoi aus

Lastwagen sofort entgegen und zerren die Ladeklappen herunter, kaum daß die LKW gehalten haben.

Einer der Fahrer, ein Obergefreiter, steigt steifbeinig aus dem Wagen und will sich eine Zigarette anzünden. Nach einem Blick auf die ersten Fässer, die von den Warten gerade über Planken auf den Boden gerollt werden, läßt er es lieber. Eine staubbedeckte Gestalt rennt an ihm vorbei und bleibt in der Nähe stehen.

»Mann, habt ihr es aber eilig«, sagt der Obergefreite, »das ist ja ...«

Er verstummt, als er die Oberfeldwebelsterne auf den Schulterklappen des anderen in einem aufflackernden Lichtschein erkennt.

»Sie haben es erfaßt«, erwidert Oberwerkmeister Hummel. »Stecken Sie Ihren Stumpen weg und helfen Sie irgendwo, verflucht noch mal!« Er sieht auf seine Uhr, schüttelt den Kopf und rennt davon.

Keuchend und fluchend rollen die Männer des technischen Personals die Fässer zu anderen Fahrzeugen oder zu den in der Nähe stehenden Ju-52-Transportern, die wie schlafende Riesenvögel überall am Platzrand abgestellt sind.

Vor der »Dora« hatte sich vor geraumer Zeit die gesamte Besatzung versammelt. Oberjäger Hertl und der Gefreite Zickler haben sich inzwischen dazugesellt. Sie wissen nun schon seit einigen Stunden, daß diese Nacht vorläufig die letzte sein wird, die sie auf griechischem Boden verbringen werden. Vorläufig? Besser, man denkt nicht daran. Im Morgengrauen wird es losgehen. Nach Kreta.

Ein breitschultriger Fallschirmjäger hastet heran. Es ist Feldwebel Kronbein, Hertls und Zicklers Zugführer.

»Los, Leute!« schnauft er. »Helfen! Nichts wie helfen. Befehl vom Chef. Der Sprit muß in die Mühlen. Gepennt wird in Kreta. Klar?«

Er deutet auf die Warte mit den Benzinfässern, zeigt ein

verzerrtes Grinsen und verschwindet dann hinter der Transportmaschine. Zickler reißt die Augenbrauen hoch und wirft seinem Gruppenführer einen fragenden Blick zu. »Ich dachte, wir sollten schlafen?«

Hertl zuckt die Schultern.

»Hast es ja gehört, daß es nichts damit wird. Also los!«

Sie laufen den Mechanikern entgegen und helfen ihnen schieben. Fürtlein, der Bordmechaniker, fummelt vor der »Ju« bereits an einer Handpumpe herum. Wenig später setzt er sie auf eines der Fässer und reicht einem Mechaniker den Schlauch nach oben.

Zickler richtet sich von dem Faß auf und wischt über die Stirn.

»Und in sieben Stunden soll es losgehen«, murmelt er.

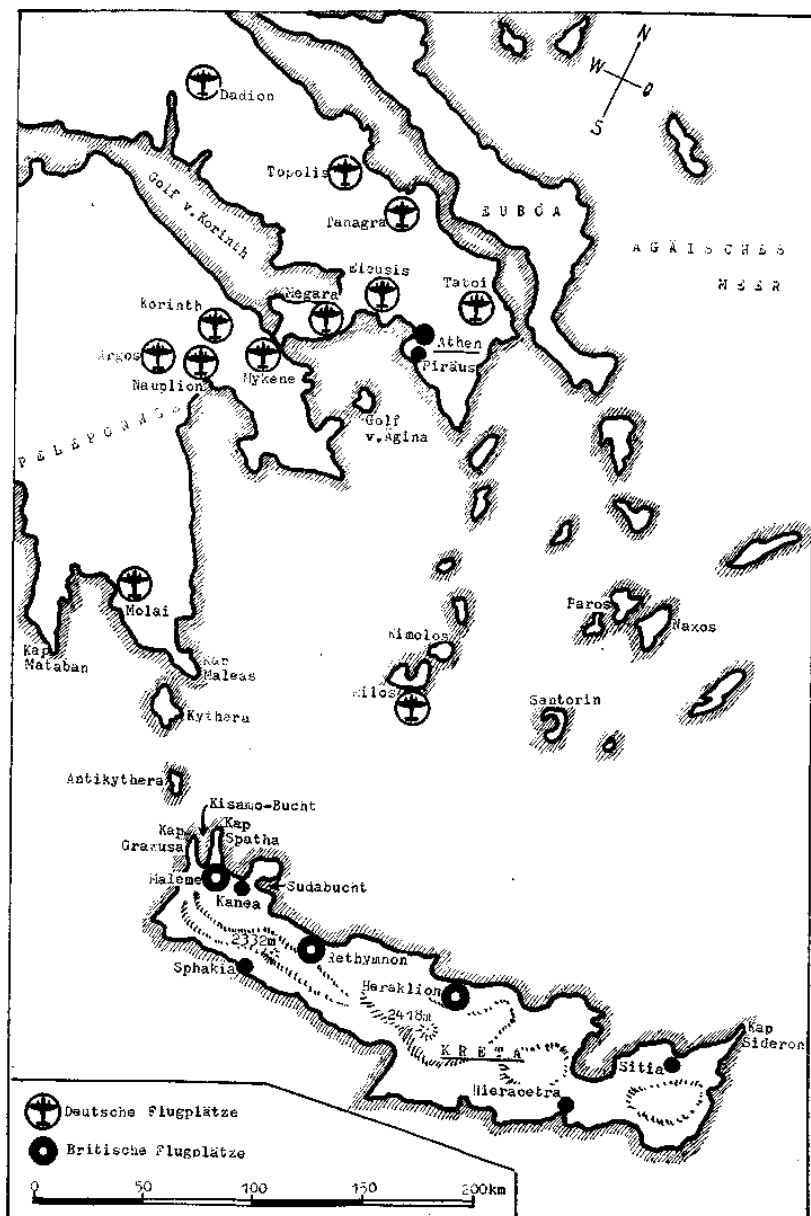
»Halt die Klappe!« knurrt Hertl. »Ohne Sprit könnte überhaupt nichts losgehen. Weiter!«

Hinter dem Leitwerk kommt jetzt eine schlanke Gestalt von mittlerer Größe in Sicht. Oberfeldwebel Keßler streicht seine Haare zurecht und geht auf den Oberleutnant zu. Der Chef der Fallschirmjägerkompanie wirft einen kurzen Blick auf die im Schweiß ihres Angesichts schuftenden Männer und reicht dann dem Flugzeugführer die Hand.

»Sozusagen im letzten Augenblick!« sagt er dann, »Und immer noch karren sie Sprit von Athen in der Gegend herum.« Er nimmt seine Feldmütze ab und steckt sie ins Koppel. »Der Teufel soll diese Hetzerei holen. Und dann dieser elende Staub! Meinen Sie, wir kommen morgen früh ungeschoren aus diesem Acker heraus?«

»Wir wollen es hoffen, Herr Oberleutnant«, antwortet Keßler, »die Hauptsache wird aber sein, daß bis morgen früh alle Maschinen betankt sind.«

»Verdammt«, murmelt Schneider, »malen Sie den Teufel nicht an die Wand ...«



Die Männer im Rumpf des Lastenseglers haben den Namen des Flugplatzes, über dem bald der Morgen des 21. Mai heraufsteigen wird – Eleusis bei Athen – schon wieder vergessen. Es ist für sie nur eine jener ebenen Flächen in der Umgebung der griechischen Hauptstadt, auf der sie vor kurzem noch in Reihe gestanden waren. Jetzt ist der Einstieg bereits wieder verschlossen, und sie sitzen hintereinander auf dem langen Balken, bepackt mit Waffen und Munition, die Sprungstiefel gegen den Boden gepreßt, den Blick auf den Rücken des Flugzeugführers vor der Bugverglasung gerichtet.

Noch ist es still auf der Absprungbasis. Lampenschein geistert durch die Dunkelheit. Ein Stück vor dem Segler vom Typ DFS 230 ragen die Konturen der Schleppmaschine schemenhaft in die Düsternis.

Dicht hinter Feldwebel Kreuz, der diesen Lastensegler im Verband von weiteren zweiundfünfzig Maschinen im Westen Kretas dem Ziel entgegensteuern wird, sitzt Oberjäger Schuster, Gruppenführer im I. Bataillon des Fallschirmjäger-Sturmregiments.

Sein junges, braunes Gesicht spiegelt die nervöse Spannung wider, die zu dieser Stunde nicht nur ihn gepackt hält. Wieder einmal ziehen die Worte an ihm vorüber, die er bei der letzten Einsatzbesprechung vom Kompaniechef, Oberleutnant von Plessen, gehört hatte. Namen haben sich in seinem Denken eingebrannt, die er wohl nie mehr vergessen wird: das Tal des Tavronitis, Flugplatz Malemes, Höhe 107 – und dann immer wieder: Kreta!

Während er die Maschinenpistole über seinen Knien fester umklammert, denkt er an die Brücke über den Fluß, die nach der Landung eines ihrer Ziele sein wird. Und unwillkürlich erinnert er sich an eine andere Brücke, der er vor Jahresfrist in einem motorlosen Flugzeug entgegengeschwebt war: die

Brücke von Veldwezelt am belgischen Albert-Kanal.

Draußen werden Stimmen laut, und Schuster richtet sich ruckartig auf. Kommandos werden in die Dunkelheit gebrüllt. Lichtsignale zucken durch die Finsternis.

»Gleich ist es soweit!« sagt der Gefreite Plein in das lastende Schweigen, aber niemand geht auf die Worte ein. In starrer Haltung sitzen die zehn Männer auf dem Holm, mit erregt hin und her huschenden Augen, die Gier nach einer Zigarette in sich, die viele von ihnen nie mehr rauchen werden.

Auf einmal bricht draußen die Hölle los. Motoren springen an, Staubfahnen wirbeln an dem Segler vorbei, Auspuff flammen züngeln in das Zwielicht. Gestalten rennen herum, irgendwo steigt eine Leuchtkugel in die Luft.

Der Oberjäger Schuster senkt den Blick und sieht auf seine Uhr. Es ist vier Uhr dreißig. Als er den Kopf wieder hebt, spannt sich der Rücken des Feldwebels hinter dem Steuer. Draußen, rings um das Segelflugzeug, scheint ein Orkan zu toben.

Und dann geht ein Ruck durch die Maschine. Die Oberkörper der Fallschirmjäger wippen nach hinten und schaukeln dann im Rhythmus der immer schneller werdenden Zugbewegung. Der Segler nimmt Fahrt auf, hüpft ein Stück in die Höhe, fällt wieder zurück und wird dann von der Schlepptrasse der Ju 52 in die Luft gerissen.

Mit stockendem Atem starren die Männer in die dichte Staubwand, die sich rings um das leichte Flugzeug ausgebreitet hat. Jeden Moment warten sie auf einen Stoß, einen fürchterlichen Schlag. Aber nichts geschieht. Manchmal wird die Maschine von den Ausläufern einer Luftschaubenbö erfaßt und schüttelt sich in den Tragflächen. Aber sie fliegen weiter, immer höher hinein in die wirbelnden Staubpartikel, und sie atmen erst auf, als sie das Geflimmer der Sterne Wiedersehen...

Das röhrende Brummen am Himmel wird schwächer und verliert sich dann in südlicher Richtung.

Oberleutnant Schneider blickt auf seine Uhr,

»Fast eine Stunde haben sie gebraucht, bis sie endlich losgezogen sind«, murmelt er, und es ist, als ob er die Worte zu sich selbst spreche.

»Wer weiß, wie es bei uns zugehen wird«, sagt Feldwebel Kronbein. »Es ist ein Wunder, daß sie bei diesem Staub überhaupt rausgekommen sind, ohne daß es gekracht hat.«

Der Kompaniechef wiegt den Kopf hin und her und lauscht dem in der Ferne verklingenden Motorenlärm nach.

»Und wenn es gekracht haben sollte, dann wäre es von hier aus sicher nicht zu hören.« Er wirft einen kurzen Blick über den Platz. Im Lichtschein der vielen Lampen, deren Schein manchmal über die Transportflugzeuge geistert, sind unzählige Gestalten zu sehen.

Schneider denkt wieder einmal an das Fiasko mit der Betankung. Es war fast Mitternacht, als der Sprit endlich in den letzten Maschinen war. Von seinen Männern ist schon seit geraumer Zeit nichts mehr zu sehen. Er hatte sie nach der unvorhergesehenen Hilfsaktion wieder in die Unterkünfte geschickt. Aber er ist nicht davon überzeugt, daß sie richtig geschlafen haben. Sicher so wenig wie er selbst. Denn es ist schwer, Ruhe zu finden, wenn einen Visionen peinigen und die Gedanken immer wieder eine Runde nach der anderen drehen. Meistens in eine bestimmte Richtung. Dorthin nämlich, wo Stunden später irgendeine Entscheidung fallen wird.

War es damals nicht genauso, als sie in Köln-Ostheim vor dem Morgengrauen zu den Ju 52 liefen, um den Flug nach Eben Emael anzutreten? Und war es nicht sogar die gleiche Startstunde gewesen wie heute bei der ersten Welle, die vorhin in Lastenseglern losgezogen war? Auch das also wie vor einem

Jahr: um 4.30 Uhr! Heute wird jedoch keine Leuchtfeuerstraße unter den Maschinen sichtbar sein wie im Mai 1940, bis zur holländischen Grenze hin. Auf dem Meer lassen sich eben keine Fackeln anbrennen...

Ein hartes Räuspern Kronbeins bringt den Oberleutnant in die Wirklichkeit zurück. Wieder ein Blick auf seine Uhr, und dann die Worte:

»Lassen Sie den Haufen wecken, Kronbein. In einer Viertelstunde antreten. Fix und fertig, klar?«

»Klar, Herr Oberleutnant!«

Schneider nickt und sieht dem anderen nach, wie er im Zwielicht der letzten Nachtstunden verschwindet. Sekundenlang steht er noch auf dem gleichen Fleck, ehe auch er sich auf den Weg macht, um die nötigen Vorbereitungen zu treffen. Von den Maschinen der ersten Welle, die sich ab 4.30 Uhr über den benachbarten Flugplätzen gesammelt hatten, ist nichts mehr zu hören.

Einige hundert Meter weiter hält ein Staffelp kapitän des Transportgeschwaders KG z.b.V. 2 die letzte Besprechung ab. Er hat nicht mehr viel zu sagen, denn das Wesentliche ist schon unzählige Male erörtert worden.

Seine Stimme klingt seltsam dunkel, als er zum Schluß seiner kurzen Rede das notorische »Hals und Bein« über die Köpfe der Besatzungen hinwegruft. Dann dreht er sich um und spricht mit Oberwerkmeister Hummel, der sich ein Stück hinter ihm aufgehalten hatte.

Die Flieger gehen auf ihre Maschinen zu. Warte stehen in der Nähe. Sie haben nichts mehr zu tun. Mit übernächtigten Gesichtern blicken sie den Besatzungen entgegen. Mancher versucht ein Lächeln, aber es wird nichts Richtiges daraus.

Keßler und auch die anderen von der »Dora« tragen bereits die Einsatzbekleidung. In einiger Entfernung werden Stimmen laut. Sie kommen aus der Richtung, wo sich die provisorischen Unterkünfte der Fallschirmjäger befinden. Kommandos werden

gebrüllt, Flüche werden laut.

Im Osten erscheint ein fahler, grauer Streifen über dem nächtlichen Horizont, der immer lichter wird.

Keßler zieht eine Zigarettenschachtel aus der gelben Kombination und reicht sie in die Runde. Sie rauchen, schweigend, mit fahlen Gesichtern. Manchmal schweift ihr Blick zu der Maschine hinüber, die groß und mächtig über ihnen aufwächst.

»Auf dich wird es ankommen. Anton«, wendet sich Keßler an Unteroffizier Maurer. »Hast du deinen Kram in Ordnung? Du weißt, daß beim Absetzen alles auf die Sekunde genau abrollen muß.«

»Weiß ich«, knurrt Maurer nervös, »ich mach' das schließlich ja nicht zum erstenmal.«

»Aber ich«, erwidert Keßler, »entschuldige!«

»Hundertzwanzig Meter Höhe«, läßt sich jetzt der Bordmechaniker vernehmen, »verdammst niedrig. In Belgien ...«

»Halt die Klappe!« fährt ihn Termath an. »Die Litanei kenn' ich schon bald auswendig. Belgien war kein Kreta, und Belgier sind keine Tommys. Und so weiter! Mensch, zieh mir doch nicht noch den letzten Nerv!«

»Ein Glück, daß ihr so ruhig seid«, knurrt Maurer, »ich ...«

Eine laute Stimme klingt irgendwo auf, und ein Befehl wird gegeben. Die Worte pflanzen sich mit Windeseile fort: »... Besatzungen in die Maschinen ...!«

»Es ist soweit!« murmelt Keßler. Er sieht einen nach dem anderen an, »Also, dann los!«

Als er in die Luke steigt, schallt das Tappen vieler Schritte über den Platz. Gruppenweise kommen die Fallschirmjäger angelaufen, in Reihe, hintereinander. Die kleinen Marschsäulen zeichnen sich schemenhaft im Zwielficht ab.

Eine der Gruppen kommt auf die »Dora« zu, an ihrer Spitze der Oberjäger Hertl. Er läßt die Männer halten und tritt dann

zur Seite. Schweigend schieben sich die Jäger an ihm vorbei und stapfen auf den Einstieg zu. Die Läufe der Waffen schimmern metallisch in dem ungewissen Licht. Die Männer gehen gebeugt unter der Last, die jeder von ihnen trägt. Auf ihrem Rücken hängen die Fallschirme, die Gurte sind bereits befestigt.

Der Oberjäger bleibt neben Fürtlein und Termath stehen. Keßler und Maurer sind bereits in der Maschine. Er wartet, bis der letzte der Fallschirmjäger im Luk verschwunden ist, erst dann beginnt er zu sprechen. Es ist nicht viel, was er sagt, und ein Zucken läuft dabei über sein Gesicht.

»Tolles Gefühl, was?«

Der Bordmechaniker begreift sofort. Aber er sucht vergeblich nach einer Erwiderung. Hertl sieht noch einmal über den Platz. Das trübe Licht ist inzwischen schon viel intensiver geworden. Sein Blick gleicht einem Abschied. Ohne noch etwas zu sagen, wendet er sich ab und geht auf das rechteckige Loch im Rumpf zu.

Fürtleins Hände zittern, als er sich in den Einstieg hineinzieht...

Drinne sitzen sie nebeneinander, etwas über ein Dutzend Männer, die Waffen zwischen den Knien. Hell schimmern die Gesichter unter den runden Helmen hervor. Am Luk tauchen noch zwei Gestalten auf: Oberleutnant Schneider und Feldwebel Kronbein. Die Jäger rücken zusammen, während Fürtlein bereits die Seitentür verriegelt.

Kaum eine Minute später beginnt sich die Luftschraube des linken Motors zu drehen. Das Dröhnen vieler anderer Triebwerke zerpeitscht bereits die morgendliche Luft. Lange Staubfahnen ziehen über die Erde. Der erste Motor der »Dora« springt an, dann der zweite, der dritte. Die Körper der Fallschirmjäger werden von der harten Vibration erfaßt, die wie ein stetiges Schütteln durch den langen Rumpf läuft.

Fürtlein steht neben dem Sitz des Funkers und sieht an den

starren Gestalten entlang. Einige Meter weiter vorn schiebt Keßler die Gashebel langsam nach oben. Die Motoren brüllen auf, werden abgebremst.

Eine halbe Minute vergeht noch, bis ein Ruck durch die »Dora« geht. Mit wippenden Tragflächen rollt die Transportmaschine in den Staubvorhang hinein ...

*

Die Sonne steht wie ein feuersprühender Ball über dem östlichen Horizont. Ihr glutroter Schein umhüllt die Oberflächen der vier Messerschmitt-Jäger, die im Tiefflug nach Süden preschen. Die Maschinen des Jagdgeschwaders 77, mit dem Herz-As als Wappen auf den Motorverkleidungen, fliegen in aufgelockerter Schwarmformation. Rechts von Krovius' Formation huscht die Westküste der Insel Kythera vorbei, und vor ihnen ist der Himmel mit unzähligen dunklen Punkten gesprenkelt: Bomber und Stukas, die viele Kilometer entfernt dahinziehen.

Leutnant Krovius sieht kurz zu den anderen Maschinen hinüber, ehe er den Blick wieder auf die sonnenschillernde Meeresfläche richtet. Die Erinnerung an den orkanartigen Lärm überkommt ihn wieder, an jenen Zeitpunkt also, wo die ersten Bomberstaffeln Kurs nach Süden aufgenommen hatten.

Immer wieder waren in der Folgezeit weitere Verbände über den Platz auf dem östlichen Landfinger hinweggedröhnt oder daran vorbeigeflogen: Do 17, He 111, Ju 87, die schweren Bomben unter Rümpfen und Tragflächen, Ju 88 und Me-110-Zerstörer. Wie wird es ihnen wohl ergangen sein, als sie über Kreta auftauchten?

Doch es ist sinnlos, daran zu denken, denn bald wird man es selbst wissen, wie dicht die Flak auf der Insel massiert ist, und wie sie schießt.

Krovius neigt den Knüppel leicht nach rechts, als auf

Gegenkurs einige zweimotorige Maschinen herankommen. Kaum eine halbe Minute später huschen sie in einigen hundert Metern Entfernung vorbei. Es sind vier Do 17, und weit hinter dem Schwarm folgt noch ein weiteres Kampfflugzeug, das wahrscheinlich ebenfalls zu KG 2 gehören dürfte.

Der Leutnant preßt die Lippen zusammen, als er erkennt, daß die »Dornier« nur noch mit einem Triebwerk fliegt. Die Luftschraube dreht leer im Fahrtwind, und hinter der Tragfläche hängt ein langer, dünner Rauchstreifen. Es ist nicht zu übersehen, daß das Flugzeug stetig an Höhe verliert.

Sekunden noch, dann bleibt der angeschossene Bomber hinter den vier Me 109 zurück. Unter den Tragflächen zieht das Meer dahin, ein endloser Spiegel, der von Horizont zu Horizont zu reichen scheint.

Minute reiht sich an Minute. Hoch am Himmel kommen weitere Kampfflugzeuge auf Gegenkurs in Sicht. Unwillkürlich schiebt der Leutnant den Gashebel ein Stück weiter nach vorn. Rechts von ihm haben sich die drei anderen »109« näher aneinandergereiht. In den Kopfhörern ist nichts zu hören. Die befohlene Funkstille wird strikt eingehalten.

Voraus schälen sich jetzt die Umrisse der Insel Antikythera aus dem Meer, und dann scheint es, als ob in weiter Ferne, direkt in Flugrichtung, ein Vulkan seine feurigen Lavaströme in die Höhe schleudere. Die unzähligen Blitze werden mit jeder weiteren Sekunde deutlicher, auch die gelbbraunen Konturen von Bergen.

Mit Hunderten von Stundenkilometern legen die Jagdmaschinen die Distanz zurück, die sie noch von der Nordküste Kretas trennt. Über ihnen ziehen lange Trauben von Flugzeugen durch den Himmel, kreisen, stürzen, bäumen sich wieder auf. Und überall zwischen den dünnen Lichtpunkten der Bombeneinschläge grelle, bunte Leuchtfäden, die wie ein feuriges Gitternetz vor dem sanften Blau des Himmels herumhuschen.

Kreta! denkt Krovius. Wir sind da!

Mit einer impulsiven Bewegung zieht er den Knüppel nach hinten. Ruckartig wippt der Bug des Jagdflugzeuges nach oben. Ein schneller Blick nach rechts. Die anderen haben ebenfalls hochgezogen: Feldwebel Kreuder in der Rottenmaschine, und daneben die Unteroffiziere Lehmann und Bader.

Voraus werden die ausgedörrten Flanken der Felsenküste deutlicher. Mit jeder weiteren Sekunde verändern sie ihr Gesicht. Eine dichte Rauchwand wabert darüber hinweg. Von Süden her stürzt gerade eine Kette Stukas gegen die Insel. Die Leuchtspurenschnüre leichter Flak züngeln ihnen entgegen. Hoch darüber ziehen Bomber dahin, in eng geschlossener Formation.

Die vier Jagdmaschinen steigen immer noch. Aus steiler Kurvenlage heraus sticht Krovius jetzt auf den gelben Landkeil von Kap Vuxa hinab. Mit nach vorn gebeugtem Oberkörper blickt er auf eine Felsenküste hinab.

Sekunden später sieht er zwischen der Rauchwand Feuerblitze eines Geschützes. Der Daumen seiner Rechten preßt sich auf den Auslöseknopf der Bordwaffen. Mit heulendem Motor rast die Me 109 auf die Flak-Stellung zu. Die Umrisse des Geschützes und die der winzigen Gestalten rings herum schieben sich in den Leuchtkreis des Reflexvisiers. Noch eine Sekunde, dann schüttelt sich die Maschine unter den Abschüssen der Bordwaffen. Auf gelben Leuchtspuren züngeln die Geschoßketten nach unten. Sie wandern blitzschnell über die Erde, auf die britischen Kanoniere zu ...

Die Me 109 jagt bereits wieder in die Höhe. Krovius sieht noch die Gestalten in den gelben Khakiuniformen vor sich, scheinbar zum Greifen nahe, wie sie die Köpfe herumrissen, die Arme in die Höhe warfen. Es war ein Anblick, der ihn auch jetzt noch nicht losläßt, als er auf eine Bergflanke zurast und die Jagdmaschine sich wie ein Pfeil durch die dichten Rauchschwaden wühlt.

Von vorn kommt etwas wie ein Phantom auf die Frontscheibe zu. Entsetzt starrt Krovius auf das Profil einer Me-110. Eine oder zwei Sekunden lang sitzt er wie gelähmt hinter dem Knüppel, ehe er zu reagieren beginnt. Dann stößt er das Steuer zur Seite und reißt es dann nach hinten. Die »109« schnellte im Messerflug in die Höhe, und Krovius hat das Gefühl, als ob der Zerstörer nur zentimeterweit entfernt unter ihm vorbeigezischt sei.

Schweiß bricht ihm aus den Poren, rinnt über den Rücken. Der Atem geht stoßweise, und sein Blick irrt umher. Die Rauchwand, von den vielen Bombenexplosionen über die Erde rings um den Flugplatz von Malemes gebreitet, ist unter ihm zurückgeblieben. Immer weiter bohrt sich die Maschine in den Himmel hinein. Der Höhenmesser klettert und klettert...

Wie unter einem Zwang wendet Krovius den Kopf und sieht nach hinten. Die anderen sind alle noch da. Wie an eine unsichtbare Kette gereiht, jagen sie hinter ihm nach oben.

Kaum tausend Meter entfernt zieht ein Verband von Ju 88 über die Insel. Dunkle Gebilde lösen sich jetzt von den Unterseiten der langen Rümpfe. Und wieder hält ein eisiges Entsetzen in Krovius Einzug. Bomben! gellt eine Stimme in ihm. Wir fliegen genau unter ihnen ...

Blitzschnell reißt er die »Me« in eine steile Rechtskurve. Feldweibel Kreuders Maschine schert unter ihm durch, dann die anderen. Das Pfeifen des Motors wird immer höher, als sie wieder der Rauchwolke entgegenstürzen, aus der immer noch die Feuerschnüre der Fla-Batterien herauszischen.

Kurze Zeit später hält Krovius wieder auf eine der Stellungen zu. Die Bordwaffen rattern. Vorbei! Vor der Frontscheibe schimmern die Dächer eines brennenden Dorfes durch den Rauchvorhang hindurch. Immer tiefer donnern die vier Messerschmitt-Jäger in das Tal hinein.

Ein flaches Oval taucht vor ihnen auf: der Flugplatz von Malemes. Rings um das Rollfeld zucken Blitze aus der Erde.

Wieder feuert Krovius auf eine Stellung. Sekunden später jagen sie über des Tavronitis-Tal.

Und dann kommt der Augenblick, wo plötzlich eine Steinlawine auf die Me 109 des Leutnants herabzuprasseln scheint...

*

Eine Stimme klingt in das Rauschen der Ju-52-Motoren, und Fetzen eines Liedes wehen in den Lärm. Ein zweiter nimmt die Melodie auf und gibt sie weiter, so wandert sie die Reihe entlang, von Mann zu Mann.

Und dann singen sie ihr Lied, das Lied der Fallschirmjäger. Sie singen tatsächlich, und vielleicht wissen sie nicht einmal, warum sie es tun. Aber vielleicht hilft es ihnen, den quälenden Druck aus sich zu verjagen, die düsteren Bilder, die Angst vor dem, was bald kommen wird.

Doch dann schließen sich die Münder wieder, und sie starren vor sich hin oder auf das Meer hinab, das nicht weit von ihnen entfernt ist. Wenn sie durch die kleinen Seitenfenster blicken, sehen sie rings um ihre Transportmaschine die Scharen der anderen Ju 52 im Tiefflug über das Wasser dröhnen. In jeder sitzen Kameraden, in jeder der 493 Maschinen, die alle Ziele an der Nordwestküste Kretas anfliegen: den Raum um Malemes und die Stadt Chania.

Noch ist es aber nicht soweit, noch trennen sie über 150 Kilometer von der Insel Kreta, deren Nordwestküste sie von den Luftbildern her fast bis ins Detail kennen. Sie wissen, wo ihre Ziele liegen, wenn ihre Füße die gelbe Felsenerde berührt haben sollten, und sie wissen, daß sie aus einer Höhe von höchstens hundert bis hundertzwanzig Metern springen werden...

Oberjäger Hertl sieht zu Feldwebel Kronbein hinüber, der neben ihm sitzt. Aber der andere scheint den Blick nicht zu

bemerken. Er starrt auf den Lauf seiner Maschinenpistole, die über seinen Knien liegt, und Hertl lehnt den Kopf zurück und schließt die Augen.

Während er auf das Dröhnen der Motoren lauscht, denkt er an die Kameraden vom Sturmregiment, die etwa eine Viertelstunde vor ihnen ihr Ziel erreicht haben sollen: die Gegend bei der Höhe 107, die den Flugplatz Malemes überragt. Werden sie es schaffen? Wird es ihnen gelingen, die Flak-Stellungen rings um den Platz auszuschalten? Oder werden wir direkt ins Feuer springen müssen? Gedanke reiht sich an Gedanke, einer düsterer als der andere,

Hertl drückt den Kopf fester gegen die leicht vibrierende Rumpfwand, während er durch eines der Seitenfenster wieder aufs Meer hinausblickt. Einige Schwärme Me 109 fliegen vorbei, gefolgt von einer Staffel Me 110. Hoch über den Jägern und Zerstörern, weit im Südwesten, sind noch unzählige andere Flugzeuge als winzige Punkte vor dem Blau des Himmels zu erkennen.

Schuster! denkt Hertl. Er ist auch wieder bei den Lastenseglern, Ob ihm auch dieses Mal sein unwahrscheinliches Glück treu bleiben wird? Und wie wird es mir ergehen?

Er löst den Rücken von der Wand und blickt an seinem Sprunghemd hinab. Die Fallschirmgurte pressen sich gegen das Fleisch der Oberschenkel. Man möchte irgend etwas tun, um den verdammtten Druck zu lindern, aber es wäre sinnlos. Denn je fester die Gurte sitzen, desto besser beim Sprung.

Langsam gleitet der Blick des Oberjägers an der Reihe der Kameraden entlang. Schweigend sitzen sie da, die Augen irgendwohin gerichtet. Jede weitere Minute bringt sie dem Ziel näher. Die Hupe wird dann ertönen, über dem Kopf wird der Kombihaken der Reißleine bereits in der langen Trosse hängen, und der Bordmechaniker wird neben der geöffneten Luke stehen...

Hertl spürt, wie etwas in ihm hochsteigt wie ein

schleichendes Gift. Er kennt das, denn es war schon immer so – vor jedem Sprung. Der dumpfe Druck im Magen verstärkt sich, und es kostet ihn eine verzweifelte Mühe, die Lippen zu einem Grinsen zu verziehen, als Oberleutnant Schneider zu ihm herübersieht.

Die Zeit schleicht weiter dahin, träge, mit fürchterlicher Langsamkeit. Immer noch brummen die Transportmaschinen im Tiefflug nach Süden.

Doch dann neigt sich die linke Tragfläche der »Dora« dem Meer entgegen. Nach einem weiten Bogen kurvt die Ju 52 nach Osten ein ...

Der Anflugkurs! durchfährt es Hertl, und dann sieht er, daß Oberleutnant Schneider sich aufrichtet und die Reißleine seines Schirms an dem Stahlseil entlang der oberen Rumpfseite einhakt...

*

Leutnant Krovius jagt immer noch der Inselerde entgegen, vom Schock gelähmt, der ihn vorhin beim Krachen der Einschläge erfaßt hatte. Mechanisch zieht er den Knüppel nach hinten, als unter der Rauchwand die Erdoberfläche heranhuscht, und erst jetzt kommt eine armselige Genugtuung darüber in ihm auf, daß offenbar wenigstens der Motor von der Trefferserie verschont geblieben war.

Der Flugplatz von Malemes zischt jetzt unter den Tragflächen dahin. Aber Krovius hat keinen Blick mehr für die Blitze übrig, die aus den Flak-Stellungen herauszüngeln. In diesen Augenblicken hat er sogar die Kameraden vergessen, die irgendwo hinter oder neben ihm sein müssen. In dem Wortgetümmel, das ihm aus der FT-Membrane entgegenschallt, würde er sie vielleicht nicht einmal hören, selbst wenn sie ihn rufen würden.

Die Küste kommt bereits auf die Frontscheibe zu und bleibt

kurz darauf hinter der Me 109 zurück. Wieder einmal blinzelt Krovius zu der linken Tragfläche hinüber. Sie ist von zahlreichen Schüssen durchlöchert wie ein Sieb. Erst jetzt sieht er die anderen Maschinen wieder. Sie haben neben ihm aufgeschlossen, und für Sekunden kommen hoch am Himmel Dutzende vom Kampfmaschinen in das Blickfeld des Leutnants: Bomber, die nordwärts auf See hinausfliegen.

Krovius' Augen irren über das Armaturenbrett, über die vibrierenden Nadeln der Instrumente. Sie zeigen keine Unregelmäßigkeiten, und ein Gefühl jäher Erleichterung will in ihm hochwallen.

Sie jagen jetzt bereits über das Mittelmeer, auf die Insel Antikythera zu. Die bange Sorge, die Krovius vorhin noch den Atem in der Brust gestaut hatte, wird immer schwächer. Links vom Kurs sieht er eine Schar von Ju-52-Transportern, dicht nebeneinandergereiht. Sie fliegen ziemlich tief, und jede Maschine hat einen Lastensegler im Schlepp.

Für geraume Zeit vergißt Krovius beim Anblick der auf Kreta zufliegenden Schleppzüge alles andere. Er möchte einkurven, um das zu beobachten, was jetzt jeden Moment geschehen muß: das Ausklinken der Segler. Doch dann überfällt ihn wieder die Erinnerung an das Prasseln der Einschläge in seiner Maschine, und er behält den Kurs bei, während er voll banger Sorge auf den Laufton des Motors horcht. Da! War da nicht etwas? Oder spielten die überreizten Nerven ihm bereits einen Streich? Nein – er hatte sich geirrt.

In etwa hundert Meter Höhe fliegen sie weiter nordwärts, und bald ist nichts mehr unter ihnen als die Weite der See. Die Gedanken des Leutnants eilen über die Distanz, die sie noch vom griechischen Festland trennt, zu dem Flugplatz von Molai, um dann zu den Transportmaschinen zurückzukehren, denen sie vorhin begegnet waren.

Doch da hat er das Gefühl, als ob er eine eisige Faust in seinem Nacken spüre. Ruckartig wandert sein Oberkörper in

den Gurten nach vorn, und sein Blick heftet sich auf die Nadel des Drehzahlmessers. Und jetzt vernimmt er auch das seltsame Klopfen wieder, das er vorhin schon einmal aus dem Summen des Triebwerkes herausgehört zu haben glaubte, aber diesmal ist es keine Täuschung mehr. Entsetzt beobachtet er den stetig sinkenden Zeiger des Drehzahlmessers, und auf einmal erkennt er auch die weißlichen Dampfwölkchen, die vom Motor her an der Kabine vorbeiziehen.

Wie aus weiter Ferne klingt eine Stimme aus den Kopfhörern, erregt und heiser: »Herr Leutnant, Ihr Motor ...!«

Langsam wendet Krovius den Kopf. Drei Maschinen fliegen neben ihm. Die »Me« von Feldwebel Kreuder, dem Gefährten unzähliger Luftkämpfe am Kanal und über England, ist so nahe, daß sein Gesicht unter dem Oval der Kopfhaube deutlich zu erkennen ist. Die wenigen Worte waren offenbar alles, was er hervorbrachte.

Aus! denkt Krovius. Ich werde es nicht mehr schaffen. Ich werde hinunter müssen und notwassern. Eine andere Möglichkeit gibt es nicht mehr...

Er spürt bereits die Hitze, die vom Motor her in die Kabine schlägt, und er weiß, daß ihm nicht mehr viel Zeit bleiben wird für irgendwelche Entschlüsse.

Sein Blick ist auf Kreuders Kopf unter der niedrigen Glashaube der anderen »Me« gerichtet, als er die Worte hervorstößt – die letzten, die er je ins Mikrophon dieser Maschine sprechen wird: »Ich muß hinunter – macht es gut – und grüßt mir die anderen!«

Er hört nicht mehr, was die Männer seines Schwarms antworten. Die Hitze in der Kabine ist inzwischen fast unerträglich geworden. Durch den Motor geht ein Schütteln. Die Rauchwolken werden dunkler und färben sich mit den ersten Anzeichen des beginnenden Brandes.

Den Knüppel nach vorn gedrückt, lenkt Krovius die rauchende Maschine auf die Oberfläche des Meeres zu. Die

Qualmwolken schlagen über die Kabine und nehmen ihm für Sekunden die Sicht. Todesangst quillt in ihm hoch, Panik darüber, im entscheidenden Moment des Aufsetzens auf das Wasser vielleicht nichts sehen zu können.

Doch das Schicksal ist ihm noch einmal gnädig. Für Augenblicke zerflattern die dunklen Wolken. Der Blick auf das Wasser wird frei. Es ist höchstens noch zehn Meter entfernt. Ein leichter Zug am Knüppel.

Die Hitze läßt Krovius' Atem stocken. Dann hört er unter dem Rumpf ein schleifendes Geräusch. Ein Ruck, die Maschine bäumt sich auf, wird hochgeschleudert und fällt dann wieder auf das gischende Wasser zurück. Dampf Wolken zischen aus dem Motor, werden von den Wellen überspült und sinken in sich zusammen. Die Vorwärtsbewegung wird langsamer, und dann kommt der Augenblick, wo Krovius die Kabine hochstemmt und das Meerwasser zu ihm hinauf gurgelt...

*

»Da drüben ist eben eine Me 109 aufs Wasser heruntergegangen«, klingt die Stimme Unteroffizier Maurers in das Dröhnen der BMW-Motoren hinein. Er nimmt das Fernglas von den Augen und sieht zu Keßler hinüber.

»Es wird nicht der letzte Vogel sein, der heute herunter muß«, gibt der Feldwebel nervös zurück. Und dann, wenige Sekunden später: »Verdammt und zugenäht, sind das im Augenblick deine ganzen Sorgen?« Er löst kurz die Rechte vom halbrunden Griff des Steuerhorns. »Da, sieh lieber nach vorn! Der Höllenzauber wird nämlich bald uns gelten ...«

»Beruhige dich«, sagt Maurer, »bei mir ist alles in Ordnung. Alles sitzt, jeder Wert, jede Sekunde. Und ich red' immer gern von was anderem, wenn vor mir der Teufel die Arme ausbreitet. Verstehst du das?«

Irgendwie wirkt es anscheinend erleichternd auf Keßler, als er bei den laut herausgebrüllten letzten Worten des anderen spürt, daß auch dessen Nerven bis zum Zerreißen gespannt sind.

Er sieht jetzt die Nordwestküste Kretas immer deutlicher aus dem Meer aufsteigen, einen hellen Wall, über dem eine blitzsprühende Rauchwand schwebt, und er spürt, wie ihm der Schweiß aus allen Poren bricht, wie die Muskeln seiner Arme sich verkrampfen, denn es ist für ihn das erste Mal, daß er eine Transportmaschine einem im feindlichen Flak-Feuer liegenden Ziel entgegenlenkt.

In diesen Augenblicken hat er den Kameraden an seiner Seite vergessen, selbst die Männer, die hinter ihm in dem langen Rumpf sitzen. Die anderen Maschinen, die wie eine Schar plumper Riesenvögel neben, vor und hinter ihm über das Meer ziehen, kaum zwanzig Meter von den leicht bewegten Wellen entfernt, sind nur noch undeutliche Schemen, die ebenfalls keine Rolle mehr für ihn spielen.

Sein Blick saugt sich nun förmlich an den Blitzen fest, die pausenlos aus der Rauchwand herauszüngeln. Irgendwo in dieser Hölle, denkt er noch, müssen vorhin die Lastensegler niedergegangen sein. Er hätte jetzt nach den Ju 52 Ausschau halten können, die vor kurzer Zeit die Segler herangeschleppt hatten, aber er tut es nicht. Er spürt nur die Revolte seiner Nerven, die stumme Angst vor dem Ende, das in kurzer Zeit in irgendeiner Form herannahen kann, und er wendet wie hilfesuchend den Kopf.

Maurers Gesicht, bei diesem Flug Beobachter und Absetzer zugleich, ist ihm zugewendet, schmal, kantig, mit hervortretenden Wangenmuskeln. Seine Rechte umklammert die Flugkarte mit den Spezialmarkierungen. Und auf einmal fühlt er, wie die Sicherheit langsam wieder zurückkehrt und der schmerzende Druck im Magen sich lockert.

Ein verzerrtes Lächeln huscht über sein Gesicht, als er

wieder nach vorn sieht. Aus der Rumpfoberseite der Führungsmaschine schiebt sich eine gelbe Flagge heraus, das Signal für das kurz bevorstehende Absetzen der an Bord befindlichen Fallschirmjäger.

Maurer sitzt wie sprungbereit neben ihm. Sekunden vergehen noch, bis die an der Spitze fliegende Ju 52 sich aus dem Tiefflug löst und zu steigen beginnt. Die nachfolgenden Maschinen fliegen das Manöver mit, und auch Keßler zieht die Steuersäule nach hinten.

Die Nadel des Höhenmessers steht auf hundert Meter, als er das schwere Flugzeug wieder in die Horizontale legt. Dicht vor ihnen, höchstens noch einige Kilometer entfernt, schiebt sich die Westflanke von Kap Vuxa heran. Kaum einen Zentimeter hinter dem Landfinger befindet sich auf der Karte des Unteroffiziers im Beobachtersitz ein rotes Kreuz. Es überdeckt die Markierung des Flugplatzes von Malemes.

Ein seltsames Vibrieren läuft durch Keßlers Arme. Er weiß, was es bedeutet, und stemmt die Füße wie haltsuchend fester gegen die Seitenruderpedale. Die Maschine schaukelt leicht zur Seite, schwingt sich dann aber wieder auf den Kurs.

Maurers Hand zuckt zum Armaturenbrett. Durch das Rauschen der Motoren hindurch hört Keßler das dunkle, drohende Tuten der Absetzhupe, während unten aus dem Rauchvorhang die ersten Feuerschnüre in den Himmel hineinprasseln ...

Der Bordmechaniker hat sich neben der geöffneten Luke festgeklammert. Fauchend zerrt der Fahrtwind an seiner Kombination und an seinem Körper. Kaum einen Meter von ihm entfernt steht Oberleutnant Schneider vor dem geöffneten Luk, die Hände an die seitlichen Ränder geklammert, die Beine in den Knien leicht eingeknickt.

Das junge Gesicht wirkt völlig verändert und um Jahre gealtert, wie eine Maske. Noch einmal huscht sein Blick zur Seite, wo die anderen in einer langen Reihe unter der Stahlleine

stehen. Helm reiht sich an Helm, Körper an Körper. Die Gestalten in den tarngefleckten Sprunghemden bewegen sich im Rhythmus der Motoren nur leicht, sonst sind sie starr wie Statuen. Ihre Blicke sind auf das gährende Loch in der Rumpfwand gerichtet und auf den Oberleutnant, der in wenigen Sekunden In das Nichts hineintaumeln wird.

Von unten her zischen Glutfäden an der Maschine vorbei. Auch Oberjäger Hertl sieht sie. Er steht neben Feldwebel Kronbein als dritter an der Sprungluke. Rauch wallt an der Öffnung vorbei. Eine schwere Druckwelle brandet heran und schüttelt die Transportmaschine wie eine Riesenfaust. Wieder einmal gaukeln die schwerwiegenden Namen blitzschnell vor der Erinnerung des Oberjägers vorbei: Malemes, Höhe 107, Tavronitis ...

Das Signal der Absetzhupe dringt jetzt wie ein Stich mit glühenden Nadeln in sein Hirn. Oberleutnant Schneiders Körper duckt sich, dann hechtet er aus dem Luk. In der nächsten Sekunde steht Kronbein vor der Öffnung, ein Atemholen, und auch er ist nicht mehr zu sehen. Und dann ist Hertl vor dem gährenden Loch, durch das der Wind hereinheult. Sein Blick erfaßt die Rauchwand unter der Maschine, die verschwommenen Konturen der Erde, dann drückt er sich ab und fällt mit ausgebreiteten Armen in die Tiefe ...

Hundert Meter Höhe! Es ist Wahnsinn, was wir da machen. Und mit diesem Vogel, der wie eine riesige Zielscheibe ...

Ein greller Blitz zerfetzt die Gedankenkette. Der Feuerball wird in Sekundenschnelle von einem aufquellenden Rauchknäuel umrankt, während eine schwere Preßwelle die Transportmaschine erfaßt und sie wie ein Spielzeug zur Seite wirft.

Verzweifelt gibt Keßler Gegensteuer. Das Entsetzen packt ihn, während er erkennt, wie er auf die benachbarte Maschine zugetrieben wird. Aber der Schlag, vor dem er sich innerlich

bereits geduckt hatte, erfolgt nicht. Die »Ju« gehorcht sofort dem Steuer und schert wieder in die Gegenrichtung.

Voraus ziehen die anderen Transporter in schwacher Linkskurve bereits wieder seewärts. Ihre Bugs sind leicht nach unten geneigt.

Auch Keßler drückt die Steuersäule langsam nach vorn, und erst jetzt erinnert er sich wieder an den Kameraden auf dem Nebensitz. An ihm vorbei wandert sein Blick zu der Insel hinunter, die sie soeben überflogen hatten. Irgendwo am Nordrand lodert ein hoher Flammenturm.

Im nächsten Moment wird eine an der rechten Flanke des Verbandes fliegende Ju 52 von einem grellen Feuerball umhüllt. Mit geweiteten Augen starrt Keßler auf die Trümmerstücke, die wie eine dunkle Wolke in die Tiefe sinken.

Ein heißer Atem streift seinen Nacken, und er dreht den Kopf zur Seite. Das fahle Gesicht des Bordmechanikers taucht über ihm auf. Der Obergefreite wendet sich aber sofort wieder um und geht in den Rumpf hinein.

Auf einmal krächzen, zum erstenmal nach dem Anflug, wieder menschliche Laute in das tiefe Dröhnen der Motoren: Maurers Stimme.

»Geschafft!« sagt er. »Wir haben es hinter uns.« Und Sekunden später: »Wir wenigstens ...«

Keßler nickt und hebt die Rechte. Mit dem Ärmel der Kombination wischt er über die Stirn. Aber er sagt nichts. Noch nicht...

*

Das Splittern und Krachen unter dem Rumpf des Lastenseglers schien kein Ende nehmen zu wollen. Doch nun ist es verstummt. Die an der Spitze zerfetzte linke Tragfläche liegt auf einem der Geröllbrocken, die hier überall die Erde

bedecken.

Langsam hebt Feldwebel Kreuz den Kopf, den er vorhin über das Steuer hatte sinken lassen. Er versucht immer noch zu begreifen, daß diese kriminelle (Fliegerausdruck für gefährlich, waghalsig, etc.) Landung doch gelungen war, daß er noch Leben in sich spürt...

Da packt ihn irgendeiner an der Kombination und zerrt ihn in die Höhe, Erst jetzt hört Kreuz bewußt das Bellen von MG-Salven, das Peitschen von Fla-Geschützen, das Schreien Verwundeter und gellende Kommandostimmen.

Er zwingt sich aus dem Ausstieg, fällt gegen einen Stein und sinkt stöhnend auf die heiße Erde. Der Jäger, der ihn aus der Maschine gezerrt hatte, löst sich von seiner Seite und macht einige Schritte. Doch schon wenige Sekunden später bäumt er sich auf, reißt die Arme in die Höhe und fällt mit einem gurgelnden Schrei auf den Rücken.

Rufe nach dem Sanitäter gellen durch den Lärm, wütendes Brüllen von Unterführern und das Rattern von Maschinengewehren.

Oberjäger Schuster hastet vorbei und verschwindet hinter einem der Steine. Wie unter einem Zwang hebt der Feldwebel den Kopf. Sein Blick wird starr, als er in einiger Entfernung einen völlig zerborstenen Lastensegler an einem Felsenhang kleben sieht. Regungslose, verkrümmte Gestalten in der näheren Umgebung deuten darauf hin, welches Schicksal die Männer in dem vom Aufprall auseinandergerissenen Flugzeug ereilt hatte.

Ein Stück entfernt liegen einige Jäger in Stellung. Manchmal kommt die Rot-Kreuz-Armbinde eines Sanitäters in Sicht, der offenbar gerade einen Schwerverwundeten versorgt.

Das ist die Hölle! denkt Kreuz. Hier kommt keiner von uns mehr lebend heraus. Er preßt das Gesicht gegen den gelben Steinstaub, als einige Garben aus den doppelläufigen Maschinengewehren der Engländer dicht über ihn

hinwegsirren. Querschläger jaulen durch die Luft, und irgendwo in dem ohrenbetäubenden Lärm erklingt wieder der langgezogene, schrille Schrei eines Schwerverwundeten.

Allmählich nur weicht die Lähmung des Entsetzens aus dem Piloten des Lastenseglers. Er erinnert sich daran, daß er von jetzt an zu diesen Männern gehört, die er vor einiger Zeit hier gelandet hatte. Er springt auf, wirft sich nach wenigen Schritten wieder hin und landet nach einem weiteren Sprung dicht neben Schuster. Der Oberjäger fährt herum, seine Augen flackern. »Wir müssen sie packen«, keucht er, während er zum Flugplatzrand hinüberdeutet, wo sich die runden Wälle der Flak-Stellungen deutlich von der Erde abheben. Er brüllt einen kurzen Befehl in den Gefechtslärm und wartet noch, bis das englische MG zu feuern aufhört. Dann schnellt er hoch, »Los, vorwärts ...!«

Rechts hinter ihm kommt der Gefreite Penzberger in die Höhe. Schon im nächsten Moment sieht Kreuz ihn tödlich getroffen zurücksinken. Die Hand noch auf das Herz gepreßt, das soeben von einer Kugel durchbohrt wurde, fällt er polternd auf die Erde.

Der Schock des Feldwebels währt nur Sekunden, dann ist auch die letzte Hemmung von ihm abgefallen. Er wälzt sich herum, packt den Karabiner des Gefallenen und stemmt sich keuchend in die Höhe.

Vor ihm huschen die anderen auf den Flugplatzrand zu. Zwischen den Rauchschwaden erkennt er Schuster am Rand eines Bombenkraters und läuft auf ihn zu. Kugeln pfeifen vorbei, aber Kreuz achtet nicht mehr darauf. Eine verzweifelte Wut hat ihn gepackt, und er läßt sich erst wieder zu Boden fallen, als über ihm etwas auf die Erde zuheult. Es sind zwei Me 110, die, aus allen Rohren feuernd, im Tiefflug auf den Flugplatz zudonnern und kurz darauf außer Sicht kommen.

»Weiter, auf!« gellt Schusters Stimme durch das Bellen der Maschinengewehre. »Vorwärts, mir nach ...!«

Der Feldwebel löst sich wieder vom Boden, am ganzen Körper in Schweiß gebadet. Plötzlich sieht er mitten in die Abschußblitze eines englischen Maschinengewehrs. Er duckt sich, geht in die Knie und hört die Geschosse dicht über seinem Kopf vorbeizischen. Fast im gleichen Augenblick spürt er einen schweren Schlag an seinem Oberarm und wird zur Seite geworfen. Stöhnend wälzt er sich hinter einen Stein und legt sich dann auf den Rücken.

Während die Kugeln weiterhin über die Erde prasseln und Schusters Stimme wieder zu ihm herüberklingt, starrt er auf den Blutstrom, der aus dem zerfetzten Ärmel seiner Kombination herausquillt.

Instinktiv preßt er die Hand auf die Wunde und starrt zum Himmel hinauf. Ein Körper klatscht neben ihm auf den Boden, und Sekunden später schrillt der Schrei des Mannes nach dem Sanitäter durch die Luft.

Als Kreuz den Kopf herumdreht, sieht er das rote, verschwitzte Gesicht des Gefreiten Plein neben sich.

»Nicht so schlimm«, hört er ihn sagen, »das ist 'ne Kleinigkeit, Feldwebel!«

Von hinten scharren Schritte über den Fels, und dann beugt sich ein schweißtriefender Obergefreiter über den Feldwebel. Kreuz schließt erleichtert die Augen, als er die Armbinde des Sanitäters erkennt.

Der Obergefreite zerrt gerade eine Binde aus seiner Ledertasche, als von Nordwesten her immer stärker anschwellendes Motorengeräusch den Gefechtslärm übertönt,

»Sie kommen!« schreit der Gefreite Plein. »Da – die Kumpels kommen!«

Der Anblick der über der Rauchwolke dahindröhnenden Ju 52 läßt Kreuz sogar den ziehenden Schmerz in der Schußwunde vergessen. In geringer Entfernung hört er Handgranatendetonationen, und irgendwie hat er auch das unbestimmte Gefühl, als ob die Abschußgeräusche der

britischen Flak-Batterien in der Zwischenzeit spärlicher geworden seien.

Er sollte sich nicht getäuscht haben. Denn trotz des furchtbaren Abwehrfeuers war es nicht nur Schuster und seinen Männern gelungen, verschiedene Flak-Stellungen außer Gefecht zu setzen. Auch andere Gruppen hatten das geschafft.

Droben am Himmel lösen sich jetzt die ersten Jäger aus den Luken der Transportmaschinen. Fallschirme blähen sich auf, einer nach dem anderen. Kaum hundert Meter über der Erde schaukeln die Schirme der Hölle von Malemes entgegen.

Die ersten Ju 52 dröhnen bereits wieder seewärts, doch über See folgen andere in einem kilometerlangen, endlos erscheinenden Zug. Immer weitere Fallschirme pendeln der felsigen Erde entgegen, und auf einmal hört auch Kreuz die Schreie, die von überallher im Lärmen der Motoren und dem Knallen der Schüsse zu hören sind.

Aber dann massiert sich das Feuer der Engländer wieder, und der Feldwebel preßt entsetzt die Lippen zusammen. Er sieht, wie sich viele der Körper an den Halteseilen aufbäumen, in sich zusammensacken ...

Der Oberjäger Hertl sieht es ebenfalls, ganz aus der Nähe sogar. Er erkennt auch die weit aufgerissenen Münder der Kameraden, während sie sich in den Gurten aufbäumen und dann in sich zusammensinken.

Irgendwo in seinem Unterbewußtsein bildet sich die Vision, an einem Hinrichtungspfahl zu hängen und in die Gewehrmündungen des Exekutionskommandos zu blicken. Er weiß nicht, wie lange er schon in der Luft schwebt, Sekunden nur oder Ewigkeiten.

Es waren bisher aber tatsächlich nur wenige Sekunden, und es werden auch nicht mehr viele vergehen, bis seine Füße den Boden am Rand des kleinen Olivenhaines berühren werden. Aber noch ist es nicht soweit, noch trennen ihn mindestens zwanzig oder zehn Meter von der Erde. Eine winzige

Zeitspanne, die für die anderen hinter den Maschinengewehren allerdings vollauf genügen kann, ihn und viele andere in den Tod zu schicken.

Sein Herz hämmert nur so in der Brust, während er in die unzähligen Abschußblitze der britischen Maschinenwaffen blickt. Kugeln pfeifen vorbei, MG-Garben, Geschosse zerfetzen den Rand des flatternden Schirms über seinem Kopf. Von rechts her pendelt ein anderer Schirm heran. Ein Toter hängt in den Gurten, ein Mensch, der kein Gesicht mehr hat.

Der Schrei des Entsetzens bleibt Hertl in der Kehle stecken, denn im nächsten Augenblick huscht die Erde auf ihn zu. Er spannt die Muskeln, federt den Stoß ab und läßt sich über die Schulter rollen.

Während die Fallschirmseide über ihm zusammenfällt und sein einer Arm sich in den Leinen verheddert, preßt er bereits den Körper an den Boden und ringt nach Atem. Im Dröhnen der Flugmotoren, im Knallen der Fla-Kanonen, der MG und der unzähligen anderen Waffen sind immer wieder Schreie zu hören, die wie Stiche in die Ohren fahren.

Mit raschen Handbewegungen löst Hertl die Gurte und wühlt sich unter dem Fallschirm hervor. Die gleißenden Strahlen der Sonne fallen auf sein Gesicht und blenden ihn. Doch dann sieht er im Widerschein des grellen Lichtes die dahinstürmenden Gestalten mit den runden Springerhelmen. Irgendwo hört er Oberleutnant Schneiders Stimme und läuft darauf zu. Wenige Augenblicke später hat er den Kompaniechef erreicht, rutscht neben ihm am Rand eines Bombentrichters hinab und wischt sich den Staub aus den Augen.

»Hier ist vielleicht was los, Herr ...«

»Sehe ich, Mann!« schreit Schneider und zieht das rechte Bein an. »Sammeln Sie Ihre Gruppe und ...«

Er verstummt und dreht sich halb auf den Rücken. Mit verzerrtem Gesicht blickt er zu den Fallschirmen hinauf, die sich in geringer Entfernung unter den vorbeidröhnenden Ju 52

aufblähen. »Also!« brüllt er dann. »Die Gruppe her, und dann dort vorn gegen den Flugplatz ...«

»Jawohl«, röchelt Hertl und zieht sich ebenfalls in die Höhe. Er huscht über den Kraterrand und läuft auf einen Steinbrocken zu. Dahinter liegen zwei seiner Männer, die Gesichter gegen die Erde gepreßt. Sie heben zögernd die Köpfe und starren den Oberjäger an.

»Wo sind die anderen?«

Sie zucken die Schultern und schweigen.

»Los!« keucht Hertl. »Handgranaten parat machen und dann auf. Dort drüben liegt der Chef. Hoch, kommt!«

*

Weit auseinandergezogen fliegen die Staffeln der Transportgeschwader nordwärts über die See, der Südküste Griechenlands entgegen. Immer weiter bleibt die Insel Kreta hinter ihnen zurück, auf deren Boden zu dieser Zeit Unvorstellbares geschehen muß.

Maurer hat den Oberkörper nach rechts gedreht, ein Fernglas vor den Augen. Er hält die Okulare in die Richtung, wo Scharen von Ju 52 jetzt gerade von der Küste her aufs Meer hinausfliegen.

Der Unteroffizier läßt das Glas sinken und sieht zu Keßler hinüber.

»Sieht aus, als ob sie es auch bei Chania geschafft hätten«, erklingt kurz darauf seine Stimme.

Keßler nickt. Er spürt, wie schwer es ihm fallen würde, auch nur ein Wort zu sprechen. Die Erregung hockt noch in ihm; in der Kehle, in den Gliedern, überall. Und auch die schrecklichen Bilder sind in ihm noch so gegenwärtig, als ob sich die Szenen erst vor einigen Augenblicken abgespielt hätten.

Immer noch glaubt er die zuckenden Körper zu Tode getroffener Fallschirmjäger an den Gurten hängen zu sehen, die

zerfetzten Schirme, die Mündungsflammen der unzähligen MG und Fla-Waffen drunten auf der Erde. Und auch jetzt ist es für ihn noch fast unfassbar, daß sie sich bereits auf dem Rückflug befinden und nicht irgendwo als verkohlte Leichen zwischen den weit verstreuten Trümmern ihrer Maschine liegen. Das Entsetzen zieht noch nachträglich in ihn hinein, als er daran denkt, wie sie, einer riesigen Zielscheibe gleich, über den Absetzpunkt geflogen waren, und das mit einer so langsamen Fahrt, daß man hätte glauben können, die Maschine bleibe förmlich in der Luft stehen.

Er löst nun den Blick von der Oberfläche des Meeres und sieht zu den anderen Transportflugzeugen hinüber. Doch auf einmal ist wieder Maurers Stimme da.

»Dort unten!« sagt er, das Glas absetzend. »Da schwimmt einer im Wasser. Ein Schlauchboot. Vielleicht gehört er zu dem Jäger, den wir auf dem Anflug heruntergehen sahen. Das Boot war im Glas deutlich zu sehen gewesen.«

Keßler brauchte einige Sekunden, bis er den Sinn der Worte begreift. Dann blickt auch er aufs Meer hinab, kann aber den winzigen gelben Fleck mit bloßem Auge nicht ausmachen.

»Sicher war das der aus der Me 109«, schallt jetzt Termaths quäkende Stimme über die Ei-Vau. »Soll ich die Position durchgeben, Herr Unteroffizier?«

»Nicht nötig, ich hab' sie markiert«, gibt Maurer zurück.

Er sieht von der Flugkarte auf und läßt die Augen übers Meer schweifen. Sie schweigen wieder, und die Zeit rinnt dahin. Links und rechts von ihnen ziehen die anderen Maschinen nordwärts. Nur manchmal kommt eine kurze Durchsage über die Bord-zu-Bord-Verständigung.

Monoton summen die Motoren. Aber keiner der Männer sehnt die Inseln westlich des Peloponnes herbei, die ihren Weg nach Athen und zum Flugplatz flankieren werden. Denn schon jetzt wissen sie, daß dieser Flug nach Kreta nicht der einzige dieses Tages bleiben wird.

Eine Viertelstunde reiht sich an die andere. Rechts vom Kurs schält sich die Insel Milos aus dem Meer, im Norden umsäumt von kleineren Eilanden.

Keßler sieht nach rechts, als Maurer sich in den Gurten aufrichtet.

»Bald wird es soweit sein«, sagt er, »und was dann kommt, wird vielleicht genauso schlimm sein wie Kreta. – Wenn auch keiner mehr schießt, verflucht noch mal.«

Die anderen wissen, was er meinte. Er konnte nur an den Staub gedacht haben, an die dichte, graugelbe Wolke, die sie über Topolia so sicher wie sonstwas empfangen würde.

Auf Gegenkurs jagen einige Zerstörer im Tiefflug über die See, Sie ziehen hoch, haben innerhalb weniger Minuten die Flughöhe der Transporter erreicht und preschen vorbei.

Voraus zeichnet sich jetzt die Landspitze von Kap Sunton im Süden Athens vor dem Blau des Wasserspiegels ab. Die Maschine des Staffelp kapitäns legt sich in eine leichte Linkskurve.

Und auf einmal sehen sie den kilometerhohen Turm aus Staub, der sich dort über die Erde gewälzt hat, wo der Flugplatz von Topolia liegen muß.

Rote Leuchtkugeln flirren manchmal durch die graue Wand, und bei dem Gedanken an die bevorstehende Landung verblaßt in Keßler zum erstenmal die Erinnerung an den Flug über Kreta ...

Oberwerkmeister Hummel und ein gutes Dutzend Warte stehen am Rand des Staffel-Liegeplatzes der »Ersten« und blicken entsetzt in die Staubwand. Die wirbelnden Staubpartikel hatten sich schon nach der Landung der ersten Maschinen in die Höhe geschoben und hängen jetzt wie ein undurchdringlicher, gewaltiger Filter vor dem Licht der Sonne.

Hoch am Himmel dröhnen die Motoren vieler Flugzeuge, und es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß es die von Kreta zurückgekehrten »Ju's« des Geschwaders sind. Keiner

der Männer weiß etwas von den verzweifelten Bemühungen der Peiler und der anderen Männer in der Bodenfunkstelle, die versuchen, die sich anbahnende Katastrophe zumindest hinauszuschieben.

Hummel duckt sich unwillkürlich, als es in der Staubwolke zu brummen beginnt und das Geräusch von Flugmotoren immer lauter wird.

Die Sicht ist so schlecht, daß sie von der nunmehr zur Landung ansetzenden Maschine nicht einmal schemenhafte Umrisse erkennen können. Und das, obwohl das Flugzeug dem Motorengeräusch nach keine hundert Meter entfernt sein kann.

Mit angehaltenem Atem lauschen die Männer des technischen Personals wieder einmal in das zwielichtige Halbdunkel hinein, jeden Augenblick des Knalls gewärtig, der dann erfolgt, wenn Flugzeuge zusammenstoßen.

Schon wenige Augenblicke später hören sie das Geräusch und das gleichzeitig aufklingende berstende Krachen.

»Sie sind zusammengeknallt!« schreit der Oberwerkmeister, während er zorn erfüllt seine Mütze vom Kopf reißt und sie auf den Boden wirft. »Dieser Dreckplatz bringt mich noch um den Verstand ...«

Die weiteren Worte ersticken im Lärm anderer »Ju«-Motoren. Offenbar haben sich zu diesem Zeitpunkt sogar mehrere Flugzeugführer in die undurchdringliche Staubmasse hineingewagt.

»Mein Gott!« keucht Hummel. »Das gibt wieder ein Unglück!«

Er fährt herum, als ein rötlicher Streifen durch den Staub zieht.

»Leuchtkugeln!« sagt einer der Männer hinter ihm mit bebender Stimme.

Sie hören jetzt, wie die Motoren der anlandenden Maschinen wieder höher drehen und die Flugzeugführer anscheinend durchstarten. Es muß wohl so gewesen sein, denn die

Motorengeräusche entfernen sich und verschmelzen schließlich mit dem monotonen Dröhnen der anderen Flugzeuge, die über dem Staubpilz pausenlos ihre Kreise ziehen.

»Da – da!« brüllt einer der Mechaniker. »Da kommt wieder einer!«

Der Oberwerkmeister reißt die Arme in die Höhe, die Hände zu Fäusten geballt. Aber seine Verzweiflung hilft überhaupt nichts. Er ist genauso zur Tatenlosigkeit verurteilt wie die vielen anderen Männer rings um den Platz. Sie können nur hoffen, daß es nicht zu einem weiteren Zusammenstoß kommt. Das ist alles, was ihnen vorläufig zu tun übrigbleibt. Denn einmal müssen die Maschinen herunter, wenn ihre Treibstoffreserven zur Neige gehen.

»Das ist Wahnsinn!« keucht Hummel. »Heller Wahnsinn!«

Im nächsten Moment zuckt sein Kopf in die Höhe. Dieses Mal sehen sie die Konturen der zur Landung ansetzenden Maschine. Sie blubbert in solch geringer Entfernung vorbei, daß sogar das Balkenkreuz auf dem Rumpf undeutlich zu erkennen ist.

Und noch einmal halten die Männer den Atem an ...

*

Im Stabsquartier des XI. Fliegerkorps ist gerade wieder einmal eine der zahlreichen Besprechungen zu Ende gegangen. Die Nachrichten vom Verlauf des Unternehmens »Merkur« waren bis jetzt mehr als spärlich gewesen und setzten sich eigentlich nur aus Meldungen der ersten zurückgekehrten Transportverbände zusammen.

Major Wenger ist wieder in seinen Dienstraum zurückgegangen, begleitet von dem jungen Ordonnanzoffizier. Der Leutnant steht gerade am Fenster und betrachtet anscheinend den Himmel. Wenger, an der großen Karte stehend, wirft ihm einen schnellen Blick zu. Für Sekunden

huscht ein Lächeln über sein Gesicht, als er daran denkt, daß dieser blutjunge, sympathische Offizier praktisch seinen eigenen Schatten darstellt. Aber auch Major Wenger mag den Leutnant gern, dessen Vater er gut und gerne hätte sein können.

Der gelöste Ausdruck verschwindet aber sofort wieder von Wengers Gesicht, als er an die Operationen auf Kreta denkt. Er ist dermaßen mit seinen Überlegungen beschäftigt, daß er nicht einmal hört, als Leutnant von Meirin den Raum verläßt. Die sorgenvolle Atmosphäre, die vorhin bei der Besprechung geherrscht hatte, ergreift jetzt auch von ihm wieder Besitz. Er tritt näher an die Karte heran und betrachtet die Gegend rings um Malemes und Chania.

»Und keine Spur von einer offiziellen Nachricht«, murmelt er halblaut vor sich hin. »Abgesetzt sind die Jäger ja, wie die Transporter meldeten, aber was wird nachher mit ihnen geschehen sein?«

Er schüttelt den Kopf und denkt an frühere Feindlage-meldungen. Danach sollen unter dem Kommando des neuseeländischen Generalmajors Sir Bernhard Preyberg mindestens dreißigtausend Soldaten die Insel verteidigen (es waren rund zweiundvierzigtausend) – Engländer, Griechen, Australier und Neuseeländer. Und was haben wir dagegen eingesetzt? fährt Wenger in seinen düsteren Überlegungen fort. Runde fünftausendfünfhundert Fallschirmjäger – wenigstens für den ersten Angriffstag – und insgesamt etwa dreizehntausend Gebirgsjäger Ringels allerdings... Die Tür wird aufgerissen, und Leutnant von Meirin stürzt herein. Sein Gesichtsausdruck läßt darauf schließen, daß er eine Hiobsbotschaft zu überbringen hat. Es ist auch so.

»Herr Major«, stößt er verwirrt hervor, »soeben ist eine Meldung eingegangen – ich war gerade dabei, als der Spruch abgegeben wurde –, daß Generalleutnant Süßmann und sein gesamter engerer Stab den Tod gefunden haben...«

»Das kann doch nicht wahr sein!« entsetzte sich Wenger.

»Wie, um Gottes willen, konnte das nur geschehen?«

Der Leutnant schluckt einige Male, ehe er erwidert:

»Die Meldung kam von den Transportern und auch von einem Kampfgeschwader. Danach sollen die fünf Ju 52 mit den Lastenseglern im Schlepp in die Luftwirbel einer vorbeifliegenden He 111 gekommen sein...«

»... und Süßmann saß in einem der Segler?«

»Jawohl«, nickt der Leutnant, »das Schleppseil zur ›Ju‹ ist dann gerissen, und die DFS 230 mit dem General stürzte ab. Auf der Insel Ägina ist die Maschine zerschellt...«

Er verstummt, wischt sich mit einer fahrigen Bewegung über die Stirn und starrt dann den Major wieder an.

Wenger wendet sich ab und steuert auf einen Stuhl zu, auf dem er sich niederläßt.

»Das heißt also«, murmelte er dann, »daß somit die gesamte Führung der Gruppe ›Mitte‹ ausgefallen ist.«

Sein Blick richtet sich auf die große Karte und bleibt auf der Markierung von Chania haften. Es ist der Raum, wo die Gruppe »Mitte« während der Anflugoperation der ersten Welle abgesetzt wurde.

Der Major steht wieder auf. Süßmann, denkt er, Kommandeur der 7. Fliegerdivision, es ist nicht zu fassen ...

Der Ordonnanzoffizier sieht ihn immer noch an, als er sich langsam abwendet und auf die Karte zugeht.

»Und von Malemes immer noch keine Nachricht?«

»Nein, Herr Major!«

Wenger senkt den Kopf,

»Was haben Sie für ein Gefühl, Herr von Meirin?«

Die Antwort erfolgt erst nach sekundenlangem Zögern:

»Kein gutes, Herr Major!«

*

Die »Dora« kreist nun schon fast eine Stunde lang über der

Staubschicht, die wie ein undurchdringlicher Vorhang über dem Flugplatz von Topolia hängt. Aus den Kopfhörern des Funkers Termath kommt eine Unglücksnachricht nach der anderen. Er weiß selber nicht mehr, wie viele Maschinen drunten in der Staubhölle schon zusammengestoßen sein sollen. Aber auch jetzt besteht für die »Dora« noch der Befehl, weiter zu kreisen und zu warten. Offenbar noch so lange, bis das Tohuwabohu drunten auf dem Platz wenigstens einigermaßen beseitigt ist. Keßler hält die Maschine nun schon die ganze Zeit über in flachen Linkskurven. Er ist am ganzen Körper in Schweiß gebadet, und bei jedem Blick nach unten überfallen ihn dunkle, drohende Ahnungen. Wenn er zu Maurer hinübersieht, dann erkennt er jedesmal das nervöse Spiel seiner Hände und die bange Frage auf seinem Gesicht: Ob wir es wohl schaffen werden?

Ein rötlicher Lichtstreifen glimmt jetzt wieder durch die Staubwand. Es sieht aus, als ob darin soeben eine Illuminationslampe aufgeleuchtet sei. Aber jeder an Bord der Transportmaschine weiß, daß es erneut eine Leuchtkugel war, die irgendeiner Besatzung vor die Nase geschossen wurde, um einer bestimmten Gefahr wegen die Landung zu verhindern.

»Wie lange das wohl noch gehen wird?« scheppert jetzt Maurers Stimme über die Ei-Vau.

Kepler gibt ihm keine Antwort, Er zuckt nur die Schultern. Sein Blick wandert durch den Luftraum. Überall in näherer oder weiterer Entfernung kurven noch andere Maschinen durch den Himmel – Dutzende.

Einige neigen jetzt die Bugs nach unten und stechen in die Staubwand hinein.

»Hals- und Beinbruch!« kommt es von hinten. Es war Fürtlein, der die Worte in einer Anwandlung grimmigen Galgenhumors ausgesprochen hatte.

»Halt die Schnauze, verdammt noch mal!« schreit Keßler. »Solche blödsinnigen Bemerkungen haben uns gerade noch

gefehlt.«

Es bleibt daraufhin still in den Kopfhörern. Nur das Knistern des Netzgeräusches ist zu vernehmen und das monotone Brummen der Motoren.

Sekunde reiht sich an Sekunde, Minute an Minute. Immer wieder leuchtet der rötliche Schein durch die Staubwolke.

Noch eine halbe Stunde vergeht, bis auch Keßler die Ju 52 der Obergrenze der Staubschicht nähert. Ein trübes Zwielight umhüllt die Kanzel, als sie immer tiefer in die undurchdringliche Masse hineintauchen.

Ein regelrechter Blindflug hat jetzt begonnen. Gebannt hängt Keßlers Blick an den Instrumenten: Am künstlichen Horizont, dem Wendezeiger, der Nadel des Variometers. Mit drei Meter Fallen pro Sekunde lenkt er die Transportmaschine ins Ungewisse.

Sein Körper ist verkrampft, und je weiter sie sich der Erde nähern, desto mehr spannen sich die Wagenmuskeln auf seinem Gesicht.

Mit langsamen Bewegungen zieht Maurer die Anschnallgurte fester über den Oberkörper. Vor der Frontscheibe wirbelt der Staub wie eine aus einem riesigen Kessel herausbrodelnde Dampfmasse. Nur noch die Aussage der Instrumenten hat jetzt Gültigkeit, sonst nichts ... 200 Meter, 150-100-80-50 ...

Vom Boden ist immer noch nichts zu sehen!

Die Handknöchel Keßlers treten weiß hervor, so fest umspannt er die Griffe der Steuersäule. Was wird in den nächsten Sekunden geschehen?

Die Nadel des Feinhöhenmessers ruckt bereits der Nullmarke entgegen!

Jetzt!

Ein polternder Stoß unter dem Rumpf, die Räder haben den Boden berührt...

Rings um die Maschine wabert der Staub. Hinten im Rumpf klammert sich Fürtlein an eine Verstrebung, während der

Funker den kleinen Tisch mit der Morsetaste als Halt für seine Hände benutzt.

Keßler kennt nur die ungefähre Richtung für die verhältnismäßig kurze Rollstrecke. Aber auch die wenigen hundert Meter können mit tödlichen Hindernissen gespickt sein.

Noch geschieht nichts. Unter dem Rumpf holpern die Räder, die langen Tragflächen wippen im Rhythmus der Fahrwerkstöße. Keiner der Männer an Bord der »Dora« wagt in diesen Sekunden zu atmen. Jeder wartet auf den Augenblick, wo vielleicht alles aus sein kann. Denn es gibt viele Möglichkeiten: Eine andere Maschine kann aus der Gegenrichtung kommen, in der Rollrichtung liegt vielleicht ein Wrack oder zumindest Teile davon ...

Die Vorwärtsbewegung wird langsamer, bald muß die Ju 52 zum Stillstand kommen. Fürtlein stößt die angestaute Luft aus den Lungen, den Blick auf eine der Seitenluken gerichtet.

Die Pelzstiefel an Keßlers Füßen bewegen sich in einem seltsamen Wechselspiel. Automatisch tippen sie auf die Seitenruderpedale, und immer wieder drückt er die Gashebel bremsend nach unten.

Sein Kopf zuckt herum, als links von der Kanzel ein schemenhaftes Gebilde in dem brodelnden Staubwirbel zum Vorschein kommt.

Es ist eine Ju 52, und in Sekundenbruchteilen erkennt Keßler, daß sich die linke Tragfläche in die Erde gebohrt hat. Unerbittlich kommen die mächtigen Konturen näher und näher heran. Mit einer automatischen Reflexbewegung läßt der Oberfeldwebel die »Ju« ein winziges Stück nach rechts scheren. Die Maschine hat nur noch wenig Fahrt und rächt sich daher auch nicht für die so überraschend erfolgte Richtungsänderung. Sie bleibt auf dem Fahrwerk, holpert mit quietschenden Reifen weiter.

Wie fasziniert ist Keßlers Blick auf die eine

Tragflächenspitze der beschädigten Transportmaschine gerichtet. Werden sie mit dem Flügel der eigenen Maschine dagegenkrachen? Oder...?

Aber die »Dora« huscht an der anderen »Ju« vorbei, und Keßler hat das Gefühl, daß die eine Flügelspitze nur wenige Zentimeter vom Tragflächenende des demolierten Flugzeugs entfernt gewesen sein konnte.

Neue Schweißbäche strömen über seinen Körper, während sich zum erstenmal seit Beginn der Landung die entnervende Spannung aus ihm löst.

Schon wenige Augenblicke später kommt es ihm jedoch zu Bewußtsein, daß es noch nicht den geringsten Grund zum Ausatmen gibt, denn jeden Moment kann eine andere Maschine auf sie zukommen.

Noch einmal spannt sich sein Körper, während er einen Schuß Gas in das linke Triebwerk hineinjagt und die »Ju« um neunzig Grad nach rechts scheren läßt. Die Luftschraube des Mittelmotors dreht bereits leer im Fahrtwind. Immer noch rollen sie durch die graue Wand, und auch jetzt verläßt sich Keßler nur auf sein Gefühl. Das verfluchte Halbdunkel will einfach kein Ende nehmen.

Plötzlich gellt ein Schrei aus den Kopfhörern. Fürtlein hat ihn ausgestoßen. Die weiteren Ereignisse rollen so schnell ab, daß sich das Entsetzen erst dann einstellt, als schon alles vorbei ist.

Maurer und Keßler sehen nur den mächtigen Schatten, der in geringer Entfernung vorbeizischt, und sie wissen, daß eine landende Maschine sie in gefährlich geringer Distanz passiert hatte.

Die »Dora« rollt weiter, und auf einmal beginnt es heller zu werden in der Maschine, Und da wissen sie, daß sie zumindest das Zentrum des Staubvulkans hinter sich haben.

Voraus kommen Gestalten in Sicht, Warte, die mit rudernden Armen auf die Maschine zugelaufen kommen.

Einer winkt mit großen Flaggen, und Keßler dirigiert die Transportmaschine hinter ihm her.

Als er das Signal zum Abstellen der Motoren erhält und die Triebwerke verstummt sind, legt er den Kopf über die gekreuzten Unterarme und schließt die Augen. Er hört zwischen dem Röhren der Motoren in und über der Staubschicht Stimmen und spürt dann eine Hand auf der Schulter. Langsam hebt er den Kopf. Maurer und die anderen stehen halb hinter ihm. Jeder streckt ihm die Hand kurz entgegen.

Kurz darauf steigen sie aus der Luke. Oberwerkmeister Hummel kommt angelaufen. Er stürmt auf Keßler zu und zieht ihn wortlos an seine mächtige Brust...

*

Für den Einsamen in der gelben Nußschale scheint Kreta in ebenso unerreichbarer Ferne zu liegen wie die griechischen Inseln. Stunden sind schon vergangen, seit die letzten Ju 52 zusammen mit Bombern und Zerstörern mit Nordkurs über ihn hinweggefliegen waren. Manche waren so tief über das Schlauchboot gezischt, daß Krovius vom Preßdruck beinahe ins Wasser geschleudert worden wäre. Doch nicht einmal ein Fluch war anschließend über seine Lippen gekommen, denn jedesmal war nur der Gedanke in ihm: Sie haben dich gesehen. Sie werden es melden, wo du auf dem Wasser schwimmst...

Dann war es stiller geworden am Himmel und über dem Meer, das mit leise gurgelnden Wellen das Rettungsfloß von einem Gischtkamm zum anderen hob. Und auch jetzt ist es noch so.

Krovius liegt auf dem Rücken, den Blick gegen den lichtüberfluteten Himmel gerichtet. Seine Kombination ist schon wieder getrocknet, aber er fühlt auch, wie ihm die gnadenlose Glut der Sonne immer mehr zu schaffen macht.

Und je weiter die Zeit voranschreitet, desto mehr verdrängt ein immer stärker werdendes Durstgefühl die Erinnerung an all das, was vor Stunden noch geschehen war. Selbst die Gedanken an die Kameraden auf dem Flugplatz werden spärlicher, und nur der sehnstüchtige Wunsch, bald von irgendeiner Seenotmaschine oder einem Schiff gerettet zu werden, überragt alle anderen Empfindungen.

Manchmal, wenn er über den Wulst des Schlauchbootes hinweg übers Meer sieht, bemerkt er große Fische, die sich aus dem Wasser schnellen und dann wieder irgendwo verschwinden. Er kann nicht wissen, daß diese Lebewesen für lange Zeit seine einzigen Gefährten bleiben sollen.

Ein fernes Motorengeräusch reißt ihn aus seinem dumpfen Brüten. Als er sich aufrichtet, bemerkt er weit im Nordwesten zwei dunkle Punkte, die rasch größer werden. Da schiebt er sich auf die Knie und reißt in einer Aufwallung jubelnder Freude die Arme in die Höhe. Denn die Flugzeuge, die in einiger Entfernung im Tiefflug über das Meer zischen, sind Me 109.

Der Gedanke daran, daß die Kameraden ihn wahrscheinlich suchen, läßt ihn schlagartig alles andere vergessen. Er beginnt zu schreien und zu winken und sinkt erleichtert in sich zusammen, als die Flugzeuge auf ihn eindrehen. Es kann nur noch kurze Zeit dauern, bis sie über ihn hinwegdröhnen werden, denn ihre spitzen Motorpartien sind direkt auf das Schlauchboot gerichtet.

Doch dann kommt der Augenblick, wo sie wieder nach Süden abschwanken und dann nach einem Vollkreis in nördlicher Richtung davonfliegen.

Krovius starrt ihnen nach, bis ihre immer winziger werdenden Umrisse mit dem Blau des Himmels verschmolzen sind. Seine Hände klammern sich um die Halteschlingen am Bootswulst, und erst allmählich beginnt er zu begreifen, daß er vorhin nicht aus einem Alptraum erwacht war. Stöhnend läßt er

sich auf den Rücken sinken und versucht zu begreifen, daß sie ihn nicht gesehen hatten.

Auf einmal spürt er den Durst wieder, die grelle Sonnenglut und das Schaukeln des Bootes unter seinem Körper. Er hört das leise Schmatzen der Wellen, und in seinem Inneren ballt sich etwas zusammen, für das es viele Namen gibt: Angst, Verzweiflung, Hoffnungslosigkeit.

Er hebt nicht einmal den Kopf, als er einige Zeit später in weiter Ferne wieder das dunkle Brummen von Flugmotoren hört. Über den gelben Gummirand hinweg sieht er eine einzelne Ju 52 einige Kilometer entfernt südwärts fliegen, Kreta entgegen ...

*

»Hertl!« sagte der Oberjäger Schuster nur, als die neben ihm liegende Gestalt ihm das schweißverkrustete Gesicht zuwendet.

Vor wenigen Augenblicken war der Oberjäger zusammen mit einigen anderen Männern in den Bombentrichter gerutscht. Und nun blicken sie über den Trichter hinweg zum Flugplatz hinüber, von dessen Nordrand eine britische Batterie fast pausenlos ihre Geschosse herüberjagt.

»Wie steht es bei euch?« schreit Hertl in den Lärm, der nun schon seit vielen Stunden über das Gelände rings um das Flugfeld von Malemes und die Höhe 107 tobt.

»Saumäßig!« erwidert Schuster. »Unser Chef, Oberleutnant von Plessen, ist gefallen, Leutnant Musyal schwer verwundet...«

Er schweigt und sieht einem Mann entgegen, der im Zickzacklauf auf den Trichter zurennt und sich kurz darauf keuchend über den Rand wirft. Als er etwas zu Atem gekommen ist, schiebt er sich zu Hertl heran.

»Was ist, Körner?«

»Der Major – Major Koch – er ist tot«, stammelt der

Gefreite. »Oberarzt Dr. Weizel hat jetzt die Kompanie übernommen. Zunächst alles hier in Stellung bleiben, bis ...«

Ein Orgeln in der Luft läßt ihn verstummen. Er reißt den Kopf herum und sieht zur Höhe 107 hinüber. Von dorthier rauschen jetzt Granaten heran und krepieren irgendwo in naher Entfernung.

»Mann«, sagt Hertl, »die machen uns fertig, wenn nicht bald ein Wunder geschieht.«

»Der Oberarzt!« kreischt der Gefreite, als der Donner einer nahen Explosion verhallt ist, »hat...«

Zum zweitenmal innerhalb kurzer Zeit bringt er den angefangenen Satz nicht zu Ende. Fassungslos blickt er über das Geröllfeld nach Norden, wo jetzt eine einzelne Ju 52 vom Meer her auf den Flugplatz zudröhnt.

»Mein Gott!« brüllt Schuster, »sind die denn verrückt...«

Für die nächsten fünf Minuten waren das die letzten Worte, die zwischen den Männern gewechselt wurden. Was sie jetzt sehen, läßt sie sogar die Hölle vergessen, in der sie sich befinden, selbst die Kameraden, die während der vergangenen Stunden schon tot neben ihnen auf die Erde gesunken waren. Verwirrt blinzeln sie zum Himmel hinauf, wo die Ju 52 jetzt auf den Platz eindreht, immer tiefer herabgeht und offenbar zur Landung ansetzen will.

Schuster schließt die Augen, öffnet sie wieder, aber der Spuk bleibt. Die schwerfällig daherbrummende Transportmaschine ist höchstens noch fünfzig Meter über der Erde.

Das bevorstehende Landemanöver des einzelnen deutschen Flugzeuges scheint sogar die britischen Kanoniere aus der Fassung gebracht zu haben, denn ihr Feuer wird immer schwächer, um dann ganz zu verstummen.

Inzwischen haben die Laufräder der »Ju« den aufstäubenden Sand berührt. Sie rollt jetzt mit schaukelnden Tragflächen dahin, immer langsamer werdend ...

Doch da blitzt es am nördlichen Platzrand wieder auf.

Geschoßgarben peitschen der Maschine entgegen, die wie eine überdimensionale Zielscheibe auf die andere Flugplatzbegrenzung zurumpelt. Es ist deutlich zu sehen, wie vereinzelte Salven in die Flügel prasseln, und jeden Augenblick erwarten die Fallschirmjäger die schon längst fällige Katastrophe. Die »Ju« kommt jetzt wieder in Bewegung. Sie kreist herum, und das Aufbrüllen der Motoren übertönt sogar das peitschende Bellen der englischen Maschinengewehre.

Immer schneller wird das Rolltempo. Die Räder lösen sich von der Erde, und das Transportflugzeug schwingt sich wieder in die Luft. Nach einer Kurve tief über dem Boden dröhnt die Ju 52 nordwärts, der Küste entgegen. Schon nach wenigen Minuten kommt sie wieder außer Sicht.

Schuster und Hertl sehen sich an, als ob sie es immer noch nicht glauben könnten. Einer spricht es aus, was sie möglicherweise alle denken:

»Hab' ich geträumt, oder war der Kahn tatsächlich unten?« krächzt Hertl.

Der Oberjäger Schuster kommt zu keiner Erwiderung mehr. Der Donnerknall einer detonierenden Granate fegt über das Bombenloch, und von der Höhe 107 her heulen weitere Granaten heran.

Die Gesichter gegen die Unterarme gepreßt, lassen die Männer den Feuerorkan über sich ergehen. Auf einmal verstummen die Geschütze auf den Felsenhängen, und auch die Kanonen am Nordrand des Flugplatzes schweigen.

Mit einem ächzenden Laut hebt Schuster den Kopf und blickt zu den Feindstellungen hinüber. Fast im gleichen Moment flattert ein Ruf heran, der in Windeseile von Mann zu Mann weitergegeben wird:

»Panzer – sie kommen mit Panzern ...!«

Die Männer an Bord der Ju 52 haben das Gefühl, einer Treibjagd entronnen zu sein. Es beherrscht sie auch dann noch, als sie schon weitab von Kreta wieder nordwärts fliegen, dem Flughafen von Eleusis bei Athen entgegen.

Von dort waren sie vor Stunden gestartet, um in Malemes eine Art von Flugplatzkommando einzurichten. Welche ein wahnwitziger Gedanke das war, ist jetzt nicht nur Major Snowatzki klar, dem Führer des Unternehmens.

Er sitzt neben dem Flugzeugführer, einem Feldwebel, und blickt wieder einmal auf die Einschußlöcher in der Kanzel. Der laue Windstrom, der durch die zerfetzte Scheibe hereinströmt, stört ihn nicht so sehr wie die ernüchternden Erkenntnisse, die er in der Zwischenzeit gewonnen hat.

Nach dem Überflug der kretischen Küste hatte er am Westrand des Flugplatzes ein Fliegersichtzeichen entdeckt, eines jener Tücher; die von Erdkampfverbänden beim Herannahen von eigenen Flugzeugen ausgelegt werden, um danach die vordere Linie zu markieren.

In Major Snowatzki war dadurch ein Irrtum entstanden, der sowohl für ihn als auch alle anderen Männer an Bord eigentlich tödliche Konsequenzen im Gefolge hätte haben müssen. Daß dies nicht der Fall gewesen war, konnte einem Wunder gleichgesetzt werden. Das Sichtzeichen hatte Snowatzki nämlich zu der Ansicht verleitet, der Platz von Malemes befinde sich bereits in der Hand der Fallschirmjäger. Wie sehr er sich darin getäuscht hatte, sollte sich schon kurz nach dem Aufsetzen der Ju 52 herausstellen.

Der Major sieht wieder einmal mit einem bewundernden Blick zu dem Flugzeugführer hinüber, dem das schier Unmögliche doch noch gelungen war. Ein solch schwerfälliges Flugzeug unter Feindbeschuß zu landen, es umzudrehen und wieder zu starten, das war wohl eine nahezu einmalige

Leistung gewesen.

Snowatzki hatte allerdings noch keine Zeit für lobende und anerkennende Worte gefunden, denn die wirkliche, allem Anschein nach sogar hoffnungslose Lage der Jäger rings um Malemes, vor allem aber die Tatsache, daß eine Heranführung von Nachschub auf dem Luftweg bis auf weiteres als unmöglich angesehen werden mußte – das waren Feststellungen, die alles andere überwogen.

Flugplatzkommando für Malemes! denkt der Maor bitter. Sie haben uns gezeigt, wer bei ihnen noch das Kommando führt...

Die düsteren Überlegungen beschäftigen ihn noch, als die Ju 52 am Hafen von Piräus vorbeidröhnt und sich den Landepisten des weiter nordwestlich gelegenen Flughafens von Eleusis nähert.

In der Nähe des Abstellplatzes wartet ein Kübelwagen. Einige hohe Offiziere stehen in der Nähe. Sie kommen auf Snowatzki zu, kaum daß er das Luk verlassen hat. Major Wenger ist unter ihnen.

»Herr Snowatzki«, sagt er, nach einem erschütterten Blick auf die zerschossene Maschine, »was, um alles in der Welt, ist denn mit Ihnen geschehen?«

»Ziemlich viel, Herr Wenger«, erwidert der Major, »beinahe zu viel. Kurz gesagt: In Malemes ist für uns noch nichts drin. Für die Engländer dagegen noch allerhand. Unsere Jungs haben den Platz immer noch nicht...«

*

Der Platz von Topolia gleicht einem Flugzeugfriedhof. Überall am Rollfeldrand stehen demolierte Ju 52, mit zerfetzten Tragflächen, eingeknickten Fahrwerken, abgebrochenen Leitwerken und anderen Beschädigungen. Sie waren in fieberhafter Eile vom Rollfeld geschleppt worden, nachdem sich der Staub einigermaßen verzogen hatte.

Beim Geschwaderstab und an den noch intakten Flugzeugen herrscht eine fieberhafte Aktivität. Die Besatzungen stehen bereits wieder in der Nähe ihrer Maschinen, denn mit dem Start der zweiten Welle in Richtung Kreta kann jeden Moment gerechnet werden. Mit schweißglänzenden nackten Oberkörpern rollen die Warte Benzinfässer an die Transportmaschinen, Handpumpen quietschen, Flüche und Kommandos erschallen.

Oberwerkmeister Hummel kommt auf die »Dora« zugerannt, die Knöpfe seiner Drillichjacke geöffnet, darunter nichts als seine sonnengebräunte Haut. Er hat dunkle Ringe unter den Augen, und der wütende Ausdruck auf seinem Gesicht entspringt eigentlich mehr der Verzweiflung über die fast unlösbare Aufgabe, der sie sich hier alle gegenübersehen. War es bei Start und Landung der hochwallende Staub, der ein Risiko neben das andere reihte, so ist es jetzt die mühsame Betankung der Maschinen, ganz abgesehen von unzähligen anderen Problemen technischer Art.

Keßler löst sich aus dem Schatten der linken Tragfläche und geht dem Oberwerkmeister entgegen.

»Was Neues, Hummel ?«

»Ein Haufen und doch wieder nichts«, seufzt der Oberwerkmeister, mit einem mächtigen Taschentuch einige Ölstreifen auf seinem Gesicht verbreitend. »Der Oberst (von Heyking) hat versucht, einen Startaufschub zu erreichen, wie man hört, aber er kommt nicht durch.«

Er schüttelt den Kopf, hüpfte zur Seite, als einige Warte ein Benzinfaß vorbeirollen, und meint dann nach einigen schnellen Seufzern:

»Es ist zum Kotzen, sage ich dir. Und ich möchte nicht wissen, wie es bei den anderen Vereinen auf den Nachbarplätzen aussieht.«

Kurz an seine im Genick hängende Feldmütze tippend rennt er davon.

Oberfeldwebel Keßler geht zu den anderen zurück. Maurer hat die Flugkarte vor sich liegen. Er deutet jetzt auf die Markierung der kretischen Flugplätze Rethymnon und Iraklion im Osten der Suda-Bucht und somit von Chania und Malemes.

Ein sorgenvoller Ausdruck liegt auf seinem Gesicht, als er sagt: »Das wird vielleicht was, wenn wir dort sind. Lauter Höhen um die verdamnten Plätze. Wie wir da die Kumpels wohl richtig 'runterbringen sollen?«

Seufzend läßt Keßler sich neben ihm nieder und blickt auf den dünnen Schlauch, der von einem Benzinfäß zur Tragfläche der »Dora« hoch ragt.

»Erst müssen wir mal dort sein. Vor allem einmal aus diesem Platz heraus. Mir stehen jetzt schon die Haare zu Berge, wenn ich daran denke, was beim Start wieder alles los sein wird.«

»Und erst bei der Landung«, läßt sich jetzt Fürtlein vernehmen. Er wirft dabei einen schiefen Blick auf Termath, der auf dem Rücken liegt und offenbar schläft. Hummel kommt wieder zurück.

»Wißt ihr es schon?«

»Was?«

»Eine ›Ju‹ war in Malemes, haben sie gerade erzählt. Die Besatzung sollte mal nachsehen, was drüben los ist, weil keine Funkmeldungen durchkommen. Von oben haben sie eine Hakenkreuzfahne gesehen und geglaubt, der Platz wäre frei. Dann sind sie gelandet. Die Engländer haben ihnen schwer eingeheizt, aber sie sind tatsächlich wieder rausgekommen. In Malemes soll noch nichts zu machen sein. Die Fallschirmjäger hängen noch fest, sagen sie.«

Maurer und Keßler schieben sich hoch.

»Woher hast du das?« fragt der Oberfeldwebel.

»Drüben von einem Stabsheini. Muß vorhin erst durchgesickert sein.« Er blickt in die Runde. »Es sieht übrigens nicht so aus, als ob ihr diesmal alle zusammen in die Luft

kommt. Wir schaffen es einfach nicht.«

»Hör jetzt auf!« knurrt Keßler. »Mir ist es fast schon egal, was noch passiert. Viel schlimmer wie heute morgen kann es auch nicht werden.«

»Hoffentlich nicht«, brummt Hummel, während er unter der Tragfläche entlanggeht und irgendwo verschwindet.

»Da kommen sie!« sagt Maurer, zum Platzrand hinüberdeutend.

Keßler fährt herum. Mit schief geneigtem Kopf sieht er den Fallschirmjägern entgegen, die einsatzbereit auf die Maschinen zulaufen.

»Wahrscheinlich ist es nun bald soweit!« murmelt Maurer. Er sollte sich nicht getäuscht haben.

*

Die Maschinen des Stuka-Geschwaders 2 sind schon vor geraumer Zeit über dem Meer verschwunden. Eine fast unerträgliche Hitze lastet auf dem Flugplatz von Molai im Süden des Peloponnes, als die Flugzeugführer des Jagdgeschwaders 77 sich zum Start fertig machen.

Feldwebel Kreuder und Unteroffizier Lehmann legen den kurzen Weg zu ihren Maschinen gemeinsam zurück. Die Motorverkleidungsbleche sind bereits geschlossen, die Werkzeuge zur Seite gerückt. Die Warte hocken unter den Tragflächen und sehen zu den beiden Flugzeugführern herüber, die in geringer Entfernung stehengeblieben sind.

Kreuder blickt in die Richtung, wo die Küste liegt.

»Ich bring' es nicht aus dem Kopf, das mit Krovius«, murmelt er. »Die Position hat doch gestimmt – wenigstens ungefähr. Aber keine Spur von einem Schlauchboot...«

»Es hat jetzt keinen Sinn, sich darüber den Schädel zu zerbrechen«, erwidert Lehmann, »sie werden ihn schon finden. Vielleicht haben sie ihn schon herausgeholt...«

»Es wäre schön«, nickt Kreuder, »aber irgendwie habe ich das Gefühl, daß es nicht so ist.« Er blickt auf den Fliegerchronometer an seinem linken Handgelenk. »Komm jetzt, es wird Zeit!«

Sie reichen sich die Hände. »Hals- und Bein ...«

»Ja, dir auch!«

Der zweite Wart, ein Gefreiter mit einer schlotternden Drillichjacke über der Badehose, steht bereits auf der rechten Tragfläche, als Kreuder sich in die Kabine fallen läßt. Die Plexihaube des Kabinendachs senkt sich, wird verriegelt.

Ein kurzes Handzeichen, dann bewegt der Gefreite die Andrehkurbel. Der Rotor beginnt zu summen, immer höher wird das Laufgeräusch. Kreuder schaltet die Zündung ein und zieht die Motorkupplung. Das Triebwerk kommt sofort. Ein weiteres Zeichen, und der 1. Wart zieht die Bremsklötze weg.

Vor dem Gefechtsstand zischt eine Leuchtkugel in die Luft. Von allen Seiten kommen jetzt die anderen Maschinen angerollt. Hinter Kreuder schaukeln die von Lehmann und Bader über den ausgedörrten Boden. Eine »Nummer vier« haben sie noch nicht in ihrem Schwarm. Sandwolken schweben in der Luft, als sie den Start erreicht haben.

Die erste Rotte (zwei Maschinen) rollt bereits an, jagt in immer schnellerem Tempo über die Piste, schwingt sich in die Luft. Kaum eine Minute später hebt Kreuder in der Kabine die Hand. Der Gashebel wandert auf Vollast (Vollgas), die Maschine ruckt nach vorn.

Den Fuß gegen das rechte Seitenruderpedal gepreßt, wappnet sich Kreuder auf den Augenblick, wo das Leitwerk hochkommen wird. Denn immer wieder versucht die Maschine in diesen kritischen Sekunden nach links auszubrechen.

Da ist es auch schon soweit, und es hat geklappt. Die Tachonadel ruckt nach oben. Immer höher wird die Geschwindigkeit. Ein Hüpfen jetzt, ein Zug am Knüppel. Die »109« schwingt sich in die Luft, die Fahrwerksbeine

verschwinden in den Tragflächen. Mit heulendem Motor jagt die Maschine südwärts weiter, der Küste entgegen.

Sie dröhnen im Tiefflug über die See, den Bombern und Stukas nach, die vor einiger Zeit aufs Meer hinausgeflogen waren.

Je weiter sie sich vom Festland entfernen, desto öfter wandert Kreuders Blick ostwärts auf die See hinaus. Immer wieder hält er Ausschau nach einem kleinen gelben Fleck in dem endlosen Wasserspiegel, aber auch dieses Mal tut er es vergeblich.

Die Gedanken an den Kameraden, der jetzt irgendwo dort drüben im Schlauchboot sitzen muß, weichen erst, als vor ihnen die Nordküste Kretas auftaucht.

In weit auseinandergezogener Gefechtsformation jagen die Maschinen auf die Felsenküste Kretas zu. Aus den Kopfhörern quarrt ein Befehl. Schon wenige Augenblicke später wackelt Kreuder kurz mit den Tragflächen und schert dann nach rechts weg.

Den Knüppel leicht nach vorn gedrückt, rast er auf die Ostspitze der Suda-Bucht zu. Kurz darauf huscht das Ufer unter ihm hinweg, zusammen mit einigen Flak-Garben, und vor der Frontscheibe ragen die zerklüfteten Hänge auf, die wie gelbbraune Mauern den Horizont begrenzen.

Sie fliegen weiter nach Süden, auf die Ost-West-Straße zu, die Iraklion und Rethymnon mit Chania verbindet. Einige Kilometer landeinwärts gehen sie auf Höhe.

Als der Bug der Me 109 sich nach Osten wendet, sieht auch Kreuder hoch am Himmel die unzähligen Flugzeuge, die parallel zur Küste nach Osten fliegen: Bomber und Stukas.

Tief unter ihnen züngeln jetzt Blitze aus der Erde, turmhohe Explosionssäulen steigen in die Höhe, einige Me 110 preschen, von See her kommend, nach Osten weiter. Viele der winzigen Flugzeugsilhouetten – wahrscheinlich Stukas – lösen sich gerade aus der Kursrichtung und stürzen in die Tiefe.

Es sind welche! Die Entfernung zu den im Zielflug befindlichen Sturzkampfmaschinen vom Typ Ju 87 wird mit jeder weiteren Sekunde geringer, so daß die Flugzeuge immer deutlicher ins Blickfeld kommen. Ihr Sturzweg ist umsäumt von flimmernden Geschoßbahnen, die von den Höhen rings um Rethymnon aus vielen Stellungen abgefeuert werden und eine gleißende Gitterwand vor die angreifenden Maschinen legen.

Aus steiler Linkskurve betrachtet Kreuder das faszinierende Bild. Überall im Süden der Stadt prasseln jetzt die Bomben hoch fliegender Kampfflugzeuge in die Stellungen der hier liegenden Australier. Druckwellen zischen durch die Luft und greifen auch nach den Jagdmaschinen. Die »109« Kreuders schüttelt sich, als ob sie plötzlich in einen Wirbelsturm geraten wäre.

Weiter! Sie jagen an den Hängen vorbei, flitzen darüber hinweg. Über ihnen – im Norden und im Westen – überall preschen die anderen Jagdmaschinen durch den Luftraum, um die Kameraden in den Kampfflugzeugen vor unliebsamen Überraschungen zu schützen. Aber es gibt keine Gegenwehr aus der Luft, keinen britischen Jäger. Nur die Flak feuert aus allen Rohren, so lange, bis ein Bombentreffer oder Kanonengarben der im Tiefflug angreifenden Zerstörer wieder ein Geschütz außer Gefecht gesetzt haben.

Kreuder wischt sich wieder einmal über die schweißnasse Stirn. In der niedrigen Kabine ballt sich die Sonnenglut zu einer unerträglichen Hitze.

Er drückt den Knüppel leicht nach vorn, als links voraus die Küstenstraße nach Iraklion auftaucht. Die Bombenpilze bleiben hinter den Leitwerken der drei Me 109 zurück, und links vom Kurs schimmert das Blau des Meeres im Sonnenlicht.

Die Distanz zu dem anderen Ziel der zweiten Angriffswelle ist in kürzester Frist zurückgelegt. Ein Zug am Knüppel, und die »109« heult in den wolkenlosen Himmel hinein.

Voraus markieren stürzende Stukas und auf der Erde

hochschießende Einschlagfontänen die Lage des zweiten Zielraums: Des Geländes um die Stadt Iraklion mit den britischen Stellungen. Von Norden her zieht gerade ein Kampfverband auf die Küste zu. Es sind Heinkel-Bomber. Weiter nördlich dreht eine Staffel Ju 88 zum Angriff ein.

Immer höher schraubt sich Kreuders »Me« in den Himmel hinein. Die Flughöhe der Bomber wird erreicht. Etwa fünfhundert Meter über den Formationen der Kampfflugzeuge legt der Feldwebel seine Maschine in eine Rechtskurve. Aus starker Schräglage sieht er nach Iraklion hinüber. Blitze huschen über die Erde: Bombeneinschläge, über denen sich innerhalb kurzer Zeit eine immer höher werdende Rauchwand auftürmt.

Von unten her züngeln Flak-Garben herauf. Die Geschosspuren prasseln einmal verteuft dicht an Kreuders linker Tragfläche vorbei.

Reaktionsschnell tritt er ins Seitenruder und schert über die Ju-88-Staffel hinweg.

Sekunden später liegt die Küste wieder unter der Maschine. In etwa 1.500 Meter Höhe kreist Kreuder nach Osten. Sein Blick wandert aufs Meer hinaus. Er sucht die Ju 52, die zu dieser Zeit eigentlich schon in gewaltigen Schwärmen zurückkommen müßten, aber sie sind nirgendwo zu erkennen. Wo aber sind sie? Hatte es bei der Einsatzbesprechung nicht geheißen, daß die Transporter sofort nach der Beendigung des Bombenangriffes über dem Zielraum erscheinen sollten, damit die Fallschirmjäger zu einem Zeitpunkt abgesetzt werden konnten, wo der Feind noch unter dem Schock des Bombardements stehen mußte?

Was würde nun aber geschehen ...?

Kreuders Gedanken werden jäh unterbrochen als er Lehmanns Stimme aus den Kopfhörern klingen hört:

»Dort drüben kommen sie!«

Ja, sie kommen! Aber es sind nicht unzählige Maschinen wie

am Vormittag. Einige Staffeln dröhnen lediglich von Nordwesten her über das Meer, höchstens eine Gruppe. Wo, zum Teufel, sind aber die anderen Maschinen?

Von einer düsteren Ahnung gepeinigt, neigt Kreuder seine »Me« in eine Kurve nach Norden und sticht dann auf die Ju-52-Formation herab. Die zwei anderen Maschinen hängen dicht hinter ihm.

Die Distanz zu den träge dahinziehenden Transportflugzeugen schrumpft innerhalb einiger Minuten in sich zusammen. Kaum fünfzig Meter von den an der rechten Flanke fliegenden Ju 52 fegt Kreuder auf gleicher Höhe an den Transportern entlang. Er kann die Oberkörper der Besatzungen hinter den Kanzelscheiben deutlich erkennen. Manche sehen herüber, einige der Flieger winken sogar.

Wenig später gehen die drei Me 109 über dem Ju-52-Verband zum Steigflug über. Und wieder einmal huscht Kreuders Blick nach Nordwesten. Doch es sind keine weiteren Transportmaschinen in Sichtweite.

Die Küste Kretas kommt jetzt wieder auf die Frontscheibe zu. Die Häusersilhouette Iraklions wird höher und deutlicher. Vom Strand her zwischen Flak-Garben herüber, doch die Geschößketten züngeln hoch über die drei Messerschmitt-Jäger hinweg.

In einem weiten Bogen führt Kreuder seine Kette von Osten her wieder auf den Zielraum zu. Er sieht dabei, wie die Ju 52 aus dem Tiefflug hochziehen, und dann lösen sich bereits die ersten dunklen Gebilde aus den Luken der Transportflugzeuge. Fallschirme blähen sich auf, einer nach dem anderen, pendeln schwankend in die Tiefe.

Die Bomberverbände fliegen schon wieder nordwärts, als Kreuder aus kaum tausend Meter Entfernung den Beginn des Massakers erlebt, das jetzt seinen Verlauf nimmt. Das Entsetzen über den Anblick, der sich ihm in aller Deutlichkeit bietet, ist so groß, daß er erst im letzten Moment den Knüppel

nach hinten zieht und danach haarscharf über eine der Ju 52 hinwegzischt.

Aus einer Steilkurve heraus beobachtet er das furchtbare Abwehrfeuer, das den zur Erde schwebenden Fallschirmjägern entgegenschlägt.

Reihenweise mähen Geschoßgarben aus Maschinengewehren und Fla-Geschützen die Männer an den Schirmen zusammen.

Kreuder hat die Gefahr, in der er und seine Kameraden ebenfalls schweben, von einer Sekunde zur anderen vergessen. Auch jetzt denkt er nicht an den Tod, der aus unzähligen Kanonen und MG-Läufen pausenlos zum Himmel hinauf geschickt wird. Nur der Gedanke ist noch existent, irgend etwas zu tun, den Unglücklichen an den Schirmen zu helfen.

Ein Druck auf den Knüppel, und die Maschine kippt nach unten. Mit heulendem Motor jagt Kreuder auf den Flugplatz von Iraklion zu. Die rechteckigen Gebilde, die er vorhin schon entdeckte, entpuppen sich jetzt als englische Panzer, deren Besatzungen auf die niedersinkenden Fallschirmjäger feuern.

Einer der grauen Stahlkästen kommt ins Visier. Ratternd entladen sich die Bordwaffen. Vor dem Panzer spritzen die Geschosse in den Sand, huschen in kleinen Fontänen auf den Kampfwagen zu. Dahinter fahren andere Panzer.

Kreuder schießt immer noch. Trotz der hohen Geschwindigkeit sieht er in geringer Entfernung einige tot in den Gurten hängende Fallschirmjäger.

Er donnert über die Panzer hinweg, auf den Platzrand zu. Der Wall einer Geschützstellung schiebt sich ins Visier. Wieder bellen die Bordwaffen. Vorbei...!

Dicht über der Erde zieht Kreuder die »Me« in eine Gegenkurve. Fallschirme kommen auf ihn zu. Ein schneller Zug am Steuer, und die »109« schnellte über die großen Halbmonde weg.

Erst in der nächsten Kurve sieht der Feldwebel die

Maschinen der Kameraden wieder. In steiler Messerlage schwingen sie auf ihn herab und folgen ihm zum nächsten Sturzflug. Einige Rotten Zerstörer kommen im Osten in Sicht. Auch sie feuern aus ihren Bordkanonen. Überall ist der Himmel jetzt mit den Fallschirmen der Jäger gesprenkelt. Unten auf der Erde liegen Dutzende von Schirmen, an den Halteseilen verkrümmte, reglose Gestalten.

Ein Stück entfernt dröhnen die ersten Ju 52 schon wieder seewärts.

Von den übrigen Transportmaschinen der zweiten Welle ist immer noch nichts zu sehen ...

*

Im Hauptquartier in Athen gibt es nur noch sorgenvolle Gesichter. Das ist kein Wunder, da sich in den letzten Stunden eine Unglücksbotschaft an die andere reihte.

Major Wenger betrachtet eine Funkmeldung aus Chania. Ihr Inhalt ist mehr als bestürzend. Sie besagt, daß der Angriff auf die Stadt nach schweren Verlusten eingestellt werden mußte.

Neben dieser Nachricht liegt die Abschrift einer zweiten Meldung. Sie wurde um 16.15 Uhr von Malemes durchgegeben und stellte das erste per Funk übermittelte Lebenszeichen des Sturmregiments dar. In lakonischer Kürze wurde darin mitgeteilt, daß britische Panzer in den Kampf eingegriffen hätten und am Flugplatz von Malemes und in der Gegend des Tavronitis zum Angriff angetreten seien.

Das ist so ziemlich alles, was man vorläufig über das Schicksal der Fallschirmjäger der ersten Welle weiß.

Wie aber wird es in Rethymnon und Iraklion aussehen?

Wenger hebt den Kopf, als eine Ordonnanz eintritt. Erfüllt von einer dunklen Ahnung, nimmt der Major die Meldungen entgegen. Er hört nicht einmal, wie der Mann das Zimmer wieder verläßt.

Bevor er einen Blick auf die Formulare wirft, überdenkt er noch einmal die seither eingegangenen Nachrichten über die Situation auf den Absprungplätzen der Transportgeschwader. Danach mußte auf den Flugfeldern ein heilloses Durcheinander herrschen. Ersten Meldungen zufolge hatten die vom Feindflug zurückkehrenden Maschinen der ersten Welle wegen der Staubwolke über den Plätzen bis zu zwei Stunden kreisen müssen. Die anschließend erfolgte Betankung der Flugzeuge mußte weitere beträchtliche Schwierigkeiten heraufbeschworen haben.

Diese Tatsache und zahlreiche Zusammenstöße während der Landungen hatten zur Folge, daß der gemeinsame Starttermin der zweiten Welle, der auf dreizehn Uhr festgesetzt gewesen war, nicht eingehalten werden konnte. Man wußte bereits, daß nur eine einzige Gruppe zum vorbestimmten Zeitpunkt gestartet war. Die übrigen Verbände waren anschließend in kleinen Einheiten nach Kreta geflogen. Ein massiertes Absetzen der Fallschirmjäger konnte demnach also nicht möglich gewesen sein. Vor allem war der vorausgegangene Bombenangriff auf den Raum südlich von Rethymnon und Iraklion also praktisch wertlos gewesen, da der Absprung der Luftlandetruppen nicht unter Ausnutzung des Überraschungsfaktors hatte erfolgen können.

Fast widerstrebend beginnt Wenger die neuen Meldungen zu lesen. Sie stammten von Transportverbänden, deren Maschinen bereits wieder vom Feindflug zurückgekehrt sind.

Die düsteren Ahnungen des Majors werden vollauf bestätigt, und er weiß jetzt, daß diese Einsätze offenbar unter furchtbaren Verlusten für die Fallschirmjäger erfolgten, da kein konzentriertes Absetzen möglich gewesen war.

Der Major schiebt die Meldungen zur Seite und steht auf. Leutnant von Meirin kommt herein.

»Die Transportverbände waren völlig zersplittert«, sagt er, »man spricht davon, daß oft nur Ketten über den Zielen

erschieden. Das kann eine Katastrophe im Gefolge haben, Herr Major.«

Wenger nickt und wendet sich ab.

»Hoffentlich haben Sie nicht recht«, murmelt er, während er nach einem Telefonhörer greift und sich meldet...

*

Die Staubwolke über Topolia war dieses Mal nicht so dicht, trotzdem aber noch gefährlich genug.

Es ist schon gut eine Stunde her, seit sich die wehenden Schwaden verflüchtigt hatten und die Transportmaschinen am Rand des Rollfeldes sich wieder im grellen Licht der Sonne abzuzeichnen begannen. Warte arbeiten an den Motoren, übernächtigt, zum Umfallen müde. Aber es gibt noch keine Ruhe für sie, denn es existiert für alle der klare Befehl, die Maschinen so schnell wie möglich für einen neuen Einsatz startklar zu machen.

Manchmal sehen die Männer über die Tragflächen hinweg zum Platzrand hinüber, wo pausenlos neue Fahrzeuge auftauchen. Dieses Mal entsteigen ihnen aber keine Fallschirmjäger, sondern Soldaten in Feldgrau, mit dem Edelweiß der Gebirgsjäger an den Mützen.

Unter der Tragfläche der »Dora« öffnet Oberfeldwebel Keßler gerade die Augen. Nach der halsbrecherischen Landung und der daran anschließend stattgefundenen kurzen Einsatzbesprechung war er zurückgekehrt und im Schatten der Fläche totmüde ins Gras gesunken. Es hatte nicht lange gedauert, bis sie alle eingeschlafen waren – trotz des Lärms, der ringsum herrschte.

Fürtlein hat eine Zigarette zwischen den Lippen, als Keßler zu ihm hinübersieht. Der Bordmechaniker deutet auf die Fahrzeugansammlung.

Mit tonloser Stimme gibt er dann die Worte von sich: »Hab’

kein gutes Gefühl, wenn ich die da drüben anseh'. Gibt sicher wieder 'n neues Geschäft für uns. Und sicher eines, daß uns die Haare zur Berge stehen werden...«

»Abwarten«, seufzt Keßler und läßt sich wieder zurücksinken. Mit halb geschlossenen Augen hört er Maurer sagen: »Ich kann es immer noch nicht fassen, daß sie uns dieses Mal nicht runtergeholt haben. Mann, war das ein Himmelfahrtskommando!«

»Das richtige Wort«, läßt sich Termath jetzt vernehmen, »es ist wahrhaftig ein grandioses Gefühl, wenn man mit diesem langsamen Kahn über der Flak herumschippert...«

Er scheint noch etwas sagen zu wollen, verzichtet aber auf den Rest der Worte und sucht in seinen Taschen nach einer Zigarette. Als er sie angezündet hat, kommt Oberwerkmeister Hummel vorbei. Er setzt sich neben Keßler auf den Boden.

Die Männer aus der »Dora« sehen ihm sofort an, daß er irgend etwas mit sich herumschleppt. Sie hatten sich nicht getäuscht.

»Habt ihr es schon gehört?«

»Was?« Keßler hat sich aufgerichtet und blickt den anderen ahnungsvoll an. »Laß es schon raus, was dir dein Stabsheini wieder geflüstert hat.«

Hummel gibt einige dumpfe Laute von sich, ehe er zögernd die Worte hervorstößt:

»Man redet davon, daß ihr morgen früh nach Malemes sollt.« Er deutet zu den Fahrzeugen hinüber. »Die da drüben sollen von euch hingebracht werden.«

»Nach Malemes? Auf den Flugplatz vielleicht?« entsetzt sich Keßler. »Ja – ist der denn schon von den Fallschirmern genommen?«

»Weiß ich nicht«, erwidert Hummel, »niemand weiß was Genaues.« Er sieht in die Richtung, wo die demolierten Überreste einiger Ju 52 in die Höhe ragen und meint dann: »Vielleicht war es auch nur 'ne Parole ...«

»Das wäre das erste Mal«, sagt Maurer, »daß Ihre Voraussagen nicht stimmen, Herr Oberfeld.«

Hummel scheint es unbehaglich zu werden. Er richtet sich auf, zuckt die Schultern und geht steifbeinig auf eine der Metalleitern vor dem linken Motor der »Dora« zu, an dem einige seiner Männer arbeiten.

»Wahrscheinlich wird es so sein«, murmelt Keßler, sich eine Zigarette anzündend, »denn umsonst haben sie die Gebirgsmänner sicher nicht hierhergebracht...«

Eine Weile vergeht, bis Fürtlein sagt:

»Dann Mahlzeit!« Und nach einigen schnellen Atemzügen und mit einem grimmigen Grinsen: »Hab' mir schon immer mal gewünscht, eine Reise nach Kreta zu machen.«

Er spuckt aus und verschwindet in Richtung Leitwerk. Die anderen sehen ihm nicht einmal nach.

In der Nähe knallt ein Hackenpaar. Als sie zur Seite sehen, steht Hummel kerzengerade in der Nähe und salutiert zu einem vorbeifahrenden offenen Kübelwagen hinüber. Neben dem Fahrer sitzt ein General mit einem dunklen Spitzbart.

Der Wagen verschwindet in einer Staubwolke, und Hummel entspannt sich wieder.

»Wer war denn das?« erkundigt sich Keßler. »Generalleutnant Ringel«, antwortet der Oberwerkmeister, »Chef von den Kraxelhubern da drüben.«

*

Es ist Nacht geworden über dem Meer. Das kleine, gelbe Schlauchboot schaukelt von Welle zu Welle, umflossen vom milden Licht des Mondes.

Leutnant Krovius liegt auf dem Rücken, die Augen geschlossen. Aber er schläft nicht. Gepeinigt vom Durst und einer immer stärker werdenden Hoffnungslosigkeit, lauscht er auf das leise Gurgeln der Wogenkämme – ein Mensch, der sich

mit seinem Schicksal bereits abgefunden hat.

Wie bei einer endlosen Parade ziehen die Flugzeuge noch einmal an seiner Erinnerung vorüber, die tagsüber durch den Luftraum gedröhnt waren: Ju 52, Zerstörer, Kampfflugzeuge, Stukas und Jagdmaschinen.

Sie waren über ihn hinweggeflogen, manchmal sogar in geringer Höhe. Einige Zeit später waren sie mit dem südlichen Horizont verschmolzen und dann wieder zurückgekommen. Er hatte sie vorbeifliegen lassen, ohne eine Hand zu rühren, denn er besaß kaum mehr die Kraft dazu. Dann war es wieder still geworden, und Stunde für Stunde hatte er erneut auf das Brummen von Motoren gewartet, auf ein Flugzeug, das ihn endlich aus dem Meer fischen würde.

Aber es war zunächst keines gekommen – wenigstens keines, dessen Besatzung ihm hätte helfen können. Kurz vor Sonnenuntergang hatte er dann eine einzelne Maschine weit im Norden entdeckt, ein Flugzeug, bei dessen Anblick er zum erstenmal seit vielen Stunden wieder aus seiner Lethargie herausgerissen worden war. Denn er hatte deutlich erkannt, daß es sich um eine Seemaschine handelte, ein Flugzeug also, das vielleicht gestartet war, um ihn zu suchen. Und wieder einmal hatte er die Tatsache verflucht, daß er keine Leuchtpistole besaß.

In ohnmächtiger Verzweiflung war er auf dem Gummiboden gekniet, den Blick auf die ferne Schwimmermaschine gerichtet, die tief über dem Meer herumkreiste. Doch dann war der Augenblick gekommen, wo die Maschine wieder nach Norden abflog und irgendwo am abendlichen Himmel verschwand.

Das Blut rauscht in den Ohren, und die Zunge klebt am Gaumen. Müdigkeit schleicht sich in den ausgelaugten Körper, zum Schlaf verlockend. Aber immer wieder meldet sich der Lebenswille noch einmal, und immer wieder öffnet Krovius die brennenden Augen. Er weiß, daß es sein Ende sein könnte, wenn er im Schlaf aus dem schaukelnden Floß geschleudert

würde. So starrt er weiterhin in das Gefunkel der Sterne und kämpft mit seinen versagenden Kräften.

Wieder reiht sich eine Minute an die andere, und jede mutet wie eine Ewigkeit an. Gedanken und Visionen gaukeln vor seinem geistigen Auge vorüber, und manchmal versucht er sich vorzustellen, wie sein Ende aussehen wird.

Er weiß nicht, wie spät es bereits ist. Die Kühle der Nacht dringt durch seine Kombination und läßt ihn frösteln. Frierend stemmt er sich in die Höhe und blickt über das Meer.

Plötzlich glaubt er, irgendwo über der weiten Wasserwüste einen seltsamen, dunklen Ton zu hören. Doch er sagt sich im gleichen Augenblick, daß es wohl nur seine gepeinigten Nerven waren, die ihm einen neuen Streich gespielt hatten.

Ächzend läßt er sich wieder zurücksinken. Aber das monotone Tuckern bleibt, wird lauter und lauter.

Und jetzt erst fährt der Gedanke, daß ein Schiff in der Nähe sein könnte, wie ein elektrisierender Strom durch ihn hindurch. Im nächsten Moment stemmt er sich erneut in die Höhe, und dann weiß er, daß er sich nicht getäuscht haben konnte. Mit vorgestrecktem Kopf lauscht er in die Dunkelheit, während er sein Herz vor Erregung bis zum Hals hinauf pochen fühlt.

Wieder rinnen die Sekunden dahin. Das Geräusch wird lauter und scheint sich auf eine rätselhafte Weise zu vervielfältigen.

Und dann sieht Krovius einen langgestreckten Schatten, über dem etwas Weißliches im Mondlicht schillert. Für einige Augenblicke kauert er noch wie erstarrt und überwältigt von einer jubelnden Freude hinter dem Bootswulst. Doch dann öffnet sich sein Mund, und ein heiserer Schrei gellt über das nächtliche Meer. Es kostet ihn Mühe, Worte aneinanderzureihen, und es ist nur ein wirres Stammeln, das er zustandebringt.

»Hierher hierher kommt doch ...!«

Der Schatten auf dem Meer wird größer und höher, dreht

sich, und eine schäumende Bugwelle kommt auf Krovius zu.

»Hierher!« ächzt er noch einmal, und als er erschöpft zurücksinkt, hört er im Tuckern des Schiffsmotors die ersten menschlichen Stimmen seit vielen, vielen Stunden ...

*

Über Kreta ist der Morgen des 21. Mai heraufgezogen. Todmüde, vom Durst gepeinigt, liegt Oberjäger Schuster in einem Deckungsloch beim Flugplatz von Malemes. Das Flugfeld, von den Jägern schon jetzt als »roter Tennisplatz« bezeichnet, wird vom Feind immer noch verteidigt.

Schuster sieht zu zweien seiner Männer hinüber, die nur noch mit Mühe die Augen offenhalten. Mit fahlen, verdreckten Gesichtern blicken sie feindwärts.

Sekundenlang denkt der Oberjäger an den Kameraden Hertl, den Sanitäter noch am Vorabend aus der Feuerlinie geholt hatten. Eine MG-Salve hatte seine rechte Schulter getroffen, und nun lag er wohl bei den vielen Verwundeten, die der höllische Kampf bis jetzt schon gefordert hatte.

Während er sich vor einer heranzüngelnden MG-Garbe duckt, denkt Schuster an die furchtbare Nacht, während der keiner von ihnen ein Auge zugetan hatte. Die englischen Panzer, die nach der Landung angegriffen hatten, waren von eigenen Granatwerfern, durch MG-Garben auf die Sehschlitze und Handgranaten ausgeschaltet worden.

Aber auch ohne Panzer waren die Stunden bis zum Einbruch der Nacht ein Martyrium ohnegleichen gewesen. Nach dem Morgengrauen waren Gerüchte durchgesickert, daß es Stoßtrupps unter dem Oberarzt Dr. Neumann und Oberleutnant Horst Trebes gelungen sei, sich bis zur Spitze der Höhe 107 hinaufzukämpfen und die dortigen Feindstellungen zu nehmen. Das von dort herunterkommende Feuer war inzwischen auch merklich schwächer geworden.

Ächzend dreht sich Schuster zur Seite. Unwillkürlich gleitet sein Blick zum Himmel hinauf, als er sich an die schweren Bombenangriffe eigener Kampfflugzeuge, Stukas und Jäger erinnert, die vor geraumer Zeit ihr Ende gefunden hatten.

Was aber würde nun geschehen?

*

Auch diesmal brummen die Ju-52-Transporter im Tiefflug über das Mittelmeer. Vor Keßlers Augen tanzt der Sekundenzeiger der Borduhr in kleinen Rucken über die grünlichen Markierungen. Er hat es schon längst aufgegeben, in den Rumpf hineinzusehen, wo Gebirgsjäger des Regiments 100 dichtgedrängt nebeneinandersitzen, die Waffen in den Fäusten, MG-Kästen und anderes Gerät vor den Füßen.

Maurer sieht herüber, ein Flackern im Blick. Er senkt gleich wieder den Kopf und betrachtet seine Flugkarte. Sie sprechen nichts mehr miteinander, denn das Ziel kann nur noch einige Minuten entfernt sein. Voraus ragen bereits die Berge Kretas über das Meer. Noch einmal blickt Keßler in die Runde. Überall ziehen die Ju 52 dahin, die Kanzeln der Inselküste zugewendet.

Oberfeldwebel Keßler schluckt, aber die Trockenheit im Hals läßt sich nicht beseitigen. Er weiß so gut wie jeder andere an Bord, daß sie bald auf einem Flugplatz landen werden, der noch vom Feind besetzt ist. Und was das bedeutet, ist allen klar.

Der Uhrzeiger nähert sich der vierten Nachmittagsstunde.

Voraus zischen Leuchtspurgarben über die Nordküste Kretas. Ein Befehl klingt über den Äther, wenige Worte nur. Es gibt jetzt auch nicht mehr viel zu sagen.

Die vorausfliegenden Maschinen werden hochgezogen und gehen zu einem beschwerlichen Steigflug über. An der Küste blitzt es auf. Fla-Wolken sprenkeln den Himmel, Glutschnüre

wischen durch die Luft.

Diesmal wird kein Hupenzeichen nötig sein, kein Absetzer, keine gelbe Flagge in der Spitzenmaschine. Nur Glück werden sie nötig haben, sonst nichts. Denn bei diesem Wagnis, das jetzt bevorsteht, sind weder Routine noch fliegerisches Können von besonderem Wert, Nichts wird helfen – gar nichts!

Mit mechanischen Bewegungen zieht Keßler das Steuer nach hinten. Kurz darauf huscht die Küste unter den Tragflächen hinweg. Drunten auf der Erde, dort, wo der Flugplatz von Malemes liegt, scheint der Boden Feuer auszuspeien. Mit stockendem Atem sieht Keßler die ersten Maschinen dem Platzrand entgegenschweben.

Flak-Garben züngeln ihnen entgegen, verschwinden in den langen Flügeln. Feuerzungen lecken hervor, verbreitern sich zu gelblichen Fahnen. Eine »Ju« beginnt zu wanken, torkelt der roten Erde entgegen, setzt auf und kreist um die linke Tragfläche.

Die nächste Maschine dröhnt weiter rechts vorbei, berührt den aufstäubenden Boden. Sie rollt, aber es ist deutlich zu sehen, wie Geschossgarben die Kanzel zerfetzen ...

Wie gelähmt hält Keßler das Steuer gepackt. Vor ihm sind noch zwei andere Flugzeuge. Die Erde ist vielleicht noch hundert Meter entfernt, jetzt nur noch fünfzig, vierzig.

Da reißt er die Gashebel herunter. Das Lärmen der Motoren verwandelt sich in ein tuckerndes Geräusch. Geschosse flitzen vorbei, bohren sich in die linke Fläche, zerfetzen das gewellte Metall. Voraus dreht sich eine bereits gelandete »Ju« um die Hochachse, berührt mit der Flügelspitze den Boden und bäumt sich zerberstend in die Höhe.

Die Erdoberfläche ist nun höchstens noch zehn Meter entfernt. Keßler blickt nicht mehr auf den Feinhöhenmesser, All das ist überflüssig. Nur eine Lücke zwischen den havarierten und brennenden Maschinen auf der schmalen Piste ist jetzt noch von Bedeutung, Verzweifelt huschen seine Augen

über das Landefeld.

Dann ist es soweit. Die Räder berühren die felsige Erde, die Maschine springt wieder in die Höhe, fällt zurück. Mit schweißüberströmtem Gesicht und verzerrtem Mund dirigiert Keßler die große Maschine in eine schmale Gasse zwischen zwei Flugzeugwracks, Seine Füße bewegen die Seitenruder, die Hände umkrampfen die Griffe des Steuerhorns. Mit blassem Gesicht beobachtet er die demolierte »Ju«, neben der hohe Flammen aus einer anderen Maschine herausprasseln. Wird der Platz reichen? Wird ...?

Jetzt! Jetzt muß es krachen!

Ein feiner Ruck geht durch die linke Fläche, aber die Maschine rollt weiter. Doch die Erleichterung findet keinen Raum. Voraus, nur wenige hundert Meter entfernt, zucken Blitze aus MG-Läufen. Eine Garbe zersägt die obere Seite der Kanzel. Kugeln prasseln durch das Glas der Frontscheibe, Ein glühend heißer Luftzug huscht an Keßlers Kopf vorbei.

Kurz darauf steht die Maschine. In fieberhafter Eile löst Keßler die Gurte und wirft sich zur Seite. Im Rumpf hört er die brüllende Stimme Fürtleins. Maurer zwängt sich an ihm vorbei. Weitere Geschosse klatschen in die Kanzel. Sie werfen sich auf den Boden und kriechen nach hinten. Das Luk ist bereits geöffnet. Die Gebirgsjäger springen hinaus.

Flüche ertönen, Kommandos. Dazwischen das Bellen der Maschinengewehre und das Sirren der Kugeln.

Keßler landet auf der heißen Erde, wälzt sich unter den Rumpf. Fürtleins Gesicht taucht neben ihm auf. Von irgendwoher erklingen die peitschenden Abschüsse deutscher MG. Gebirgsjäger springen über den Platz. Weitere Ju 52 rollen heran. Eine Maschine huscht vorbei, völlig in Feuer gehüllt.

»Das ist das Ende!« keucht Fürtlein, während er das Gesicht in den angewinkelten Unterarmen vergräbt...

Droben am Himmel zieht ein Ju-88-Verband nordwärts, flankiert von einem Schwarm Me 110. Hoch über den nach Griechenland zurückfliegenden Maschinen zieht eine einzelne Ju 88 südwärts, wahrscheinlich wieder ein Fernaufklärer.

Feldwebel Kreuder beobachtet das alles in Sekunden-schnelle, um den Blick dann wieder über die See wandern zu lassen. Die kretische Küste war hinter den abfliegenden Flugzeugen schon seit geraumer Zeit mit dem Horizont verschmolzen. Auch an diesem 21. Mai schimmert das Wasser des Mittelmeeres ebenso im gleißenden Sonnenlicht wie an allen anderen Tagen zuvor.

Die Kette der drei Me 109 dröhnt geschlossen und in etwa fünfzig Meter Höhe der Südspitze des Peloponnes entgegen. Kein Schiff ist auf der weiten Wasserwüste zu sehen, aber auch das Schlauchboot nicht, das Kreuder nach diesem Einsatz ebenfalls wieder einmal vergeblich sucht.

Nach einem schnellen Druck auf den Steuerknüppel donnert die Jagdmaschine noch tiefer über das Meer. Die Kompaßnadel steht auf dreihundertfünfzig Grad. Auf einmal hat Kreuder das Gefühl, sich genau über jener Stelle zu befinden, an der die »109« von Leutnant Krovius auf das Wasser niedergegangen war.

Der Gedanke an den Kameraden verdrängt selbst die düsteren Erinnerungen, die sie von ihrem Flug in den Raum um Malemes mitgenommen hatten. Dutzende zerstörter, brennender oder bereits ausgebrannter Transportmaschinen waren auf dem rötlichen Sand des Rollfeldes gestanden. Dazwischen ein Gewimmel von Soldaten in den Uniformen der Fallschirmjäger und denen der Gebirgsjäger. Vom Nordrand her war schweres Feuer über den Flugplatz geschickt worden.

Wie ein Blitz aus heiterem Himmel waren dann plötzlich einige englische Hurricane-Jäger aufgetaucht und hatten zwei

anfliegende Ju 52 abgeschossen. Die Feindmaschinen waren danach ebenso schnell verschwunden, wie sie in Sicht gekommen waren, und es wäre völlig sinnlos gewesen, die Verfolgung aufzunehmen. Schließlich, als der noch verbliebene Sprit in den Tanks sie zum Rückflug gezwungen hatte, war auch in Kreuder die bange Frage gegenwärtig gewesen: Wird das dort drunten mit einer Katastrophe enden, oder wird doch noch ein Wunder geschehen...?

Krovius! Der Gedanke an den Kameraden wird immer drängender. Ob er überhaupt noch am Leben war? Oder ob er bereits in den Tiefen des Meeres lag?

Plötzlich hat Kreuder das Gefühl, voraus in Flugrichtung etwas Gelbes auf den Wellen gesehen zu haben. Im nächsten Moment wirbelt er die Me 109 in eine Linkskurve und schert dann in leichtem Steigflug auf das seltsame Etwas zu. Sekunden später huscht die Jagdmaschine über ein Ein-Mann-Schlauchboot. Es schaukelt auf den Wellen hin und her, dreht sich und wird manchmal mit dem einen Ende steil in die Höhe geschoben.

Die beiden anderen Maschinen sind kaum über Kreuders »Me« weggeschert, als er auch schon auf das Schlauchboot herabsticht. Es kommt näher und näher, wird größer und deutlicher – und verschwindet wieder hinter dem Leitwerk.

Kreuder verzichtet auf eine neue Kurve, denn er hatte genug gesehen: Das Rettungsfloß war leer ...!

Er dreht wieder auf den alten Kurs ein und starrt mit dumpfen Blick in den Sonnenglast über dem Meer. Immer wieder versucht er sich einzureden, daß es nicht dieses Boot gewesen sein muß, in dem Krovius einmal gesessen hatte. Aber er glaubt einfach nicht daran ...

Einige Zeit später kommen sie an der Insel Kythera vorbei und fliegen auf das Kap Maleas zu. Links von ihnen schimmert das Wasser des Lakonischen Golfs, als sie in einigen hundert Meter Höhe an der Küste entlangfliegen und sich dem

Flugplatz von Molai nähern.

Immer noch den Anblick des leeren Schlauchbootes vor Augen, fährt Kreuder Fahrwerk und Landeklappen aus. Er fängt die Maschine ziemlich hoch ab und produziert eine geradezu halsbrecherische Landung.

Aber die »109« bleibt trotzdem auf den Federbeinen, wird langsamer und schwenkt dann in Richtung des Liegeplatzes ein. Während des Vorbeirollens erkennt Kreuder bei einer Gruppe von Mechanikern die hagere, hochgewachsene Gestalt von Oberleutnant Meßmer, dem Staffelpkapitän.

Der Obergefreite Ziller, Kreuders erster Wart, erscheint auf der linken Tragfläche, stützt die Hände gegen das Plexiglas und betrachtet die hinter dem Steuer sitzende Gestalt mit ziemlicher Verwunderung. Der Feldwebel hockt mit zurückgeneigtem Kopf in der Kabine. Erst jetzt greift er nach der Kabinenentriegelung und drückt die gläserne Haube hoch.

Der Obergefreite schweigt, als er den verschlossenen, düsteren Ausdruck auf Kreuders Gesicht bemerkt, obwohl er bei ähnlichen Gelegenheiten meistens einen wahren Wortschwall loszulassen pflegt.

Drunten vor der Tragfläche steht Oberleutnant Meßmer, ein rätselhaftes Lächeln auf dem Gesicht. Kreuder springt auf den Boden und geht auf den Kapitän zu. Er erstattet eine kurze Meldung und will gerade von seiner Beobachtung auf dem Meer sprechen, als er von Meßmer unterbrochen wird. Das Schmunzeln auf seinem tiefbraunen Gesicht wird immer stärker, während er sagt:

»Bevor wir über Malemes sprechen, zunächst mal was anderes. Wissen Sie, wo Ihr Freund Leutnant Krovius ist?«

»Ich – nein, Herr Oberleutnant, ich wollte gerade von dem Schlauchboot ...«

»Sparen Sie sich Ihre weiteren Worte«, unterbricht ihn der Oberleutnant erneut, »er braucht kein Schlauchboot mehr, denn sie haben ihn aufgefischt...«

»Aufge ...?« Mehr bringt Kreuder vorläufig nicht heraus. Er benötigt noch einige Sekunden, bis er endlich begriffen hat.

»Er lebt, Herr Oberleutnant?« schreit er.

»Natürlich, Kreuder. Den Verhältnissen entsprechend ist er sogar ausgesprochen munter.« Er sieht dem Oberwerkmeister entgegen, der die Freudenbotschaft offenbar bereits kannte und nun neben Kreuder stehenbleibt. »Motorsegler von uns, die Nachschub nach Kreta bringen sollten, aber wieder zurückgerufen wurden, haben ihn aus dem Meer geholt und nach Kythera gebracht. Wir werden ihm eine Mühle (Flugzeug) schicken, wenn er sich etwas erholt hat. Und nun können Sie Ihr Sorgenpaket irgendwo ins Wasser schmeißen, nicht wahr?«

»Herr Oberleutnant«, sagt Kreuder, »das – das ist ja wunderbar...!«

»So ähnlich dachte ich auch, als ich die Nachricht von seiner Rettung erhielt«, nickt Meßmer, »und nun zu Ihrem Einsatz. Fangen Sie ah!«

Es fällt Kreuder schwer, seine Freude zurückzudämmen und die Schreckensbilder mit Worten nachzuzeichnen, die er auf dem Flugplatz Malemes gesehen hatte. Je länger er spricht, desto sorgenvoller wird Meßmers Gesicht. Als der Bericht zu Ende ist, dauert es geraume Zeit, bis der mit leiser Stimme sagt:

»Meine Phantasie reicht völlig aus, um mir vorzustellen, was dort drunten los sein muß. Der Teufel mag wissen, wie das noch ausgehen soll...«

Er fährt herum, als in einiger Entfernung Motoren aufdröhnen. Kurz darauf lösen sich einige Stukas von ihren Standplätzen. Andere Maschinen folgen ihnen, und einige Minuten später ist die Luft vom Motorendonner der startenden Ju 87 erfüllt...

Im Hauptquartier des XI. Fliegerkorps sind die Tage der Ungewißheit über die Lage auf Kreta vorbei.

Ein Wandkalender zeigt das Datum des 3. Juni 1941 an, als Major Wenger sein Dienstzimmer betritt. Wenige Minuten später kommt Leutnant von Meirin herein, salutiert und stellt sich neben Wenger vor die große Karte. Die bunten Fähnchen, die in den vergangenen Tagen so oft an andere Stellen plaziert wurden, stecken noch. Auch diejenigen, welche die letzten Stellen der Inselverteidiger markierten.

Der Leutnant zieht eine der Nadeln heraus und deutet dann auf die Karte.

»Wir können sie jetzt alle wegnehmen, Herr Major, denn es dürften nun wohl keine Gegner mehr auf der Insel sein.«

Wenger nickt und murmelt:

»Aber viele unserer Männer werden dort bleiben, Herr von Meirin, für immer.«

Sein Blick heftet sich wieder auf die Karte. Die Namen der Städte, bei deren Eroberung Tausende von Fallschirmjägern und Soldaten der Gebirgstruppe ihr Leben ließen, springen ihm förmlich in die Augen, während seine Gedanken den Weg bis zum Beginn der Schlacht zurückwandern.

Malemes: Rund achtzig zerstörte Ju 52 säumten den Platz, als sich die Männer des Fallschirmjäger-Sturmregiments mit den luftgelandeten Gebirgsjägern vereinigten und am nächsten Tag in Richtung Chania vorstoßen konnten.

Rethymnon und Iraklion: Furchtbare Verluste während der Fallschirm- und Lastensegler-Landungen, durchgeführt von Oberst Sturms Fallschirmjägerregiment 2 und dem Fallschirmjägerregiment 1 unter Oberst Bräuer. Bei Iraklion drei Kompanien des I. Bataillons von Hauptmann Dunz fast völlig vernichtet.

Zwei Tage später, 22. Mai: Admiral Cunninghams britische

Mittelmeerflotte taucht mit Schlachtschiffen, Kreuzern und Zerstörern vor Kreta auf. Höchste Gefahr, aber die Kampfverbände der Luftwaffe beseitigen sie. Einmalige Erfolge werden erzielt: Zwei Kreuzer, vier Zerstörer versenkt, zwei Schlachtschiffe und drei weitere Kreuzer beschädigt.

28. Mai: Die alliierten Truppen beginnen Kreta auf Schiffen zu verlassen, am 1. Juni ist die Evakuierung beendet...

Wenger wischt sich über die Stirn.

»Und was wird jetzt wohl kommen, Herr von Meirin?«

»Ich – weiß es nicht, Herr Major!«

»Vielleicht ist das gut so«, murmelt Wenger.

*

Mit dröhnenden Motoren löst sich die Ju 52 vom Rollfeld des Flugplatzes Rethymnon. Die Maschine gewinnt an Höhe und kreist einige Zeit später noch einmal über die Felsenhänge in der Nachbarschaft der Stadt.

Auf dem Sitz neben dem Flugzeugführer hat der Obergefreite Fürtlein seine langen Beine ausgestreckt, denn Maurer war in Griechenland zurückgeblieben. Zum letztenmal schweift sein Blick über die Erde Kretas und über die zerborstenen Lastensegler, deren Überreste in der Sonnenglut verdorren.

Einige Minuten später löst er die Gurte und geht an Keßler vorbei in den Rumpf hinein. Neben dem Funksitz lehnt er sich an die Wand und äugt an der Reihe der Fallschirmjäger entlang. Ein Lied klingt jetzt durch das Brummen der Motoren, das immer lauter wird.

Termath sieht von seinen Geräten auf und blickt ebenfalls auf die Fallschirmjäger. Sie haben gesunde, sonnengebräunte Gesichter, und nichts deutet mehr auf die Hölle hin, die hinter ihnen liegt.

Je weiter die Ju 52 aufs Meer hinausfliegt, desto schwächer

wird der Klang der Stimmen, und schließlich ist nur noch das monotone Rauschen der Triebwerke zu hören.

Stunden später schwebt die Ju 52 auf dem Flugplatz von Eleusis zur Landung an. Fürtlein steht neben der Luke, als die Fallschirmjäger die Maschine verlassen.

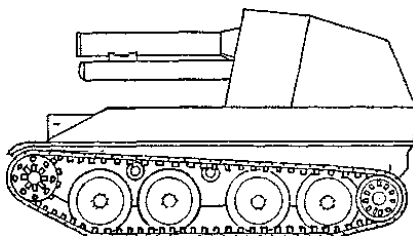
Einer von ihnen, ein Feldwebel, bleibt nach einigen Schritten stehen und kommt auf den Bordmechaniker zu. Er steckt ihm die Hand hin und sagt:

»Ich heiße Schuster, und ich rede hier jetzt für alle meine Kumpels dort drinnen, die ihr einmal nach Kreta herüber und nun wieder zurückgebracht habt. Ihr seid feine Kerle. Allen Respekt vor euch!«

Fürtlein steht noch mit geöffnetem Mund auf dem gleichen Fleck, als der Feldwebel schon wieder zwischen den anderen Fallschirmjägern verschwunden ist...

ENDE

15 cm s. Infanteriegeschütz 33/1 (auf Gw. 38 Sd. Kfz. 138/1)

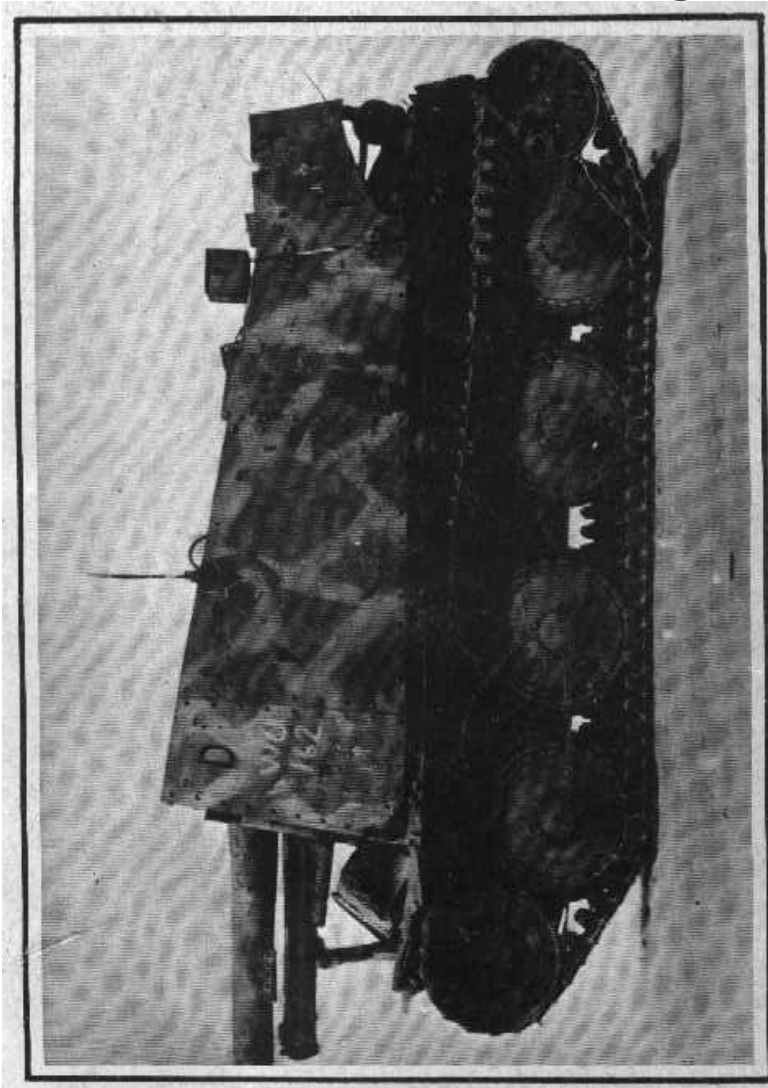


Wegen der Zuverlässigkeit und Robustheit des Fahrwerks des Panzers 38t lag es nahe, daraus eine Selbstfahrlafette zur Infanterieunterstützung zu entwickeln. Der Umbau der Wagen erfolgte ab 1940 bei der Firma Alkett in Berlin-Spandau, die Bewaffnung wurde von Rheinmetall-Borsig geliefert. Hierbei wurden die normalen Fahrzeuge mit hinten liegendem Triebwerk verwendet. Erst ab 1942 wurde eine geänderte Ausführung mit hinten liegendem Kampfraum und in der Mitte befindlichem Motor ausgeliefert. Von diesem Fahrzeug wurden bis 1944 350 Stück von Skoda geliefert. Trotz der relativ hohen Fahrwerksbelastung handelte es sich um gut geländegängige Fahrzeuge. Sie wurden ab 1943 bei den Infanteriegeschütz-Kompanien der Panzergrenadier-Regimenter eingesetzt.

Technische Daten

Gefechtsgewicht:	12.000 kg
Höchstgeschwindigkeit Straße:	35 km/h
Fahrbereich, Straße:	110 km
Länge über alles:	495 cm
Breite über alles:	215 cm
Höhe:	247 cm
Typ:	Praga
PS:	125
Geschütz:	15cm s/G 33
Besatzung:	4 Mann
Baujahr:	1940
Panzerung:	25 mm

Deutsche Panzerfahrzeuge



**15 cm s. Infanteriegeschütz 33/1
(auf Gw. 38, Sd.Kfz 138/1)**