



## Schwererträger des Heeres



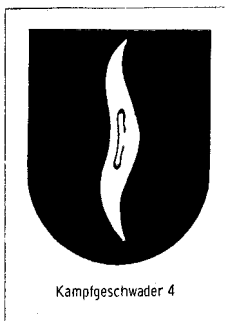
### Gotthard Heinrici

Heinrici, am 25.12.1886 in Gumbinnen geboren, wurde am 18.8.1906 Leutnant im thüringischen Infanterieregiment 95. Als Oberleutnant nahm er 1914 an der Schlacht bei Tannenberg teil. Im 1. Weltkrieg war H. zuletzt 1a der 203. Division und diente danach in der Reichswehr. Nach Einführung der Wehrhoheit übernahm er als Oberst die 6. Division. Als General der Infanterie führte er im Westfeldzug das XXXXIII. Armeekorps, für dessen Einsatz in Rußland er am 18.9.1941 das Ritterkreuz erhielt. Während der Abwehrschlacht vor Moskau wurde H. am 20.1.1942 Oberbefehlshaber der 4. Armee und als Generaloberst (seit 1.1.1943) am 24.11.1943 mit dem 333. Eichenlaub ausgezeichnet. Bei Beginn der russischen Großoffensive meldete er sich nach einer Erkrankung freiwillig an die Front und übernahm am 17.8.1944 die 1. Panzerarmee. Für deren Abwehrkampf in Südpolen und Ungarn wurde er am 3.3.1945 mit den 136. Schwertern ausgezeichnet. Nachdem sich die russischen Vorbereitungen zur Offensive auf Berlin abzeichneten, betraute man ihn mit der Führung der »Heeresgruppe Weichsel«. Diese Funktion brachte ihn in Widerspruch zum OKW, worauf er am 28.4.1945 amtsenthoben wurde. Nach der Kapitulation stellte er sich Großadmiral Dönitz zur Verfügung. Am 28.5.1945 von den Briten gefangengenommen, lebte er nach seiner 1948 erfolgten Entlassung in Waiblingen (Württemberg), wo er am 13.12.1971 verstarb.

Gerhard H. Rudolf

# Kampfgeschwader »Wever«

**Frühjahr 1943. – He-111-Bomber über dem Kuban-  
Brückenkopf**



## **Vorwort**

Die Bildung des Kuban-Brückenkopfes im Februar 1943 und die harten Kämpfe in diesem Raum sind seit langem ein Begriff der Kriegsgeschichte. Eng verbunden damit sind die Leistungen der 17. Armee, die dieses Gebiet nach monatelanger Verteidigung Anfang Oktober 1943 auf Befehl der Obersten deutschen Führung räumen mußte.

Im April 1943 wurden zur Unterstützung dieses Frontabschnittes mehrere Luftwaffenverbände – Stukas, Jäger und Bomber – eingesetzt. Einer dieser Verbände war eine Kampffliegergruppe des KG 4, das den Namen des ersten Generalstabschefs der Luftwaffe, General Wever, trug.

Was diese Besatzungen geleistet haben, wie sie lebten und wie sie kämpften, ist im vorliegenden Band aus Vergangenheit und Erinnerung noch einmal in die Gegenwart zurückgeholt worden.

Der Verfasser

Im Halbschlaf dämmert Unteroffizier Klaus Brack in der Ecke eines Zugabteils vor sich hin. Das kräftige Schnarchen seines Nebenmannes dringt ebenso wenig in sein Bewußtsein wie das rhythmische Rattern der Räder.

Er findet erst in die Gegenwart zurück, als ihn sein Gegenüber, ein Marine-Maat, anstößt und ihm eine Flasche hinhält. »Wie wär's mit 'nem kleinen Schluck, Kamerad?«

»Du hast mich schon überredet«, antwortet Brack. »Guter Korn«, fährt er lobend fort, als er die Flasche zurückgibt. »Nebenbei eine Frage: Wo sind wir jetzt?«

»Eine Stunde bis Dortmund«, sagt der Maat nach einem Blick auf seine Armbanduhr. »Urlaub gehabt?«

»Bin auf dem Weg zu meinem Ersatztruppenteil«, erklärt Brack. »In Dortmund muß ich 'raus.«

»Im Lazarett gewesen?« erkundigt sich der Maat.

Brack nickt und tastet unbewußt an das silberne Verwundetenabzeichen, das neben dem EK I und dem Beobachterabzeichen an seiner Uniformjacke steckt.

»Hat drei Monate gedauert, mich wieder auf die Beine zu bringen.«

»Darauf müssen wir noch 'n lütten Zug machen«, sagt der Maat und zieht den Korken aus der Flasche. »Prost! Alles, was recht ist« Mich würden keine zehn Pferde dazu bringen, in ein Flugzeug zu steigen. Geht nichts über 'n U-Boot, kann ich dir sagen.« Brack schüttelt sich.

»Unter Wasser? Du lieber Himmel! Dann besser in den dicksten Flakzauber als das.«

»Reden wir von was anderem«, schlägt der Maat vor. »Hab' heute meinen friedlichen Tag und will mich nicht streiten.«

Von dem Korn angeregt, fangen die beiden an, sich die Zeit mit Seemannsgarn und Fliegerlatein zu vertreiben. Kurz vor Dortmund stoppt Brack mitten im Satz und zeigt aus dem Fenster zum inzwischen nachtdunkel gewordenen Himmel hinauf. »Da! Scheinwerfer!«

»Die stehen bei Dortmund«, erklärt ein Wachtmeister von der Flak = (Flugabwehrkanonen). »So früh kommen die britischen Bomber selten. Hoffentlich fliegen sie weiter.« Der Maat starrt ihn mit offenem Mund an.

»Weiterfliegen?« bringt er dann heraus. »Wenn die Flak so denkt...« Der Wachtmeister läßt den Seemann nicht ausreden. »Dummes Zeug!« faucht er. »Wissen Sie überhaupt, was die alten Leute, Frauen und Kinder in dieser Gegend mitmachen? Fast jede Nacht müssen sie in die Bunker oder Keller. Jede Nacht zittern sie um ihr Leben. Da wird man ihnen wohl wünschen dürfen, daß die Viermots (viemotorige Bomber) wenigstens ab und zu mal weiterfliegen, ohne abzuladen. Bis Ende 1942 ging's ja noch so halbwegs mit den Angriffen, aber seit fast drei Monaten – seit Januar 43 – führen sie eine regelrechte Luftoffensive gegen alle Städte im Raum der Ruhr. 400 bis 500 Bomber pro Nacht sind keine Seltenheit mehr.«

»Im Juni vorigen Jahres waren es bei einem Angriff auf Bremen noch mehr«, sagt ein Obergefreiter von der Infanterie, der von der Ostfront kommt und nach Aachen will. »Wenn das so weitergeht, macht die Zivilbevölkerung mehr mit als wir draußen. Höchste Eisenbahn, daß mehr zum Schutz unserer Heimat getan wird.«

Die Abteilinsassen nicken zustimmend.

»Sie haben völlig recht«, pflichtet der Flak-Wachtmeister dem Infanteristen bei. »Unsere Führung gibt sich alle Mühe, die Flakabwehr zu verstärken. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß wir durch den Ausbau unserer elektrischen Meßmethoden im Bereich der Luftzielerfassung einen großen Schritt vorwärtsgekommen sind, Unsere steigenden Abschußerfolge beweisen das klipp und klar.«

»Wie groß sind die Erfolge?« will der Maat wissen.

Der von der Flak quittiert diese Frage mit einer abwehrenden Handbewegung und zeigt dann auf ein Plakat über der Tür, auf dem mit großen Buchstaben steht: »Achtung! Feind hört mit!«

»Wir sind doch unter uns«, brummt der Maat. Der Wachtmeister denkt nicht daran, auf diese Bemerkung einzugehen. Er nimmt seinen Koffer aus dem Gepäcknetz und stellt ihn auf den Gang. Brack bereitet sich ebenfalls aufs Aussteigen vor. Zum Abschied drückt er dem Kameraden von der Marine die Hand.

»Gute Fahrt und Hals- und Beinbruch.«

»Ebenfalls«, entgegnet der Maat.

Ein Haltesignal stoppt den Zug außerhalb des Bahnhofs. Der Wachtmeister dreht sich kurz zu Brack um.

»Wenn Sie mitkommen wollen? Ich steige hier aus. Kenne den Weg. Kann Stunden dauern, bis der Zug in den Bahnhof einlaufen darf.«

Ohne eine Menschenseele zu sehen, überqueren die beiden eine Reihe von Gleisen. Das einzige Hindernis auf ihrem Weg ist ein Zaun in Bahnhofsnähe. Als sie ihn überstiegen haben, zeigt der Wachtmeister auf eine in der Dunkelheit kaum erkennbare Straßenmündung am Ende des Bahnhofsplatzes.

»Dahinter in der ersten Querstraße rechts gibt's 'ne anständige Kneipe, in der bei Fliegeralarm im Keller weitergemacht werden kann. Besser als der Bahnhofsbunker. Beeilen Sie sich, ehe hier 'ne Streife aufkreuzt.«

»Kommen Sie nicht mit, Herr Wachtmeister? «

»Geht nicht. Mein Urlaub läuft in einer Stunde ab. Bis zu meiner Batterie habe ich fast 'ne Stunde zu laufen.«

Kaum hat Brack das Lokal gefunden, hört er in der Ferne das Dröhnen vieler Motoren und fast gleichzeitig die ersten Schüsse schwerer Flak-Geschütze.

Auf dem Weg in den Keller kommt dem Unteroffizier ein Zivilist, der einen Stahlhelm trägt, entgegen.

»Verdammt Mist!« flucht er. »Jetzt geht's schon wieder los! Wie sieht's draußen aus?«

»Sie sind noch ziemlich weit entfernt«, antwortet Brack.

»Scheinen Kurs auf Essen zu halten.«

»Die haben schon öfter Haken geschlagen«, brummt der Mann. »Ich muß auf meinen Posten. Wo kommen Sie überhaupt her? Ist doch schon 'ne ganze Weile Fliegeralarm.«

»Direkt vom Bahnhof«, erklärt Brack. »Hab« im Zug gehört, daß hier auch bei Alarm geöffnet sein soll.«

»Nur für Gäste, die im Lokal vom Alarm überrascht werden«, bekommt der Unteroffizier zur Antwort. »Wenn die Bomber über uns sind, hört das Vergnügen auf.«

»Selbstverständlich«, bestätigt Brack und nickt dem Mann, der ihm den Weg nach unten freigibt, mit ernstem Gesicht zu.

Da der Keller nur schwach besucht ist, hat der Unteroffizier keine Schwierigkeiten, einen Platz zu finden. Er setzt sich neben einen Luftwaffenangehörigen, einen Obergefreiten, der ebenfalls zum fliegenden Personal gehört. Da somit eine Reihe von Berührungspunkten gegeben ist, dauert es nicht lange, bis zwischen beiden eine Unterhaltung in Gang kommt,

Brack erfährt, daß auch Kurt Becher, der Obergefreite, vor kurzem beim Ersatztruppenteil gelandet ist und auf seine Versetzung zu einem Frontverband wartet.

»Wo bist du vorher gewesen?« erkundigt sich der Unteroffizier, »Bei der IV. Gruppe, KG. (Kampfgeschwader) 3 in St. Omer. Da gab's außer Schulungen auch noch Einsätze nach England.«

»Merkwürdig«, meint Brack. »Ich komme auch vom KG 3, allerdings von der II. Gruppe, die, als ich ins Lazarett kam, in der Gegend von Smolensk lag.«

»Willst du wieder hin?«

Brack schüttelt den Kopf. »Normalerweise schon, aber seit meiner Verwundung bin ich nicht mehr sturzflugtauglich. Man hat mir geraten, mich zu einem He-111-Verband versetzen zu lassen.« Becher schlägt mit der flachen Hand auf den Tisch. »So was! Mir geht's nicht anders! Ich darf auch nicht mehr in die Ju 88! Wie wär's, wenn wir versuchen, in die gleiche Besatzung zu kommen?« Der Beobachter lächelt flüchtig.

»Mal langsam mit die jungen Pferde! Erstens habe ich keine Ahnung, was sich beim Ersatztruppenteil tut, und zweitens haben so kleine Lichter wie wir bestimmt keinen Einfluß auf die Zusammenstellung von Besatzungen. Immerhin können wir in den nächsten Tagen mal vorfühlen, ob in dieser Richtung etwas zu machen ist.«

An diesem Punkt wird die Unterhaltung der beiden von der Bedienung unterbrochen. Die hübsche Blondine, die ihrem Akzent nach aus Holland zu stammen scheint, beugt sich zu Brack hinunter.

»Bei mir können Sie etwas anderes als Dünnbier bekommen«, flüstert sie. »Wir haben einen sehr guten Wein. Der Chef hat viel für dekorierte Soldaten übrig. Kostet zwar ein bißchen mehr ...«

»Danke«, winkt Brack ab. »Heute nicht. Aber wenn ich irgendwann Gelegenheit haben sollte, in die Stadt zu kommen, werde ich an den Wein denken.«

»Vielleicht noch ein Bier?«

»Zwo«, antwortet Brack.

Ehe das Mädchen die Gläser bringt, schlägt irgendwo in der Nähe des Kellers eine Bombe ein. Betonstücke brechen aus der Decke, und das Licht geht aus.

Mit unruhiger Hand zündet Becher die auf dem Tisch stehende Kerze an.

»Stellt das verdammte Grammophon ab!« ruft eine schrille Stimme. »Wir wollen hören, was draußen passiert!«

Hilflos wie ein Insekt im Spinnennetz, denkt Brack in diesem Augenblick. Trotz der Angst, die ihm plötzlich das Atmen schwer macht, ärgert er sich maßlos darüber, zu völliger Passivität verurteilt zu sein. Wenn man wenigstens irgend etwas tun könnte. Wieder kracht es irgendwo.

»Verflucht!« ächzt Becher. »Die laden wahllos ab! Hier gibt's doch nur Wohnhäuser! Nicht ein einziges kriegswichtiges Ziel! Ob dieser Keller 'ne Bombe aushält?«



Brack zuckt mit den Schultern.

»Keine Ahnung. Ist auf jeden Fall gut abgestützt.«

Plötzlich fliegt die Tür zur Kellertreppe auf. Im Rahmen steht der Zivilist, mit dem der Unteroffizier vor dem Betreten des Lokals gesprochen hatte.

»Ich brauche Freiwillige!« krächzt der Mann, dessen Schutzanzug über und über mit Asche bedeckt ist. »Im Nebenhaus brennt der Dachstuhl! Zwei Häuser weiter ist der Kellereingang verschüttet!«

Brack und Becher springen gleichzeitig auf. Sie wissen, daß es in einer solchen Situation kein Zögern geben darf.

Sechs weitere Soldaten schließen sich den beiden an. Auch für sie ist es selbstverständlich, mitzuhelfen.

Mit knappen Worten weist der Luftschutzwart die Hilfsmannschaft in ihre Aufgaben ein. Er erklärt ihnen, wo in den Nachbarhäusern sie Sand, Wasser, Lappen, Hacken, Brechstangen und Schaufeln finden.

Brack, Becher und zwei Infanteristen stürmen im Nebenhaus die Treppen hinauf. Jeder hält sich ein nasses Tuch vor Mund und Nase, um sich vor dem beizenden Qualm zu schützen, der ihnen in dicken Schwaden entgegenquillt.

Auf dem Dachboden stoßen die Männer auf zwei Frauen, die den herumspritzenden Phosphor mit Sand abzudecken versuchen.

»Sie verschwinden jetzt besser!« ruft ihnen Brack zu. »Wir machen das schon!«

Eine der Frauen zeigt auf eine große Zinkwanne.

»Da ist der Sand! Vielen Dank für die Hilfe.«

Der Unteroffizier gibt keine Antwort, weil er im gleichen Augenblick einen Phosphorstab entdeckt, den die Frauen übersehen haben.

Er zeigt auf eine Stelle, wo die Dachstreben hinter dem Blindboden verschwinden.

»Sand her!« verlangt er, während er mit einer Eisenstange

ein paar schwelende Dielen aus dem Boden bricht. Fünf Minuten dauert es, dann ist die Gefahr gebannt.

Als die Männer insgesamt vier Phosphorstäbe im Sand erstickt haben, löschen sie den Rest mit Wasser.

»Ihr zwei bleibt als Brandwache hier«, sagt Brack zu den beiden Infanteristen. »Sicher ist sicher. Wir sehen nach, ob irgendwo in der Nähe noch Hilfe gebraucht wird.«

Mit geschwärzten Gesichtern, verdreckten Uniformen und etlichen Brandlöchern im Stoff verlassen die Flieger den Dachboden.

Kurz vor Mitternacht stehen die Flieger auf dem Bahnhof und steigen in den letzten Vorortzug, der in die Richtung zum Fliegerhorst fährt.

\*

In seinem Buch »Bomberoffensive« schreibt der britische Luftmarschall Harris, der die Bomberkommandos der RAF (Royal Air Force, brit. Luftwaffe) von 1942 bis 1946 führte, wie er den Auftrag aufgefaßt hatte, Mitteleuropa und damit Deutschland zu zerschlagen:

*»Der überwiegende Teil der Rüstungsindustrie war dort zu finden, wo er in jedem Land der Welt zu finden ist, in den Städten selbst.*

*Es muß mit Nachdruck gesagt werden, daß außer in Essen wir niemals ein besonderes Industriewerk zum Ziel genommen haben. Die Vernichtung von Werken in den Städten sahen wir immer als eine Extraprämie an. Unser Hauptziel war stets die Innenstadt. Die alten deutschen Städte hatten sich alle um ein Zentrum ausgebreitet, das viel dichter bebaut war als die mehr aufgelockerten Außenstädte und die deshalb hochempfindlich gegen Brandbomben waren.*

*Ziel der Offensive war, die Kriegsproduktion zu stoppen. Wir*

*glaubten, das genauso gut durch indirekte Einwirkung zu erreichen, d. h. durch Vernichtung von Wohnraum und lebenswichtigen Einrichtungen als durch direkte Zerstörung der Werke selbst.«*

Mit dieser »indirekten Einwirkung«, von der sich Harris sehr viel versprach, war bis zum Frühjahr 1943 nur wenig zu spüren. Den größten Teil der Bombenschäden konnte die mutige deutsche Zivilbevölkerung selbst beheben. Von angeschlagener Moral war bei ihr noch nichts zu spüren, obwohl dieses Ziel während der Casablanca-Konferenz im Januar 1943, einem Treffen zwischen Churchill und Roosevelt und ihren Generalstabschefs, als strategische Richtlinie festgelegt wurde:

*»Deutschlands militärisches, wirtschaftliches und industrielles Gefüge ist so weitgehend zu erschüttern und zu zerstören und die Moral des Volkes so zu untergraben, daß es die Fähigkeit zum militärischen Widerstand verliert.«*

\*

Am Morgen des 10. März 1943 meldet sich Brack in der Schreibstube seines Ersatztruppendeils. Der Spieß mustert den Unteroffizier von oben bis unten.

»Mann, wie sehen Sie denn aus? In diesem Aufzug wagen Sie sich hier herein?«

Brack zieht die Bescheinigung heraus, die er sich in der vergangenen Nacht vorsichtshalber von dem Luftschutzwart ausstellen ließ.

Nachdem der Hauptfeldwebel den kurzen Text gelesen hat, hellt sich seine Miene zusehends auf.

»Warum haben Sie das nicht gleich gesagt? – Wie ich sehe«, fährt er dann fort, »sind Sie Beobachter, noch dazu einer mit

Fronterfahrung. Voll flugdiensttauglich?«

»Nicht sturzflugtauglich, Herr Hauptfeld. Sonst keine Einschränkungen.«

»Na, das wird sich bei der abschließenden Fliegertauglichkeitsuntersuchung herausstellen. Vorschrift für jeden, der aus dem Lazarett entlassen ist. Nächste Woche in Köln. Sie wollen wieder fliegen?«

»Jawohl, Herr Hauptfeld.«

»Gut! Morgen nach dem Frühappell melden Sie sich wieder bei mir. Lassen Sie sich von Unteroffizier Birk eine Stube anweisen!«

Im Vorzimmer unterhält sich Brack ein paar Minuten mit dem 1. Schreiber. Als erstes erkundigt er sich nach Angehörigen des KG 3.

»Kann ich dir leider nicht auf Anhieb sagen«, bedauert Birk. »Dazu müßte ich die ganzen Karteien durchsehen. Im Augenblick haben wir über 200 Mann hier.«

Auch auf Bracks zweite Frage, die sich auf die Versetzung zu einem Frontverband bezieht, kann der 1. Schreiber keine genaue Auskunft geben.

»Das ist ganz unterschiedlich«, erklärt er. »Manchmal wissen wir nicht, wo wir das fliegende Personal hernehmen sollen, das die Geschwader bei uns anfordern, und dann wieder rührt sich lange Zeit gar nichts. Kannst du dich nicht von deiner alten Staffel direkt anfordern lassen?«

Brack schüttelt den Kopf.

»Ich muß von der Ju 88 auf die He 111 umsteigen. Wohin ich komme, das spielt bei mir keine Rolle.«

»Frontverband ist schwierig«, meint Birk. »Von hier aus kommen die Leute fast ausschließlich zu den IV. Gruppen der Geschwader. Dort werden die Besatzungen zusammengestellt und geschult. Warum so eilig? Hier in Dortmund kannst du 'ne ruhige Kugel schieben. An die Front kommst du immer noch früh genug. Na ja, jeder muß das tun, was er für richtig hält.«

»Was hältst du für richtig?« will Brack wissen.

»Die ruhige Kugel«, antwortet Birk achselzuckend. Dann rückt er seinen Stuhl etwas zur Seite und zieht das rechte Hosenbein hoch. »Für die Kugel habe ich mit dem rechten Fuß bezahlt. Über London. Vor einem Jahr.«

»Deshalb«, murmelt Brack, der nicht recht weiß, was er sagen soll.

Birk lächelt flüchtig, als er das Hosenbein wieder über die Prothese zieht.

»Hab' mich dran gewöhnt. Ich hinke zwar noch ein bißchen, aber das überwinde ich auch noch. So, hier hast du die Anweisung für 'ne neue Uniform. Der Spieß hat vorhin so laut geredet, daß ich mithören konnte. Dein Quartier ist die Stube 23.«

Birk nickt dem Beobachter kurz zu und beugt sich dann wieder über seine Papiere. Brack holt seine Sachen aus Bechers Stube und sucht sein neues Quartier auf.

Am 30. März wird Brack zum Spieß gerufen. Dieser eröffnet dem Unteroffizier, daß der Tag der Versetzung für ihn gekommen sei.

»Die Anforderung stammt vom KG 4«, sagt er. »Ist ein He 111-Geschwader. Sie haben sich auf schnellstem Weg in Nevers zu melden. Wissen Sie, wo das Nest liegt?«

»Jawohl, Herr Hauptfeld!« antwortet der Beobachter, ohne sich zu besinnen. »Das Nest ist eine uralte Stadt südöstlich von Orleans an der Loire.«

»Ihre geographischen Kenntnisse scheinen nicht schlecht zu sein«, meint der Spieß anerkennend. »Aber Erdkunde muß ja wohl das besondere Steckpferd eines jeden Beobachters sein.«

»Wird außer mir noch jemand zum KG 4 versetzt?« erkundigt sich Brack.

»Vier Mann«, erklärt der Spieß. »Ein Flugzeugführer, Sie

und zwei Bordmechaniker. Sie sind für die Gruppe verantwortlich. Abfahrt morgen früh. Machen Sie's gut, Brack! Hals- und Beinbruch!«

\*

Am 1. April 1943 melden sich die vier Flieger, zu denen auch der Obergefreite Becher gehört, auf einem Flugplatz in der Nähe von Nevers bei einem Stabsfeldwebel.

Seine Frage, wer schon mit der He 111 geflogen sei, verneinen sie bis auf den Flugzeugführer.

Auf der Stirn der Stabsfeldwebels bildet sich eine steile Falte.

»Hab's mir fast denken können, daß man von Dortmund immer die falschen Leute kriegt«, knurrt er. »Da wäre also wieder 'ne Umschulung fällig. Ihr drei, die ihr noch keine Ahnung von der He 111 habt, zischt ab zur 10, Staffel.«

In den nächsten Tagen folgen theoretische Übungen im Bombenzielwerfen und dazu astronomische Navigation, die in erster Linie für Nachtflüge gebraucht wird.

Dann endlich kommt der praktische Teil der Ausbildung, der zunächst mit der Zusammenstellung der Besatzungen beginnt, die der Staffelpkapitän, Hauptmann Kip, selbst vornimmt.

»Feldwebel Lange!«

»Hier, Herr Hauptmann!« meldet sich der Flugzeugführer und stellt auf.

»Zu Ihrer Besatzung gehören Unteroffizier Brack als Beobachter, Unteroffizier Krapinsky als Bordfunker, Obergefreiter Becher als Bordmechaniker und Gefreiter Fuchs als Bordschütze. Die nächste Besatzung ...«

Lange und Brack wechseln einen Blick stillen Einverständnisses, weil die Einteilung genau das Ergebnis gebracht hat, wie sie es sich gewünscht hatten. Auch Krapinsky, Fuchs und Becher sind zufrieden.

Noch am gleichen Tage macht Lange, der vor seiner Versetzung zum KG 4 ebenfalls bei einem Ju 88-Verband war und die He 111 nur von seiner Flugzeugführerausbildung her kennt, zur Auffrischung ein Dutzend Starts und Landungen. Dabei sitzt ein alter Hase der 10. Staffel neben ihm.

Schon kurz nach dem ersten Start schlägt der Oberfeldwebel die Hände über dem Kopf zusammen.

»Mensch, Lange! So darfst du den Schlitten nicht 'rannehmen! Das verträgt er nicht! Du mußt so schnell wie möglich vergessen, daß du je mit der Ju 88 geflogen bist. Sanfte Kurven, sanfter Gleitflug. Wenn du das nicht kapierst, ziehen die Flächen Fallen. Die He 111 ist und bleibt nun mal ein Horizontalbomber.«

»Werd' mir Mühe geben«, entgegnet Lange.

Schon nach der dritten Runde sagt Oberfeldwebel Niemann keinen Ton mehr. Er sitzt nur noch mit vor der Brust verschränkten Armen auf dem Platz des Beobachters. Erst nach der zwölften Landung macht er den Mund wieder auf.

»Das reicht, Lange, Alles in Ordnung. Kannst zum Liegeplatz rollen. Morgen früh um sieben Uhr sehen wir uns wieder.«

»Nochmal Platzrunden?«

»Nein. Verbandsflug. Mal sehen, wie du dich da machst. Du übernimmst diese Mühle und ich die ›Bruno-Ulrich‹. Deine Besatzung fliegt mit.«

Auf Langes Frage nach der Länge der Umschulung kann Niemann keine direkte Antwort geben.

»Zwei Wochen oder auch drei«, meint der Oberfeldwebel. »Schwer vorauszusagen, wann und was unsere Frontgruppen an Nachschub brauchen. Auf jeden Fall ist es für euch nur ein Vorteil, wenn wir euch hier gründlich in die Mangel nehmen können.«

Von Tag zu Tag spielt sich die Besatzung Lange mehr aufeinander ein. So wenig der Feldwebel Schwierigkeiten mit dem rein fliegerischen Teil der Schulung hat, so wenig hat sie auch Brack mit der Navigation. Krapinsky, der Bordfunker, versteht sein Handwerk ebenfalls.

Becher und Fuchs bleiben vorerst mehr oder weniger unbeschriebene Blätter, da sie während der Flüge keine besonderen Funktionen haben. Die wird es für sie erst beim Einsatz am MG geben.

Nach vierzehntägiger Schulung steht eine Nachtflugübung auf dem Programm.

Die Flugbesprechung hält Hauptmann Kip ab. Jeder Beobachter der sechs für diese Übung vorgesehenen Besatzungen erhält eine Karte.

»Sie sehen darauf südöstlich von Tours ein Kreuz eingezeichnet. Es bezeichnet den Platz, auf den Sie Ihre Zementbomben zu werfen haben. Ich mache Sie gleich darauf aufmerksam, daß es nicht gestattet ist, sich an der Loire entlangzuschlängeln. Jeder von Ihnen hat den direkten Kurs zum Ziel zu berechnen und auch zu fliegen. Falls trotzdem jemand auf die Idee kommen sollte, in irgendeiner Form zu mogeln, dem sei gesagt, daß die Maschinen nicht voll aufgetankt sind. Außerdem trägt diese Maßnahme dazu bei, Sprit zu sparen. Gestartet wird im Abstand von je fünfzehn Minuten. Erster Start Punkt 22 Uhr. Damit Sie sich an den Ernstfall gewöhnen, der in aller Kürze auf Sie zukommen dürfte, steht Ihnen die Startbahnbeleuchtung pro Start und Landung für nur genau fünfzehn Sekunden zur Verfügung. Die Landescheinwerfer dürfen benutzt werden.«

Feldwebel Lange, der als letzter zu starten hat, rollt seine He 111 fünf Minuten vor der Abflugzeit an das Landekreuz, neben dem die Silhouetten mehrerer Gestalten zu erkennen sind.

Mit flüchtigem Lächeln wendet er sich an seinen Beobachter. »Die machen die Sache spannender, als sie ist.



Alles klar bei dir, Klaus?«

»Alles klar, Karl. Sobald du das Fahrwerk eingefahren hast, gleich auf Kurs 280. Da die Bewölkung knapp zwei Zehntel beträgt, müssen wir die Loire kurz vor dem Zielraum erkennen können.«

Die nächste Frage des Flugzeugführers gilt dem Bordfunker. »Geräte abgestimmt, Jürgen?«

»Gerade fertig!« antwortet Krapinsky.

»ESN?« (Erkennungssignalmunition)

»Alles parat! Noch eine Minute! Gleich muß die Startfreigabe der Bodenstelle kommen.«

»Wie sieht's in der Bola (Bodenlafette) aus?« will Lange wissen. »Klar!« antworten Becher und Fuchs wie aus einem Munde. Um beim Start keine Sekunde verschenken zu müssen, schiebt Lange die Gashebel etwas weiter vor und tritt gleichzeitig in die Bremsen.

Zwei Sekunden, bevor der Startposten der He 111 grünes Licht gibt, meldet sich Krapinsky über die EiV (Eigenverständigung).

»Meldung von der Bodenstelle: Start frei!«

Der Feldwebel nimmt die Füße von den Bremsen und schiebt die Gashebel zügig bis zum Anschlag vor. Von den grellen Auspuff-Flammen ist nicht viel zu sehen, weil vor den Stützen Abdeckbleche sitzen.

Als der Fahrtmesser langsam zu klettern beginnt, leuchten die Pistenlampen auf.

»Fünfzehn Sekunden sollten reichen«, murmelt Lange undeutlich.

»Fahrt achtzig!« sagt Brack an, der sich zu den Instrumenten vorgebeugt hat. »Hundert!«

Schon hört das Rumpeln auf, das die Maschine bisher erschüttert hat. Die He 111 fängt an, sanft in den Federbeinen zu schwingen. Das Leitwerk hebt sich mehr und mehr, bis der Rumpf parallel zur Erde frei in der Luft schwebt.

»Fahrt hundertsechzig! Gleich sind wir oben!«

»Eine Qte gefällig, wenn wir in der Luft sind?« erkundigt sich Krapinsky.

»Um Himmels willen, nein!« wehrt Brack dieses Angebot ab. »Das fehlte uns noch, daß wir gleich nach dem Start den Kurs vom Platz zum Zielraum anfordern! – Zwohundert, Karl!« fährt er fort. »Abheben!«

»Schon dabei«, sagt der Flugzeugführer ruhig, während er die Steuersäule langsam zurückzieht. »Von mir aus hätten sie die Beleuchtung überhaupt nicht einzuschalten brauchen. Habe mich nach einem Stern orientiert.«

Kurz nach dem Einfahren der Landeklappe entdeckt Brack rechts über der Kanzel die Silhouette der ersten zurückkommenden He 111. Er zeigt nach oben.

»Das muß Emann sein. Irgendwas scheint bei ihm nicht ganz geklappt zu haben. Hat seine vorausberechnete Zeit um mindestens fünf Minuten überzogen.«

»Wenn er die Bomben am richtigen Platz losgeworden ist, spielt das keine Rolle«, meint Lange. »Kurs 280 liegt an, und wir steigen vorschriftsmäßig mit vier Meter in der Sekunde.«

Einen Augenblick später meldet Krapinsky, daß die »Kurfürst-Ulrich« Landeerlaubnis erhalten hätte.

»Die kommen wenigstens rechtzeitig ins Bett«, läßt sich Becher aus der Bola vernehmen. Im stillen fragt sich der Bordmechaniker, warum er und Fuchs eigentlich mitfliegen mußten? Kopfschüttelnd lehnt er sich an die Bordwand und schließt die Augen.

Fuchs, der direkt von einer Bordschützenschule zur Ergänzungsgruppe gekommen ist und zum erstenmal einen Nachtflug mitmacht, starrt durch die kleinen Scheiben der Bola zur Erde hinunter, die zu seiner Verwunderung recht gut zu erkennen ist. Noch mehr staunt er über die Lichter, die in unregelmäßigen Abständen von unten herauf durch die Dunkelheit flimmern.



Wie Perlen auf einer Schnur, fährt es ihm durch den Kopf. Oder wie Lampen entlang einer Straße.

Bei diesem Gedanken zwingt ihn plötzlich ein unbestimmtes Gefühl dazu, den Beobachter zu rufen.

»Klaus!«

»Was gibt's, Eduard?«

»Hab gerade die blitzenden Punkte unter uns beobachtet.«

»Was ist damit?«

»Die bilden eine merkwürdig gerade Linie, die hinter dem Leitwerk weg in Richtung Nevers verläuft. Ob das nur mit schlechter Verdunkelung zusammenhängt, Klaus?«

»Tatsächlich«, staunt Brack. »Fällt mir jetzt auch auf. Mit ein bißchen Phantasie könnte man das für eine Kette von Richtungszeichen halten. Die Franzosen sind nicht unbedingt unsere Freunde. Ich will versuchen, die Lichter in meine Karte einzuzeichnen.«

»Macht euch bloß nicht gegenseitig verrückt«, brummt der Flugzeugführer. »Was gehen uns die Funzeln an? Wir haben den Befehl, Zementbomben abzuladen. Fehlt bloß noch, daß einer von euch behauptet, das es sich um Markierungen für britische Viermots handelt.«

»Wäre das so abwegig?« fragt Brack.

Ehe Lange etwas auf diese Frage erwidern kann, klingt die Stimme des Bordfunkers in den Kopfhörern seiner Kameraden auf.

»Empfange gerade Funksignale, mit denen ich nicht klarkomme! Ergibt keinen Sinn mit meinem Code!«

»Gleicher Sender?« will der Beobachter wissen.

»Sind mindestens zwei oder drei!« erklärt Krapinsky nach kurzer Pause. »Das Ganze spielt sich dicht neben unserer Frequenz ab. Die Töne werden allmählich lauter.«

Für Brack gibt es keinen Zweifel mehr daran, daß dieser Funkverkehr von einem Feindverband stammen muß.

»Das bedeutet«, sagt er laut, »daß uns von irgendwoher

Bomber entgegenkommen, die unter Umständen von Langstrecken-Nachtjägern begleitet werden. Jürgen, du schaltest sofort wieder auf unsere Platzfrequenz.«

Kaum hat Krapinsky das getan, fängt er eine Luftwarnungsmeldung auf, die einen verschlüsselten Zusatz hat. Den Klartext gibt er den Kameraden bekannt.

»Ein Viermotverband hält Kurs auf Nevers! Höhe zwotausend!«

»Mist!« knurrt Lange. »Hoffentlich kommen wir dem Pulk nicht ins Gehege. Jürgen, laß ja den Finger von der Taste!« Zu Brack gewendet, fährt er fort: »Ob es nicht sicherer ist, wenn wir ein Stück nach Süden ausweichen?«

Der Beobachter schüttelt den Kopf.

»Das hätte nur Sinn, wenn wir den genauen Kurs des Verbandes kennen. Wir wissen aber nur, wie hoch er fliegt. Außerdem müssen wir unseren knappen Spritbestand berücksichtigen. Wir können uns keine großen Umwege leisten.«

Plötzlich meldet sich Krapinsky mit heiserer Stimme. »Der Pulk! Rechts über uns! Viermot-Silhouetten!« Mit weit aufgerissenen Augen starren Lange und Brack in die angegebene Richtung. Beide müssen feststellen, daß sich der Bordfunker nicht geirrt hat.

Die Bomber selbst machen der Besatzung wenig Sorgen. Was die Männer fürchten, sind die Langstreckennachtjäger, von denen Brack vorhin gesprochen hatte. Doch von den Silhouetten dieser Maschinen zeigt sich keine Spur. Es scheint so, als wäre der Feindverband ohne jeden Begleitschutz unterwegs,

»Vorbei«, sagt der Beobachter einen Augenblick später. »Hast du inzwischen genau Kurs gehalten, Karl?«

»Sicher«, antwortet der Flugzeugführer. »Eins muß man dir lassen, Klaus, deine Nerven sind gut.«

Brack grinst flüchtig.

»Mag sein, Karl. Aber wohl habe ich mich deswegen eben auch nicht gerade gefühlt.«

Ein paar Minuten später hat die He 111 nach der Berechnung des Unteroffiziers die Nähe des Zielraumes erreicht.

»Bombenklappen auf!« ruft er, während er die Bomben klar zum Abwurf macht. Dann nimmt er sein Nachtglas an die Augen, Gleich darauf setzt er es wieder ab und tippt Lange auf die Schulter.

»Von hier aus sehe ich zu wenig. Ich lege mich in die Kanzelspitze, Wenn ich den Arm hebe, ist es soweit.«

»Gut«, entgegnet der Feldwebel, »Aber sind 1.500 Meter Höhe nicht etwas zu viel?«

Brack, der sich bereits losgeschnallt hat, schüttelt den Kopf.

»Erstens haben wir einen Höhenschreiber in der Mühle, und zweitens treffen wir aus dieser Höhe genauso gut oder so schlecht wie aus einer Etage tiefer.«

Aus der Kanzelspitze, von der aus der Beobachter die Erde besser erkennen kann, gibt er die letzten Kursverbesserungen an.

»Ich habe den Abwurfplatz!« ruft er dann. »30-Grad-Kurve, Karl! Direkt über dem Knick in der Loire legst du die Mühle gerade!«

Zwanzig Sekunden nach beendeter Kurve hebt Brack den rechten Arm.

»Der kahle Fleck vor dir, Karl!«

»Hab' ihn! Halte genau drauf zu!«

»Wurf!«

Wie er es von seinen früheren Einsätzen mit der Ju 88 her gewohnt ist, zählt Becher die fallenden Bomben laut mit.

»Fertig!« ruft er, als der Rumpf leer ist. »Wir können die Klappen zukurbeln!«

Brack kehrt auf seinen Platz neben dem Flugzeugführer zurück und gibt den Kurs zum Platz an.

»Hoffentlich haben wir den richtigen Fleck erwischt«, meint

Lange mit gerunzelter Stirn.

»Ungefähr zumindest«, behauptet der Beobachter. »Morgen früh wissen wir genau, ob wir's geschafft haben.«

Krapinsky, der inzwischen wieder auf die Viermotrfrequenz umgeschaltet hatte, berichtet seinen Kameraden, daß von den Bombern nichts mehr zu hören sei.

»Na ja«, seufzt Lange erleichtert auf. »Dann ist ja alles in Ordnung.«

Kurz darauf meldet sich der Funker.

»Klaus, wie groß ist unser Abstand zum Platz?«

»Etwa achtzig Kilometer.«

»Merkwürdig. Ich kriege keine Verbindung. Meine Geräte sind in Ordnung. Habe eben alles nachgesehen.«

»Das ist tatsächlich merkwürdig«, bestätigt der Beobachter. »Aber keine Sorge, wir finden den Platz auch so. Ein Ydm (Peilung) brauchen wir auf keinen Fall, genauso wenig wie vorhin nach dem Start ein Qte.«

Die Funkstille gibt Brack mehr zu denken, als er es nach außen hin zum Ausdruck gebracht hat.

Was ist da los, wenn unsere Geräte tatsächlich in Ordnung sind? fragt er sich. Ist das Schweigen der Bodenstelle eine Vorsichtsmaßnahme wegen der Bombereinflüge, oder hat am Ende der Pulk, der unseren Kurs gekreuzt hatte, Nevers angegriffen?

Nervös tippt der Unteroffizier mit dem Bleistift auf der Karte herum, die auf seinen Knien liegt.

»Schwierigkeiten mit der Navigation, Klaus?« erkundigt sich der Flugzeugführer, dem die Unruhe des Beobachters nicht verborgen geblieben ist.

»Keine Spur«, antwortet Brack. »In elf Minuten sind wir über dem Platz und in einer halben Stunde vermutlich schon im Bett.« Nach mehrmaligem Räuspern spricht er weiter: »Mit einer Einschränkung allerdings.«

»Und die wäre?«

»Es besteht die Möglichkeit, daß man uns zu einem Ausweichplatz schickt.«

»Du rechnest also damit, daß der Pulk unseren Platz angegriffen haben kann«, stellt Lange fest. »Der Gedanke ist mir auch schon gekommen. Aber mit Ausweichen ist nicht viel drin. Wir haben bestenfalls noch für 25 Minuten Sprit.«

Da bis zum Augenblick nicht feststeht, was in Nevers geschehen ist, glaubt es Brack nicht verantworten zu können, nur auf einen Verdacht hin den Kurs zu ändern und einen Ausweichplatz anzusteuern. Wer weiß außerdem, ob die anderen Plätze nicht ebenfalls angegriffen wurden?

»Lassen wir uns überraschen«, meint der Beobachter, der sich verstohlen ein paar Schweißtropfen von der Stirn wischt.

Lange nickt mit zusammengepreßten Lippen. Er macht den Mund erst wieder auf, als er weit voraus einen hellen Punkt dicht über dem Horizont erkennt. Für einen Augenblick nimmt er die rechte Hand vom Segment (Steuer) und zeigt nach vorn.

»Da, Klaus! Das könnte unsere Platzbefeuerung sein!«

»Möglich«, sagt Brack. »Nach meiner Berechnung sind wir in zwei Minuten über Nevers.«

Gespannt beobachtet er die Lichter durch sein Nachtglas.

»Zum Teufel!« bringt er dann heraus. »Die Pistenlampen sind das auf keinen Fall, denn die dürfen nur fünfzehn Sekunden aufleuchten!«

Gleich darauf schlägt der Flugzeugführer mit der Faust auf das Steuerhorn.

»Das sind Brände! Jetzt haben wir den Salat!«

»'ne ganze Menge sogar«, murmelt der Beobachter tonlos, »'runter mit der Mühle, Karl«, fährt er lauter fort. »Das müssen wir uns genau ansehen. Vielleicht ist das Rollfeld noch in Ordnung. Der dürre Platz kann schließlich nicht brennen.«

Langsam drückt der Feldwebel die Steuersäule nach vorn und läßt die Maschine mit fünf Meter in der Sekunde fallen.

Der Zeiger des Höhenmessers steht auf 300, als die He 111



den Platz überfliegt.

Vom Rollfeldrand her steigen mehrere rote Leuchtkugeln auf. Lange und Brack kümmern sich nicht um die Signale.

»Nächste Runde mit eingeschalteten Scheinwerfern im Tiefflug«, schlägt der Beobachter vor.

Nach dem dritten Platzüberflug in zehn Meter Höhe findet er am Rollfeldrand in der Nähe der Abstellplätze einen Streifen ohne Bombentrichter.

»Hast du gesehen?« ruft er Lange zu. »Neben den Mühlen können wir ohne Gefahr aufsetzen! Der Streifen ist lang genug!«

Inzwischen gibt es keine roten Leuchtkugeln mehr, dafür aber eine Reihe von Fackeln entlang des Streifens, den Brack als Landebahn ausgesucht hatte.

Nach einer letzten Platzrunde bringt Lange die He 111 an die Erde.

»Alles klar zum Aufsetzen?« fragt er seine Besatzung. »Festhalten! Gleich ist's soweit!«

Schon berühren die Räder die Erde. Mit dem rechten Unterarm hält der Flugzeugführer die Steuersäule in der hintersten Stellung fest. Mit der linken Hand schaltet er die Zündung aus und zieht die Brandhahnstecker ab.

»Laß doch die Triebwerke laufen«, sagt Brack.

»Mein Bedarf ist gedeckt«, entgegnet Lange. »Wir müssen übrigens so schnell wie möglich 'raus, weil wir nicht wissen, wie's mit dem Fliegeralarm steht.«

Endlich steht die He 111. Gemeinsam mit Fuchs öffnet Becher die Bodenwanne.

»Da wären wir wieder«, meint der Bordmechaniker, nachdem er die Maschine verlassen hat.

»Da seid ihr wieder!« klingt es ihm wie ein Echo von der Seite her entgegen. Dieses Echo stammt von Oberfeldwebel Niemann. »Warum seid ihr nicht nach St. Remy ausgewichen?«

»Das weiß ich nicht, Herr Oberfeld«, antwortet der Obergefreite. »Ich weiß nur, daß wir den Platz x-mal gerufen und keine Verbindung bekommen haben.«

Diese Behauptung des Bordmechanikers bestätigen kurz darauf auch Lange, Brack und Krapinsky.

»Hauptmann Kip hat ein paar Worte mit euch zu reden«, sagt Niemann nach einem tiefen Atemzug. »Mache euch jetzt schon darauf aufmerksam, daß das Stimmungsbarometer des Alten etliche Grad unter Null steht.«

»Besten Dank für den Hinweis«, meint Lange achselzuckend. »Aber wir haben alle miteinander eine reine Weste. Mein Bordschütze bleibt hier, damit niemand auf die Idee kommt, an unseren Funkgeräten herumzubasteln. Die sind sozusagen unser Alibi, daß wir hier heil gelandet sind.«

»Überflüssiges Mißtrauen«, brummt Niemann.

»Nicht, solange es den Paragraph 92 gibt, der die Grundlage für alles ist, was nach einem Verstoß gegen fliegerische Zucht und Ordnung riecht.«

Im Gefechtsstand gibt es für die Besatzung tatsächlich erst einmal die von Niemann angedeutete Zigarre.

Die fünf Flieger lassen das Donnerwetter des Staffelp kapitäns über sich ergehen, ohne sich zu rühren oder eine Miene zu verziehen. Endlich wendet sich Kip in etwas ruhigerem Ton an den Flugzeugführer.

»Haben Sie irgend etwas zu Ihrem unverantwortlichen und leichtsinnigem Verhalten zu bemerken, Lange? Oder ziehen Sie es vor, den Mund zu halten?«

»Nein, Herr Hauptmann!« antwortet der Feldwebel. »Ich möchte melden, daß wir uns weder leichtsinnig noch unverantwortlich verhalten haben.«

»Donnerwetter!« stutzt der Staffelp kapitän. »Das ist starker Tobak! Los, reden Sie!«

Von der Begegnung mit dem Viermot-Verband an berichtet der Flugzeugführer über den Ablauf des Fluges bis zur

Landung.

»Ich konnte, um Maschine und Besatzung nicht zu gefährden, nicht anders handeln, Herr Hauptmann«, erklärt er zum Abschluß.

Kip nickt kurz und greift zum Telefon.

»Verbinden Sie mich mit Oberfeldwebel Raufer!« verlangt er von der Vermittlung. »Sofort! Lassen Sie ihn aus dem Bett holen!«

Diese Aufforderung ist überflüssig, denn der Oberfeldwebel meldet sich schneller, als es der Staffelpapitän erwartet hatte.

»Hören Sie genau zu, Raufer!« befiehlt Kip. »Sie schicken sofort zwei Ihrer besten Leute auf den Platz! Ich will wissen, ob Sender und Empfänger der ›Dora‹ in Ordnung sind oder nicht! Meldung zum Gefechtsstand!«

Nach diesem Gespräch wendet er sich kurz an Krapinsky.

»Sie werden dabei sein, wenn die Männer die Geräte überprüfen. Im übrigen nehme ich zurück, was ich vorhin gesagt habe. Sollte jedoch kein Fehler gefunden werden, dann könnt ihr euch auf was gefaßt machen.«

Mit einer knappen Kopfbewegung schickt der Hauptmann die Besatzung aus dem Gefechtsstand.

Vor der Tür holen die Männer erst einmal tief Luft.

Auf dem Weg in ihre Unterkunft, die nichts von dem Bombenhagel abbekommen hat, bleibt der Bordfunker trotz bohrender Fragen seiner Kameraden dabei, daß es während der letzten 80 Kilometer des Rückfluges von Tours nach Nevers nicht möglich gewesen war, Verbindung mit der Bodenstelle zu bekommen.

Daß Krapinsky an der Funkstille schuldlos war, erfährt die Besatzung am nächsten Morgen, als sie zum zweitenmal zum Staffelpapitän gerufen wird. Er spricht den Männern nun sogar ein offizielles Lob für ihr Verhalten während des Nachtfluges aus.

»Heute habt ihr dienstfrei, Herrschaften, einmal, weil ihr

eine Belohnung verdient habt, und zum anderen deshalb, weil es noch eine Zeit dauern wird, bis der Platz wieder für den Flugbetrieb freigegeben werden kann.«

\*

Während die letzten Reste der 6. Armee am 2. Februar bei Stalingrad kapituliert hatten und die Russen mit aller Macht gegen den dünnen Riegel der deutschen Front zwischen Woronesch und der Donezmündung anrannten, befand sich die Heeresgruppe A, die von Generalfeldmarschall von Kleist geführt wurde, in dem Gebiet zwischen Noworossijsk, Maikop und Mosdok.

Hitler, der nicht daran dachte, die notwendigen Konsequenzen aus der gefährlichen Lage im großen Donbogen zu ziehen, weigerte sich entschieden, die zur Heeresgruppe A gehörende 17. Armee, die am Terek stand und die 1. Panzerarmee im Raum ostwärts von Krasnodar nach Norden zurückzuziehen.

Wie immer, ließ der »Führer« nur sein eigenes Urteil gelten, Göbbels gegenüber äußerte er in dieser Zeit, daß die Gruppe der Generale ungebildet sei, keine höhere Kultur besitze, nichts von ihrem eigenen Kriegshandwerk verstehe und ihn beschwinde, wo sie nur könne.

Diese Einstellung des Obersten Befehlshabers der Wehrmacht trug mit dazu bei, daß die Heeresgruppe A in die Gefahr geriet, ebenso eingeschlossen zu werden wie die 6. Armee des Generalfeldmarschalls Paulus.

Buchstäblich erst im letzten Augenblick ließ sich Hitler dazu bewegen, die 1. Panzerarmee hinter den Don zurückzunehmen.

Die 17. Armee setzte sich in den Raum am Kuban ab, wo sie bis zum 5. April 1943 ihre endgültigen Stellungen bezog, die von Noworossijsk über Krymskaja, Kijewskoe und von hier aus in nordwestlicher Richtung bis ans Asowsche Meer

verliefen.

War jetzt auch vorerst die größte Gefahr für die Südfront gebannt, so mußte doch festgestellt werden, daß die derzeitige Frontlinie ungefähr der von vor neun Monaten entsprach.

Daraus ergab sich der düstere Schluß, daß alle Anstrengungen und Opfer des vergangenen Dreivierteljahres umsonst gewesen waren.

\*

Bei diesem Stand der Dinge landet die Besatzung Lange mit einer in Breslau übernommenen nagelneuen He 111 auf der Krim in Saki, einem Flugplatz etwa zwanzig Kilometer südöstlich von Eupatoria.

Mit vom langen Flug steif gewordenen Beinen steigen die Männer aus der Maschine.

Brack streckt die Arme und zieht die Luft tief in die Lungen.

»Hier riecht's nach Salz und irgendwelchen Blumen«, stellt er fest. »Fällt euch das auch auf? «

»Ziemlich warm ist es«, meinte Lange. »Bald wie im Hochsommer. Und das Anfang April. Aber mir soll's recht sein.«

»Öde Gegend«, sagt Krapinsky. »Kein Baum, kein Strauch, einfach nichts. Nur rings um Saki selbst sah es von oben ein bißchen grün aus.«

Becher und Fuchs beteiligen sich nicht an der allgemeinen Unterhaltung. Sie räumen das Gepäck aus der He 111 und bauen es vor der Kanzel auf.

Als sie mit dieser Arbeit fertig sind, erscheinen die ersten Mechaniker auf der Bildfläche, denen ein Oberfeldwebel folgt. Vor Lange, Brack und Krapinsky bleibt er stehen.

»Ihr seid vermutlich eine von den neuen Besatzungen aus Nevers?« erkundigt er sich.

»Stimmt«, bestätigt der Feldwebel. »Ich heiße Lange.«

»Hacker«, stellt sich der Oberfeldwebel vor und gibt den Fliegern die Hand. »Ich bin der Oberwerkmeister der 5. Staffel. Ist die Mühle in Ordnung?«

Der Flugzeugführer nickt.

»Ist klar. Gibt nichts zu beanstanden.«

»Dann seid ihr mir doppelt willkommen«, meint Hacker grinsend. »Im übrigen will ich euch nicht länger aufhalten. Ihr müßt euch sicher im Gefechtsstand melden, und ich muß die Mühle mit unseren Kennzeichen bemalen lassen.«

Im Gefechtsstand werden die Ankömmlinge von Hauptmann Lohr in Empfang genommen. In aller Kürze erkundigt er sich nach dem fliegerischen Werdegang der Besatzung.

»Ausgezeichnet«, meint der Staffelpkapitän abschließend. »Ich hoffe, Sie bewähren sich bei uns ebenso wie bei Ihrem früheren Verband.«

Als Unterkunft wird der Besatzung ein Raum in einem ehemaligen Großfürsten-Palais zugewiesen, das mitten in einem großen Park liegt. Alle Wege sind von Fliederhecken gesäumt, die in voller Blüte stehen. Um die ausgedehnten Rasenflächen erstrecken sich breite Kakteen-Rabatten.

»Wie eine Filmkulisse«, meint Becher und trifft mit dieser Bemerkung den Nagel auf den Kopf.

Doch einen Tag später, als die Flieger alles erledigt haben, was mit ihrer Versetzung zusammenhängt, wissen sie, daß die Kulisse eine üble Kehrseite hat. Diese sind nämlich die Ameisen, gegen die es kaum ein Gegenmittel gibt.

Zu Tausenden kriechen sie in den Räumen herum, kleben in dicken Schichten auf den Lebensmitteln, sitzen in Betten und Schränken. Selbst an den Zimmerdecken und Wänden hängen sie wie die Fliegen.

Petroleum ist das einzige Mittel, mit dem sich diese Flut halbwegs eindämmen läßt. Auch Benzin hilft etwas.

»In unserer dienstfreien Zeit wird es für uns kaum Langeweile geben«, stellt Brack mit ironischem Lächeln fest.

»Eines beruhigt mich: Daß es sich nur um Ameisen und nicht um Läuse handelt.«

»So ein Quatsch«, brummt Lange und tippt sich an die Stirn.  
»Da, seht euch das an, nicht mal vor meiner Zahnbürste macht diese verdammte Plage halt!«

Am 5. April endet die lange Einsatzpause endgültig für die Besatzung Lange. Wie alle anderen Besatzungen der II. Gruppe stehen sie im Gefechtsstand und warten auf das Erscheinen des Gruppenkommandeurs.

»Achtung!« ruft der dienstälteste Staffelpkapitän, als der Major den Raum betritt und sofort an die Karte geht.

»Morgen«, sagt er knapp. »Setzen Sie sich.«

»Das hier«, beginnt er, während er auf einen Punkt südwestlich von Noworossiysk zeigt, »ist unser Zielraum.«

Major Feldmann erläutert den Besatzungen, daß es den Heeresverbänden, Teilen der 125. ID (Infanteriedivision), der 73. ID und der 4. Gebirgsdivision bisher nicht gelungen sei, die sich zäh verteidigenden Russen aus ihrem Landekopf südlich der Stadt zu vertreiben.

Der Gruppenkommandeur spricht ferner von dem knappen Munitionsbestand der Artillerie, der es verhindere, den Gegner wirkungsvoll in Schach zu halten. Die Feuerkraft reiche nicht aus, den Nachschub, den die Sowjets über die 4 Kilometer breite Bucht heranzuführen, zu unterbinden.

»Um die Lage bei Noworossiysk zu bereinigen«, fährt Feldmann fort, »sind seitens der Infanterie Vorbereitungen für einen Gegenangriff getroffen worden. Der erste Stoß soll dem Myshako-Berg gelten. Wir haben den Auftrag, die feindlichen Stellungen im Bereich des 450 Meter hohen Berges zu vernichten. Den Besatzungen, die diesen Raum noch nicht kennen, sei gesagt, daß es sich um ein äußerst zerklüftetes und unübersichtliches Gelände handelt, in dem dazu noch starke Flakkräfte stehen.«

Mit dem Hinweis, daß inzwischen bereits eine Stuka-Gruppe

gestartet sei, um die Flakstellungen anzugreifen, beendet der Gruppenkommandeur die Einsatzbesprechung und überläßt dem »Wetterfrosch« das letzte Wort.

Um acht Uhr beginnt der Start. 16 He 111 dröhnen in kurzen Abständen hintereinander auf das Schwarze Meer zu, das den Platz nach Westen begrenzt.

Manche Maschine zieht so dicht über die Wasseroberfläche hinweg, daß die Propellerböen weiße Kronen auf die kleinen Wellenkämme zaubern.

Brack gefällt dieser Anblick nicht.

»Einmal durchsacken genügt, und man ist weg«, murmelt, er.

»Hab' ich mir auch gerade überlegt«, sagt Lange. »Keine Sorge, ich werde schon aufpassen, daß wir nicht auf diese Art baden gehen.«

Nach dem Sammeln über dem Platz nimmt der Verband in ständigem Gleitflug Kurs nach Südosten. Bald bleibt rechts unter den Maschinen das Jaila-Gebirge zurück.

Über Starykrim hinweg, einem Ort, in dem ein großer Teil des goldgelben, langfädigen Krim-Tabaks zu Zigaretten verarbeitet wird, erreicht die Gruppe südlich von Feodosia wieder das Schwarze Meer.

Bis zum Zielraum haben die Maschinen jetzt noch 200 Kilometer vor sich.

Mehr unbewußt als bewußt tastet Lange einen Augenblick nach seiner Schwimmweste. Für den Bruchteil einer Sekunde taucht die Vision längst vergangener Englandflüge vor seinem inneren Auge auf, Einsätze, von denen damals viele seiner Kameraden nicht zurückgekommen waren.

Beim Anblick der endlosen Wasserfläche könnte auch Becher an die britische Insel und an den Kanal denken, über dem er vor fast einem Jahr nach einem Spitfire-Angriff mit seiner Besatzung aussteigen mußte. Danach kamen drei



furchtbare Tage im Schlauchboot. Sturm, Regen, Kälte und die Angst, nicht gefunden zu werden.

Fuchs, der neunzehnjährige Gefreite, für den dieser Flug der erste Einsatz seines Lebens ist, versucht sich immer wieder vorzustellen, was ihn vor Noworossijsk erwarten mag. Am meisten fürchtet er sich vor den Flak, vor dem Hämmern der Splitter gegen die Maschine.

Um seine verständliche Nervosität im Zaum zu halten, hantiert er unentwegt an seinem MG herum oder sieht aus der Bola zum Meer hinunter.

Krapinsky hat keine Zeit, sich in Gedanken mit irgend etwas zu befassen, das nicht mit dem Einsatz zusammenhängt. Pausenlos sucht er den Himmel ab. Er rechnet fest damit, daß bei diesem klaren Wetter irgendwann sowjetische Jäger auftauchen werden. Es geht ihm mächtig gegen den Strich, daß der Verband ohne jeden Begleitschutz unterwegs ist.

Wie Krapinsky findet auch Brack keine Gelegenheit, sich in Erinnerungen oder Vermutungen zu ergehen. Obwohl er sich ohne weiteres auf die navigatorischen Fähigkeiten des Kommandeur-Beobachters verlassen könnte, zieht er es vor, den geflogenen Kurs laufend selbst zu berechnen und zu überprüfen.

Er hat während seiner 90 Einsätze und vieler anderer Flüge die Erfahrung gemacht, wie gefährlich es sein kann, wenn man Navigation nur im »Daumenpeilverfahren« betreibt.

60 Minuten nach dem Start schälen sich vor dem Verband die nordwestlichen Ausläufer des Kaukasus aus dem schwachen Dunst über der Küste.

»Bald wird's Ernst«, meint Lange. »Hätte nichts dagegen, wenn's so ruhig bliebe wie bisher.«

»Kaum anzunehmen«, sagt Brack. »Was uns die anderen gestern alles von der Flak erzählt haben, war bestimmt nicht aus der Luft gegriffen.«

Je näher die He-111-Gruppe, die immer noch eng

aufgeschlossen fliegt, der Küste kommt, desto klarer wird es den Besatzungen, daß der erste Eindruck, der ihnen einen friedlichen Küstenstreifen vorgegaukelt hatte, nichts als Schein war.

»Rauchpilze über den Hügeln!« stößt Brack nach einem Blick durch das Fernglas heraus. »Könnten von den Bomben der Stukas stammen, von denen der Major während der Einsatzbesprechung gesprochen hat.«

»Noch was von den Mühlen zu sehen?« will Lange wissen.

Der Beobachter schüttelt den Kopf.

»Nichts. Schätze, die Ju-87-Gruppe ist über den Kuban abgeflogen, Wir hätten sie sonst sehen müssen.«

Kurz vor Noworossijsk setzt der Gruppenkommandeur zu einer flachen Linkskurve an.

»Haben wir etwa nicht die richtige Ecke erwischt, Klaus?« fragt Lange verwundert.

»Doch, Karl. Ich weiß von den anderen, daß er diesen Zielraum immer von der Landseite zum Meer zu angreift. Gleich wird er nach rechts einkurven. Je größer der Bogen um den Landekopf, desto besser für uns.«

Der Flugzeugführer bezweifelt diese Behauptung.

»Mit jeder Minute, die wir den Abwurf hinauszögern, vergrößert sich die Gefahr, daß uns die russischen Jäger auf den Pelz rücken.«

Auf der Höhe von Bakanskaya, einem Ort an der Bahnlinie Noworossijsk-Krymskaja, endet die vom Gruppenkommandeur für die Zeit des Fluges ins Zielgebiet befohlene Funkstille.

Über BzB (Bord-zu-Bord-Verständigung) ruft er alle Besatzungen.

»An alle von ›Anton-Cäsar‹! Bombenklappen auf!« Der Rest der Durchsage besteht in der Wiederholung der Planquadrate, die er seinen Staffeln als Zielgebiet zugeteilt hatte.

Brack hört mit geschlossenen Augen zu.

»Hat sich was geändert?« fragt Lange.

»Nein«, antwortet Brack und deutet auf einen Punkt in seiner Karte, den er mit einem Kreuz markiert hat, »Zwischen Ort und Berg Myshako schlängelt sich ein kleiner Bach nach Norden, Leicht zu finden. Westlich des Baches haben wir freie Auswahl.«

Nach der 180-Grad-Kurve um Bakanskaja ziehen sich die Staffeln auseinander.

Lange vergrößert den Abstand zu seinem Nebenmann. Obwohl der Verband bereits seit mehr als einer halben Stunde in 5.000 Meter Höhe fliegt, fällt es dem Flugzeugführer erst in diesem Augenblick ein, daß niemand eine Sauerstoffmaske aufgesetzt hat.

»Wir haben die Masken vergessen!« ruft er hastig.

»Brauch« ich nicht«, knurrt Brack, der andere Sorgen hat. »Stören nur. Außerdem hab' ich die erst ab 6.000 nötig.«

Kaum sind die Bomber auf gleicher Höhe mit Noworossiysk, bekommen die Besatzungen den ersten Vorgeschmack von der Abwehrkraft der sowjetischen Flak. Mündungsfeuer neben Mündungsfeuer blitzt auf, und rings um die Maschinen blähen sich plötzlich graue Wolken auf.

Lange zuckt zusammen, als plötzlich das hintere Bola-MG loshämmert.

»Feuer einstellen!« faucht der Flugzeugführer. »Verdammter Blödsinn! Was wollt ihr denn aus dieser Höhe treffen?«

»Flak-Mündungsfeuer«, antwortet Fuchs ziemlich kleinlaut.

»Es wird nur auf mein Kommando geschossen! Klar, Eduard?«

»Jawohl!«

Mit verzerrtem Grinsen hält Becher dem Bordschützen eine Zigarettenschachtel hin.

»Nimm eine! Das macht ruhiger.«

Der Gefreite winkt mit blassem Gesicht ab. Bei dem Gedanken, jetzt einen Zug machen zu müssen, dreht sich ihm

fast der Magen um.

»So habe ich mir das nicht vorgestellt«, bringt er kaum hörbar heraus.

»An einen derartigen Zauber kann sich kein Mensch gewöhnen«, sagt der Bordmechaniker. »Bei so was saust jedem der Frack, dem einen mehr, dem anderen weniger. Ich glaube, echte Helden, von denen 'ne Menge geredet und geschrieben wird, sind verdammt dünn gesät auf dieser Welt.«

»Ruhe!« verlangt Brack. »Wir fliegen in den Zielraum ein!«

Einen Augenblick später erkennt er den Bachlauf, der bei Myshako ins Schwarze Meer mündet. Über einem schmalen Tal, das zu beiden Seiten von schroffen Felsen flankiert wird, liegt eine dunkle Rauchwolke.

Dorthin dirigiert der Beobachter den Feldwebel. Ohne jede Verzögerung reagiert Lange auf jede von seinem Nebenmann angesagte Kursverbesserung.

Unangenehm brennt ihm der Schweiß im Gesicht, der sich in winzigen Rinnsalen unter der Kopfhaube hervorzwängt.

Die letzten Korrekturen gibt Brack mit Hilfe des Bombenzielgerätes an. Auch er schwitzt, als säße er gerade in der Sauna. »Achtung, Karl! Ziel läuft ein! – Jetzt!«

Mit heiserer Stimme gibt Becher die Zahl der fallenden Bomben an, die durch ein Gewirr von Sprengwolken und Leuchtspurketten zur Erde torkeln.

»Zwanzig!«

»Endlich!« keucht Lange und setzt den für die Dauer des Abwurfes unterbrochenen »Flakwalzer« fort. »Von einem Erfolg der Stukas ist nicht viel zu merken. Soviel Flakzauber hab' ich selten erlebt.«

»Noch eine Kurve, damit wir sehen, was wir getroffen haben und dann ab in den Sammelraum bei Anapa!« sagt der Beobachter, ohne auf die Bemerkung des Flugzeugführers einzugehen.

Ein Blick zu den anderen Maschinen zeigt ihm, daß sie zum

Teil auch schon ihre Ziele gefunden haben.

»Jürgen! Luftraum noch sauber?«

»Bisher nichts von Jägern zu sehen!« antwortet Krapinsky.

»Im Nordwesten?«

»Auch dort nicht!«

Wenn wir Glück haben, kommen wir ungeschoren davon, hofft Brack im stillen.

»Mann! «krächzt der Flugzeugführer auf einmal los. »Das Tal! Da geht allerhand in die Luft! Siehst du den Feuerschein?«

Hastig nimmt der Beobachter das Glas an die Augen. »Unser Streifen«, murmelt er. »Was da brennt, ist nicht zu erkennen. Dunkler Rauch. Vielleicht Munition oder Granaten. Schwer zu sagen. Eins steht fest: Wir haben nicht danebengeworfen.«

Jetzt schiebt Lange die Gashebel bis zum Anschlag vor.

Nur 'raus aus der Flakhölle, das ist sein einziger Gedanke.

Brack stößt einen tiefen Seufzer aus, als die letzten Flakwolken endlich weit hinter dem Leitwerk zurückbleiben.

Während Lange einer zweiten He 111 in den Sammelraum folgt, genehmigt sich Brack einen Schluck mit Kognak veredelten Kaffees.

Nach und nach findet sich eine He 111 nach der anderen über Anapa ein, bis der Verband vollzählig ist.

Dreimal zählt Brack die Maschinen. Das Resultat ergibt jedesmal 16.

Daß die Gruppe vollzählig aus diesem Inferno herausgekommen ist, grenzt seiner Meinung nach an ein Wunder. Trotzdem weiß er, daß die Gefahr noch nicht restlos beseitigt ist. Russische Jäger können in jeder Minute irgendwo auftauchen! Aber an diesem Morgen bleibt der Himmel frei von den sogenannten »roten Falken«.

Um 10 Uhr 30 löst der Gruppenkommandeur den Verbandsflug über Saki auf.

Zehn Minuten später rollt die »Dora-Nordpol« mit der Besatzung Lange bereits zum Liegeplatz der 5. Staffel.

Der 1. Wart winkt die Maschine zwischen zwei Bombenstapel ein. Als er die erhobenen Arme kreuzt, tritt der Feldwebel in die Bremsen und stellt die Motoren ab.

Fuchs, der als erster aus der Maschine steigt, läuft ein paar Schritte zur Seite und setzt sich auf eine leere Munitionskiste.

»Was ist mit Eduard?« will Brack von Becher wissen.

»Dem sitzt die Flak noch in den Knochen. Am besten wir lassen ihn in Ruhe. Er muß das alles erst einmal allein verdauen. Wenn du mich fragst, Klaus, ich fühl' mich auch nicht gerade wohl in meiner Haut. Nach so langer Zeit...«

»... fällt's einem schwer, sich wieder an den Krieg zu gewöhnen«, ergänzt Lange den von Becher begonnen Satz. »Der nächste Einsatz geht uns hoffentlich nicht mehr so stark an die Nieren.«

»Mir immer, wenn ich ehrlich sein soll«, erklärt Krapinsky. »Karl und du, Klaus, ihr habt im Zielraum ununterbrochen härteste Arbeit. Aber so Leute wie ich oder Fuchs und Becher, die können meistens nichts weiter tun, als die Daumen zu drehen. Da hat man Zeit, jede Flakwolke einzeln zu studieren.«

»Das muß ich auch«, sagt Lange, der sich mit der linken Hand unentwegt das Genick massiert, weil ihm der Hals durch die dauernde Beobachtung seiner Nachbarmaschine während des Verbandsfluges steif geworden war.

Beim Näherkommen des 1. Wartes brechen die Flieger ihre Unterhaltung ab. Vor Lange nimmt der Mechaniker Haltung an.

»Ist die ›Dora‹ klar, Herr Feldwebel?«

»Ist sie«, sagt der Flugzeugführer. »Dann noch etwas für die Zukunft, Rupp: Mit mir müssen Sie nicht unbedingt so reden, wie es die Dienstvorschrift verlangt. Mir geht es nicht um stramme Haltung, sondern um die einwandfreie Wartung meiner Mühle. Haben Sie das kapiert?«

»Klar, Herr Feldwebel. Über meine Arbeit werden Sie sich nicht zu beklagen haben, denn ich weiß, was davon für Sie

abhängt. Wollte früher selbst zum fliegenden Personal. Hat mit der Tauglichkeit gehapert.«

Lange zieht eine angebrochene Zigarettenpackung aus der Tasche und drückt sie dem Obergefreiten in die Hand, weil er aus langer Erfahrung weiß, daß der notwendige Kontakt zwischen Technikern und Fliegern durch ein paar Zigaretten oder eine Schachtel Schokacola wesentlich mehr vertieft wird als durch große Worte.

Jetzt wendet sich Becher an den 1. Wart.

»Motorenmäßig ist die Mühle klar, Kumpel. Aber es kann sein, daß die Außenhaut ein paar Löcher hat. Den ›Waffenmixern‹ kannst du sagen, daß wir nur wenig Munition verbraucht haben. – Schon was gehört, ob wir noch mal fliegen müssen?«

»Davon hat uns keiner was gesagt, auch nicht, daß wir uns besonders beeilen müßten.«

»Klingt gut«, murmelt der Bordmechaniker.

Bei der Abschlußbesprechung, die wie üblich im Gefechtsstand stattfindet, bringt der Gruppenkommandeur seine Zufriedenheit über den Ablauf des unter so schweren Bedingungen geflogenen Angriffes zum Ausdruck.

»Da im Zielraum eine ganze Reihe von Bränden festzustellen war, habe ich bereits einen Aufklärer angefordert, der herausfinden soll, was dort brennt oder gebrannt hat. – In einer Stunde erwarte ich die Berichte der Staffelp kapitäne. Die Besatzungen können in die Unterkünfte fahren. Dieser Bereich darf bis zu meinem Gegenbefehl nicht verlassen werden.«

Als feststeht, daß an diesem Tag kein zweiter Einsatz geflogen wird, setzt Hauptmann Lohr für den Nachmittag eine Fahrt nach Simferopol auf den Dienstplan.

Für das fliegende Personal bedeutet dieser Ausflug eine willkommene Abwechslung, für die Besatzung Lange darüber hinaus die erste Begegnung mit einer ihnen unbekannten Welt.

Neugierig und staunend laufen sie durch die Altstadt, deren Ursprung bis in die Zeit der griechisch-tatarischen Besiedlung der Krim zurückreicht. Gern hätten sie die berühmte »Weiße Moschee« besucht. Aber als Christen hatten sie zu diesem mohammedanischen Glaubenszentrum keinen Zutritt.

In einer schmalen Seitengasse schließt sich ihnen ein Unteroffizier von der Flak an, der sich als Kenner Simferopols und der Geschichte der Krimtataren entpuppt. Er erklärt den Fliegern, daß Simferopol zur Zeit der Antike Neapolis – Neue Stadt – hieß.

»Wir stehen hier sozusagen auf den Trümmern uralter Kulturen. Seit der Mitte des 15. Jahrhundert sitzen die Tataren auf der Krim, die Nachfahren der Goldenen Horde, deren Ursprung sich bis auf Dschingis Khan zurückverfolgen läßt. Nach den Griechen, Tataren und Russen sind wir jetzt hier.«

Kurz vor dem Platz, auf dem der Markt abgehalten wird, kommt den Männern eine Gruppe von Krimtataren entgegen, die so aussehen, als wären sie gerade von einem Maskenbildner für den Auftritt auf einer Operettenbühne zurechtgemacht worden. Jeder trägt einen steifen, in strengen Falten bis auf die Erde reichenden schwarzen Pferdehaarmantel, der über den Schultern zwei Spitzen bildet, die entfernt an die Dächer chinesischer Pagoden erinnern.

Daß diese Tataren mehr im Sattel sitzen als laufen, beweisen ihre absatzlosen, weichen Juchtenlederschaftstiefel.

Trotz der sommerlichen Temperatur tragen sie außer ihren schwarzen Mänteln hohe Tschakos und dazu zwei krumme Säbel mit verzierten Scheiden.

»Mann!« staunt Becher. »Das sind vielleicht malerische Typen. Die können tatsächlich direkt von Dschingis Khans Hunnen abstammen. Ich frage mich nur, warum die Russen die nicht zur Roten Armee geholt haben?«

»Die Krimtataren wollen nichts von den Russen wissen«, antwortet der Flak-Unteroffizier. »Sie hoffen, mit unserer Hilfe



wieder ihre alte Freiheit zurückzugewinnen. Von ihrer Eingliederung in die Sowjetrepublik Krim haben sie nie viel gehalten. Eine ganze Menge von ihnen ist schon vor längerer Zeit in die Türkei abgewandert. Hier auf der Krim wohnen sie vorwiegend im Bereich des Jaila-Gebirges. Die meisten leben von der Viehzucht oder von der Landwirtschaft. Den Markt von Simferopol besuchen sie, um Geschäfte zu machen, zu handeln und zu tauschen.«

Spät am Abend treffen die Flieger wieder in Saki ein.

»Hoffentlich wird's morgen nicht zu heiß für uns, wünscht sich der Beobachter, ehe ihm die Augen zufallen. Die anderen sagen nichts, aber sicher haben sie den gleichen Wunsch.

Eine Woche später steht für die Besatzung der erste Nachteinsatz bevor.

Klaus Brack brütet über einer Karte des Zielraumes, neben der ein Bogen mit navigatorischen Berechnungen liegt.

Feldwebel Lange beugt sich über die Schulter des Kameraden.

»Probleme, Klaus?«

Brack schüttelt den Kopf. »Keine«, erklärt er. »Ich rechne nur noch mal zur Vorsicht nach. Außerdem behalte ich die einzelnen Werte besser und muß dann später nicht dauernd in meinen Unterlagen herumstudieren.«

»In Ordnung«, meint der Flugzeugführer. »Bei Nacht ist 'ne einwandfreie Flugvorbereitung das halbe Leben.«

Der Beobachter deutet auf einen kleinen, roten Kreis, den er etwa drei Kilometer nordöstlich von Myshako eingezeichnet hat.

»Das ist Aleksina. Nachts ohne Schwierigkeiten zu finden. Genau über dem Nest müssen wir klar zum Wurf sein.«

»Mit Kurs 270«, ergänzt Lange.

»Hm«, macht Brack. »Den Kurs halten wir bis zur HKL (Hauptkampflinie). Einen Kilometer dahinter gibt's 'ne

Linksbiege aufs Meer zu. Wenn wir das unter uns haben, geht's ab nach Feodosia und von da direkt über die Krim nach Saki.«

»Dürfte ein verhältnismäßig ruhiger Flug werden«, meint der Feldwebel.

Obwohl der Beobachter nicht sonderlich abergläubisch ist, klopft er nach der Bemerkung Langes dreimal kurz unter die Tischplatte. Dann packt er seine Unterlagen zusammen und schiebt sie in die Beobachertasche.

»Wie ist es, Karl?« erkundigt er sich, als er aufsteht und die Arme streckt. »Machen wir noch 'nen Spaziergang durch den Park? Zum Schlafen habe ich keine Lust.«

»Gehen wir«, sagt der Flugzeugführer.

Als die beiden eine halbe Stunde später zurückkommen, hören sie vom Platz her dumpfes Dröhnen.

Brack wirft einen schnellen Blick auf das Leuchtzifferblatt seines Armbandchronometers.

»Das ist die erste Mühle, die zum Störflug startet, Karl.«

Der Flugzeugführer nickt und lauscht in die Nacht. Man sieht ihm an, daß er mit seinen Gedanken schon ganz woanders ist.

Um 21 Uhr trifft die Besatzung auf dem Liegeplatz der 5. Staffel ein, wo sie von ihrem ersten Wart erwartet wird.

»Die ›Dora‹ ist klar, Herr Feldwebel.«

»Schon abgebremst, Rupp?«

»Vor zehn Minuten. Die Motoren sind noch warm.«

Lang dreht sich um und winkt den anderen.

»Einsteigen! In zehn Minuten geht's ab!«

Becher klettert als letzter in die He 111 und verriegelt die Klappe der Bola sorgfältig von innen.

»Ist dicht, Eduard«, sagt er zum Bordschützen.

»Sieh dir das an!« platzt der Gefreite heraus. »Die haben uns diese Splitterbomben lose 'reingepackt! Die müssen doch in Behälter!«

»Stimmt«, gibt Becher zu, während er sich mit dem

Handrücken ein paarmal über sein leicht stoppelbärtiges Kinn fährt. »So ein elender Mist!«

Bevor Lange noch die Motoren anläßt, stürzt der Bordmechaniker in die Kanzel vor.

»Die kleinen Bomben liegen lose in der Bola!« meldet er atemlos.

»Hab's gesehen«, sagt der Feldwebel ruhig. »Keine Sorge, ich halte die Mühle bis zum letzten Zentimeter des Platzes am Boden, damit sie auf keinen Fall noch mal auf die Räder kommen kann.« Punkt 21 Uhr 30 gibt ein grünes Lichtsignal der »Dora-Nordpol« den Start frei.

»Na dann«, brummt Lange. Zügig schiebt er die Gashebel vor, ohne die Füße von den Bremsen zu nehmen.

Mit ausdruckslosem Gesicht und vor der Brust verschränkten Armen starrt Brack geradeaus aus der Kanzel, dorthin, wo das Ufer des Schwarzen Meeres mehr zu ahnen als zu erkennen ist. Für das Glitzern der Sterne am nachtschwarzen Himmel hat er jetzt noch keinen Blick, geschweige denn einen Gedanken übrig.

»Wenn wir nur schon in der Luft wären«, ächzt der Bordschütze, als sich das Spornrad von der Erde löst.

Als die Maschine sanft zu federn beginnt, nimmt der Flugzeugführer die Steuersäule eine Idee zurück. Seine Augen wandern zwischen den Instrumenten und der Pistenbeleuchtung rechts neben der He 111 hin und her.

»Achtung«, sagt Brack plötzlich, »Gleich sind wir am Wasser.«

»Weiß ich«, entgegnet der Feldwebel. »Ich warte, bis die Mühle von selbst in die Luft springt. Die verflixten Splitterbomben,«

»Kosten verdammt Nerven« murmelt der Beobachter.

»Jetzt!« sagt Lange. »Gott bewahre uns in den nächsten zehn Sekunden vor 'ner Bö!«

»Na ja«, meint Brack aufatmend, als der Zeiger des Fein-

höhenmessers um zehn Striche geklettert ist, »für diesen Start sind wir aus dem Schneider.«

Nach einem routinemäßigen Blick über die Instrumente schließt Lange für ein paar Sekunden die Augen und lauscht dem gleichmäßigen Klang der Motoren.

Als er wieder in die Dunkelheit starrt, wirkt sein eben noch so gelöstes Gesicht ernst und entschlossen. Verschwunden ist das herrliche Gefühl, über der dunklen Fläche der Erde einem Meer von Sternen entgegenzufliegen, die rings um ihn bis ins Unendliche flimmern.

Mit einem Ruck schließt er das Seitenfenster. Von diesem Augenblick an zählt für ihn nur noch der Einsatz, das Ziel vor Noworossijsk.

Kaum merkbar zuckt er zusammen, als er sieht, daß der Kompaß um drei Grad nach Norden ausgewandert ist. Hastig korrigiert er diesen Fehler.

Brack, dem der leichte Steuerausschlag nicht verborgen geblieben ist, schüttelt kurz den Kopf.

»Kannst den Kurs so lassen, wie er war, Karl, Der Wind kommt weiter von Nordwesten, als angegeben. Hatte den Luvwinkel mit 7 Grad berechnet. Das ist jetzt 'ne Idee zu wenig.«

»Feine Fracht, was, Eduard?« fragt ein Stück entfernt der Bordmechaniker aus unruhigen Gedanken heraus.

»Wenn der Krempel nur schon draußen wäre«, antwortet der Bordschütze mit gepreßter Stimme. »Die Bomben im Rumpf jucken mich wenig, aber dies Zeug macht mich kribbelig.«

Becher sieht kurz auf seine Armbanduhr.

»In spätestens einer Stunde wird's dich nicht mehr kribbeln, Eduard.«

»Hast du schon mal Bomben aus 'ner offenen Rumpfklappe geworfen? «erkundigt sich Fuchs nach längerem Schweigen.

»Komische Frage«, murmelt Becher. »Du weißt doch, daß diese Abwurf tour für uns alle neu ist. Aber keine Sorge, ich

übernehme das Ausladen schon.«

Da der Bordmechaniker absolut keine Lust hat, länger über das Thema »Splitterbomben« zu reden, steht er auf und geht in die Kanzel vor, um einen Blick auf die Instrumente zu werfen. Alle Zeiger stehen so, wie er es, dem Klang der Motoren nach zu urteilen, erwartet hat.

Beruhigt darüber, daß es in seinem Bereich keine Beanstandungen gibt, kehrt er ein paar Minuten später auf seinen Platz im Rumpf zurück.

In 4.000 Meter Höhe erreicht die »Dora-Nordpol« das Schwarze Meer zwischen Wladislavovka und Feodosia.

»Genau auf Kurs«, stellt der Beobachter zufrieden fest.

»Hoffentlich stoßen wir nicht auf russische Flotteneinheiten«, überlegt der Flugzeugführer.

»Soweit nach Westen kommen die nicht«, meint Brack. »Wenn, dann kriegen wir es frühestens in der Nähe der Noworosijsker Bucht mit der Schiffsflak zu tun.«

Diese Befürchtung der Besatzung erfüllt sich nicht. Das erste Flak-Mündungsfeuer blitzt erst auf, als die He 111 das Westufer der Bucht in der Höhe von Aleksina erreicht hat.

»Schleichflug!« sagt der Beobachter. Sofort nimmt Lange die Gashebel zurück.

»280 Sachen am Stau (Staudruck, Fahrtmessergerät)!« konstatiert er. »Langsam genug?«

»Reicht«, antwortet Brack. »Hoffentlich kommen die Russen nie auf unseren Trichter.«

Dieser »Trichter«, von dem der Unteroffizier spricht, besteht darin, den russischen Horchfunkern der Flak eine normale Fluggeschwindigkeit vorzutäuschen, obwohl sie in Wirklichkeit weit unter den üblicherweise anzunehmenden Werten liegt.

Der Beobachter atmet erleichtert auf, als er mit Hilfe seines Nachtglases feststellt, daß die sowjetischen Granaten weit vor der Kanzel der »Dora« krepieren.

»Scheint zu klappen«, bringt er mit gepreßter Stimme heraus.

»Sicher klappt's«, sagt der Flugzeugführer mit einer Stimme, die nicht sehr überzeugend klingt.

Beide versuchen, sich nichts von der Spannung anmerken zu lassen.

»Werfen wir alles auf einmal raus?« will Krapinsky wissen. »Das hattest du doch eine Weile vor dem Start gesagt, oder?«

»Hab ich«, gibt Brack zu. »Aber da habe ich was vergessen.«

»Was?« knurrt der Bordfunker.

»Daß wir 30 Minuten über dem Zielraum bleiben müssen, solange, bis die nächste Mühle kommt.«

»Sauber«, mault Krapinsky. »Nur 30 Minuten! Und das bei einer Wetterlage, bei der man jeden Moment mit dem Auftauchen russischer Nachtjäger rechnen muß. Bis die nächste Mühle kommt...! Hat sich die ›Bruno‹-Besatzung, die vor uns gestartet ist, danach gerichtet? Ich jedenfalls habe die Maschine nicht gesehen.«

»Jetzt langt's!« faucht der Flugzeugführer. »Wenn's dir hier nicht mehr paßt, kannst du ja aussteigen.«

»Schon gut«, brummelt der Bordfunker.

Dicht über den deutschen Linien fliegt Lange eine flache Linksbiege, bis an die Grenze zwischen Land und Meer.

»Weiter mit Kurs 70!« sagt Brack. »Über der Bucht dann auf Gegenkurs. Bisher hat die russische Flak nicht viel Zauber veranstaltet. Hoffentlich wird die Zahl der Mündungsfeuer nicht größer.«

Nach dem Öffnen der Bombenklappen steht Becher schweigend auf und greift nach dem Seil, dessen eines Ende er bereits vor dem Start mit einem sicheren Doppelknoten an einem Rumpfspant befestigt hatte.

Das andere Ende schlingt er sich um den Leib. Nach einer kurzen Prüfung dieses provisorischen Sicherheitsgurtes beugt

er sich zur Bola-Klappe hinunter.

»Soll ich dir helfen?« fragt Fuchs mit heiserer Stimme.

Der Bordmechaniker tut die Frage des Kameraden mit einer kurzen Handbewegung ab und zeigt auf den Gang zwischen den Bombenschächten.

»Dahin, bis ich fertig bin!«

Mit verzerrtem Gesicht entriegelt Becher die Klappe und zieht sie auf. Dumpf fauchend wirbelt der Luftstrom in den Rumpf. Für Bruchteile von Sekunden hat der Obergefreite das Gefühl, im Kern einer Staubhose zu stehen.

»Achtung, Kurt!« ruft der Beobachter. »Klar zum Wurf?«

»Bin ich! Jawohl!« krächzt der Bordmechaniker hustend.  
»Zwanzig Stück!«

Durch seine dunkle Fliegerbrille starrt Becher mit zusammengepreßten Lippen in die schwarz gähnende Tiefe, ein Anblick, der ihm Schauer auf Schauer über den Rücken jagt. Der Schweiß bricht ihm aus, obwohl die Nachtluft eiskalt in die Maschine wirbelt.

Dann kommt der Befehl zum Wurf.

»'raus!«

Mit stockendem Atem scharrt der Bordmechaniker die Bomben aus der Klappe. Die Nervenbelastung ist dabei für ihn so groß, daß er schließlich nicht mehr herausbringt als das Wort: »Fertig!«

Fuchs, der den Zustand Bechers erkannt hat, zieht ihn an die Rumpfwand zurück.

»Laß mich die nächsten übernehmen, Kurt,«

Der Bordmechaniker schüttelt nur den Kopf.

»Ich mach' weiter. Krieg' schon langsam Routine bei diesem verdammten Geschäft.«

Kurz nach dem Abwurf der ersten Splitterbomben kommt die an einem Fallschirm pendelnde Leuchtbombe in das Blickfeld des Beobachters. Er stößt den Flugzeugführer an.

»Kurze Rechtskurve, Karl, dann kannst du die erste unserer

Laternen sehen. Das Ding macht 'ne Menge Licht.«

Lange drückt das rechte Pedal nach vorn und zieht die Steuersäule bei gleichzeitigem Querruderausschlag eine Idee zurück. Mit einem schnellen Blick auf das Variometer überzeugt er sich davon, daß der Zeiger genau auf der Nullmarke stehenbleibt.

»Wo hängt die Leuchtbombe?«

»Direkt über der Küste vor Aleksina«, antwortet Brack. »Wenn da gerade russische Schiffe oder Boote in Ufernähe sind, müßten unsere Kumpels unten sie erkennen können.«

»Was machen wir jetzt?« will der Flugzeugführer wissen, ohne auf die Bemerkung des Kameraden einzugehen. »Kurs auf die HKL?«

»Ja«, erklärt der Beobachter. »Wichtig ist nur, daß wir möglichst ununterbrochen über dem sowjetischen Landekopf bleiben. Bin dafür, daß wir diesmal über dem Festland auf Gegenkurs gehen und zwei Bomben im Raum des Myshako-Berges werfen. Die nächsten und eine Leuchtbombe über dem Ort Myshako. Dort steht nämlich meinem Gefühl nach 'ne Menge Flak als Küstensicherung.«

Während Brack am Zünderschaltkasten hantiert und Lange die He 111 auf Nordwestkurs bringt, sucht Krapinsky unentwegt den Nachthimmel ab. Ganz besonders konzentriert er sich auf den Raum im Osten. Seine Sorge gilt Krasnodar, der Stadt, in deren Nähe russische Jägerplätze liegen. Doch nirgends zeigt sich die Spur eines sowjetischen Flugzeuges.

Die nächsten Bomben wirft Brack dicht über dem südlichen Stadtrand von Noworossijsk. Anschließend klinkt er die zweite Leuchtbombe aus und ruft den Bordmechaniker.

»Kurt! Bei drei bist du dran! Achtung! Eins ...!«

Diesmal rutscht Becher auf den Knien an die offene Klappe heran und greift mit den Händen nach den Splitterbomben.

»Zwei!«

Vorsichtig, als hätte er es mit rohen Eiern zu tun, nimmt der



Bordmechaniker die Bomben auf. »Drei!«

Schnell und doch behutsam befördert Becher die Zwanziger-Serie aus der Klappe.

»Sind draußen!« meldet er, während er nach Atem ringt.

Wenn mir eine aus der Hand gerutscht und auf den Boden gefallen wäre, geht es ihm durch den Kopf. Mit Gewalt zwingt er sich dazu, diesen Gedanken aus seinen Überlegungen zu streichen.

»Wir sind jetzt genau zehn Minuten über dem Zielraum«, klingt Langes Stimme jetzt über die Bordverständigung. »Hat jemand von euch was außer den Flakmündungsfeuern gesehen?«

»Zwo Brände.« antwortet Krapinsky. »Aber ich bin mir nicht ganz sicher.«

»Wo?« will Brack wissen.

»Bei Noworossijsk.«

»Eben nach dem letzten Wurf?«

»Jawohl.«

»Und der andere?«

»Bei Myshako.«

»Sehen wir uns gleich an«, sagt der Beobachter und gibt dem Flugzeugführer den entsprechenden Kurs an.

Mit dem Nachtglas an den Augen sucht Brack die Planquadrante ab, die der Bordfunker grob angegeben hatte.

Am Südrand von Noworossijsk entdeckt er tatsächlich einen schwachen Feuerschein. Mit einer Handbewegung macht er den Flugzeugführer darauf aufmerksam.

Lange zuckt mit den Schultern. Sekunden vergehen. Von unten her zischen Leuchtstriche zum Nachthimmel hinauf: sowjetische Flak!

Monoton und blechern scheppert die Stimme des Beobachters aus den Kopfhörern:

»Und jetzt wieder Kurs auf die Bucht, Karl. Möchte die nächste Leuchtbombe dicht vor den Hafen an die Westseite

setzen.«

In dem Augenblick, wo der Flugzeugführer die Bombe auslöst, prasselt es einmal ganz kurz wie Steinschlag gegen den Rumpf.

»Flak!« ruft der Bordmechaniker.

»Die Detonationswolke steht direkt hinter dem Leitwerk!« stößt der Bordfunker atemlos hervor. »Da! Noch eine! Weg hier!«

»Bin schon dabei!« knurrt der Flugzeugführer, der die He 111 nach Bechers Ruf sofort in eine steile Linkskurve gezogen hatte.

»Temperaturwerte normal«, stellt Brack fest. »Wie sieht's bei euch aus, Kurt?«

»Alles klar!« antwortet Becher. »In unserem Bereich keine Treffer zu erkennen! Müssen weiter hinten beim Leitwerk sitzen!«

In der Reihenfolge Sprengbomben, Splitterbomben, Leuchtbomben geht es weiter, bis die laut Einsatzbefehl bestimmten dreißig Minuten über dem Zielraum abgelaufen sind.

»Das war's«, stöhnt der Bordmechaniker erleichtert auf, nachdem er die Klappe wieder geschlossen und verriegelt hat. »Hundekälte«, fährt er fort, während er die Hände zum Wärmen unter die Achselhöhlen schiebt. »Komm mir wie'n Stück Eis vor. Gieß mir mal 'n Becher Kaffee ein, Eduard.«

Als Brack gerade vorschlagen will, die »Dora-Nordpol« auf Heimatkurs zu bringen, blenden links unter der He 111 plötzlich mehrere Scheinwerfer auf.

Mit einer hastigen Bewegung zieht sich der Flugzeugführer die dunkle Brille über die Augen,

»Verdammt noch mal!« faucht er. »Die haben uns gerade noch gefehlt!«

»Die meinen uns nicht!« schnauft Krapinsky. »Die andere Mühle! Links! Gleiche Höhe! Fliegt mit Positionslichtern!«

»Tatsächlich!« bestätigt Brack mit tonloser Stimme. »Da muß einer, ohne es zu merken, an den so idiotisch angebrachten Schalter geraten sein.«

Mit offenem Mund und vor Entsetzen weit aufgerissenen Augen starrt Lange zu der He 111 hinüber, die jetzt genau im Mittelpunkt von drei Scheinwerferstrahlen hängt. Sekunden später verlöschen die Lichter, und die grellen Scheinwerferbalken tasten ins Leere.

»Gott sei Dank«, sagt Brack nach einem tiefen Atemzug.

Eine Stunde nach diesem noch glimpflich abgelaufenen Zwischenfall, der um ein Haar fünf Kameraden das Leben gekostet hätte, überfliegt die »Dora« den Flugplatz Saki.

»Wir haben Landeerlaubnis!« meldet Krapinsky.

Wenige Minuten später setzt Lange die He 111 dicht neben der ersten Lampe der Pistenbeleuchtung auf die Erde.

Der Nachteinsatz ist beendet. Wie immer steht Rupp neben der Bola, um seine Besatzung in Empfang zu nehmen. Auch dieses Mal strahlt er über das ganze Gesicht.

»Wie war's?«

»Nicht so harmlos, wie wir uns das vorgestellt hatten«, antwortet Becher. »Wir haben uns ein paar Treffer eingehandelt. Komm mal gleich mit nach hinten an den Rumpf. Nimm die Taschenlampe mit.«

Die beiden zählen fünf Löcher. Eines davon ist so groß wie ein Handteller.

\*

In den nächsten vierzehn Tagen stehen für die Besatzungen der 5. Staffel nur Nachtflüge auf dem Programm, die ohne Ausnahme dem russischen Landekopf vor Noworossijsk gelten.

Der Gegner leistet in diesem gebirgigen Küstenstreifen derart hartnäckigen Widerstand, daß ihm weder durch die

Einsätze der Luftwaffe, noch durch Infanterie, Gebirgsjäger und Flak beizukommen ist.

Trotz hoher Verluste denken die Sowjets nicht daran, ihren Nachschubtransport über die Bucht von Noworossijsk aufzugeben.

Obwohl die deutsche Luftwaffe inzwischen zwei Jagdgruppen, rumänische und slowakische Jagdstaffeln, zwei Kampffliegergruppen und zwei Stukagruppen im Kuban-Raum eingesetzt hat, ändert sich nichts in diesem südlichsten Abschnitt der Ostfront. Die Russen starten mit starken Kräften sogar ihren ersten Versuch, die deutschen Linien im Raum von Krymskaja zu durchbrechen.

Besonders kritisch wird die Lage zwischen Kuban und Adagum. Dort gelingt es dem Gegner, ein Sumpfgebiet zu durchqueren, das bis dahin als unpassierbar gegolten hatte.

Kleine deutsche Sicherungsgruppen, die in diesem Raum eingesetzt sind, melden sogar das Auftauchen russischer Panzer.

\*

Am 2. Mai kommt Lange mit einer Neuigkeit vom Gefechtsstand in die Unterkunft zurück.

»Wißt ihr, was ich aufgeschnappt habe?«

Brack, der wieder einmal über seiner Feindflug-Buchführung sitzt, legt Rotstift und Lineal zur Seite und sieht den Flugzeugführer mit zweifelndem Blick an.

»'ne neue Parole vermutlich«, stellt er fest.

»Irrtum«, behauptet der Feldwebel. »Wir verlegen in den nächsten Tagen nach Militopol.«

»Wenn's da oben weniger Ameisen gibt als hier, wäre dagegen nichts einzuwenden«, sagt Becher, der gerade sein Badezeug herrichtet. »Außerdem können wir wohl nicht ewig auf der Krim bleiben.«

»Mann«, brummt Lange, »du bist ja heute mal wieder besonders schlau.« Dann fährt er, an Brack gewendet, fort: »Du sollst dich um 14 Uhr beim Alten melden. Im Dienstanzug. Klar?«

»Hm«, macht der Beobachter. »Weißt du, was er von mir will?«

»Keinen Schimmer, Klaus.«

Um 14 Uhr meldet sich der Unteroffizier bei seinem Staffelpkapitän.

Hauptmann Lohr deutet auf einen Stuhl.

»Nun, wie gefällt es Ihnen beim KG 4?«

»Ausgezeichnet, Herr Hauptmann!«

»Auch die Nachteinsätze?«

»Auch die, Herr Hauptmann!«

»Na, meint der Staffelpkapitän skeptisch. »Ihr Gesicht scheint mir nicht ganz zu Ihren Worten zu passen. Mal 'raus mit der Sprache, wo drückt der Schuh?«

»Nicht direkt, Herr Hauptmann«, antwortet der Beobachter. »Aber wenn man Nacht für Nacht fliegt, ohne zu sehen, was man getroffen hat, und ohne etwas von Erfolgen zu hören, so ist das zumindest unbefriedigend.«

Lohr nickt kurz.

»In gewisser Weise muß ich Ihnen recht geben, Brack. Eins steht jedenfalls fest: Unsere Einsätze haben wesentlich dazu beigetragen, die Lage am Kuban zu stabilisieren. Nun zu Ihnen, Brack. Im Namen des Gruppenkommandeurs habe ich die Ehre, Ihnen die goldene Frontflugspange zu überreichen. Außerdem befördere ich Sie hiermit zum Feldwebel. Ich gratuliere!«

Anschließend greift der Hauptmann nach einem Papier, das auf seinem Schreibtisch liegt.

»Hier habe ich noch etwas«, fährt er fort. »Sie haben sich vor mehr als einem Jahr bei Ihrem damaligen Verband als Offiziersanwärter beworben. Stimmt das?«

»Jawohl, Herr Hauptmann.«

»Sie waren zweimal im Lazarett?«

»Einmal, Herr Hauptmann. Drei Monate. Nach meiner ersten Verwundung war ich etwa drei Wochen im Revier in Smolensk.«

»Genau während dieser Zeiten sollten Sie jedesmal zur Kriegsschule abkommandiert werden. Hier nun habe ich Ihre dritte Abkommandierung. Der Lehrgang beginnt am 1. Juni in Thorn an der Weichsel. Passen Sie auf, daß Sie nicht kurz vorher zum drittenmal im Lazarett landen.«

»An mir soll es nicht liegen, Herr Hauptmann.«

»Gut, Brack. Morgen früh melden Sie sich als Feldweibel bei mir.« Einige Zeit später erscheint Klaus Brack bei seinen Kameraden am Strand. Die Nachricht über seine Beförderung wird natürlich mit entsprechender Freude aufgenommen. Für ein Bad bleibt ihm allerdings keine Zeit mehr.

Oberhalb des Strandes steigt ein Melder von seinem Krad. »Hallo!« brüllt er zu der Besatzung hinüber. »Das fliegende Personal der zwoten Gruppe hat sich in einer Stunde flugdienstfertig im Gefechtsstand zu melden! In fünf Minuten kommt ein Lkw vorbei!«

»In Ordnung!« ruft Lange zurück.

»Da haben wir den Salat«, brummt Becher. »Immer, wenn's am schönsten ist, kommt der dicke Strich durch die Rechnung.«

»Was mag da los sein, daß man uns so unerwartet zum Einsatz, holt?« fragt Brack. »Ob die Russen irgendwo durchgebrochen sind?«

»Möglich«, murmelt Lange. »Wo haben wir denn den wundesten Punkt?«

»Ich tippe auf die Gegend von Krymskaja«, sagt der Beobachter. »Der Raum von Noworossijsk scheidet meiner Ansicht nach aus.«

Eine Stunde später stellt sich heraus, daß Brack mit seiner

Vermutung ins Schwarze getroffen hatte.

Zum Erstaunen der Besatzungen zeigt der Gruppenkommandeur auf einen Punkt der Karte, der diesseits der deutschen Front liegt.

Ganz kurz klingt leises Gemurmel auf, das der Major mit einer Handbewegung stoppt.

»Ich bitte mir Ruhe aus. Ob Sie sich wundern oder nicht, meine Herren, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß der Gegner einen Weg durch die Sümpfe am Kuban nach Kijevskoe gefunden hat. Unsere Sicherungskräfte hinter der Front sind zu schwach für einen ernsthaften Widerstand. Wenn dieser russische Vorstoß nicht sofort abgefangen werden kann, gerät unsere HKL in Gefahr, aufgerollt zu werden. Für uns lautet der Befehl, alles zu tun, was in unseren Kräften steht, um die Lage in diesem Abschnitt zu bereinigen.«

Um keine Minute unnötig zu vergeuden, gibt es weder einen Wetterbericht, noch die sonst übliche Zeit zur navigatorischen Flugvorbereitung.

Beides ist zum Glück überflüssig, da das Wetter einschließlich Windstärke und Windrichtung seit Tagen unverändert geblieben ist und die Besatzungen die Strecke nach Kijevskoe nordwestlich von Krymskaya schon häufig geflogen sind.

Zwei Lastwagen bringen die Besatzungen auf die Liegeplätze. Die 14 einsatzklaren He 111 sind mit je 20 Bomben beladen und abgebremst.

Rupp springt gerade aus der »Dora«, als die Besatzung vor der Maschine vom Lkw klettert.

Trotz der Eile, mit der gestartet werden soll, nimmt sich Becher wie immer die Zeit, einmal um die Maschine herumzugehen.

An der linken Rumpfseite, dort, wo die fünf aufgenieteten Bleche sitzen, die der 1. Wart mit einem weißen Farbstrich eingerahmt hat, bleibt der Bordmechaniker kurz stehen und

nähert sich dann dem Einstieg.

Kaum hat Becher den Bola-Verschluß von innen verriegelt, springen kurz hintereinander beide Motoren an.

Gleich darauf nimmt Lange die Füße von den Bremsen und rollt los.

»Hättest sie ruhig noch ein bißchen im Stand laufenlassen können, Karl!« ruft der Bordmechaniker.

»Sind warm genug«, sagt der Flugzeugführer. »Rupp hat sie knapp 'ne Minute vor unserer Ankunft abgestellt.«

»Trotzdem 'ne Hudelei«, brummt Becher. »Wie steht die Öltemperatur?«

»Genau richtig«, antwortet Lange. »Tu mir jetzt den Gefallen, und laß mich mit deiner Fragerei in Ruhe. Muß mich auf den Verbandsstart konzentrieren.«

Kettenweise heben der Stabsschwarm und die Staffelflugzeuge ab. Unter den gestarteten Maschinen bleibt eine riesige Staubwolke zurück.

»War 'ne riskante Geschichte«, sagt Brack nach dem Abheben. »Hast du deinen linken Nebenmann beim Anrollen überhaupt gesehen, Karl?«

»Muß ich wohl«, antwortet der Flugzeugführer ruhig. »Sonst wären wir jetzt kaum oben. Na ja, zugegeben, immer möchte ich so einen halben Blindstart im Verband nicht machen.«

Auf der Höhe von Taman wird die Gruppe von zwei in Kertsch gestarteten Me-109-Staffeln empfangen, die den Auftrag haben, die Bomber vor den Angriffen russischer Jäger zu schützen.

Wie die Hornissen schwirren die kleinen, schlanken Maschinen um die dickbäuchigen Bomber.

»Genau ein Dutzend«, meint Brack, nachdem er die Jäger gezählt hat.

»Nicht gerade üppig, aber trotzdem sehr beruhigend«, stellt Lange fest. Er selbst hatte keine Zeit, die Jagdmaschinen zu zählen, weil er seine ganze Aufmerksamkeit für den



Verbandsflug braucht. Für ihn existiert nur die rechte Flächenspitze der links vor ihm fliegenden He 111, zu der er etwa vierzig Meter Abstand hält.

Diese gleichbleibende »Tuchföhlung« zwingt ihn dazu, ständig die Gashebel zu bewegen, mal eine Idee nach vorn, mal eine Idee zurück. Dasselbe Spiel machen seine Füße mit den Pedalen.

Der Feldwebel verliert kein Wort über diese anstrengende Art der Fliegerei. Er weiß aus Erfahrung, daß ein enger Verbandsflug mehr Abwehrmöglichkeiten gegen feindliche Jäger bietet, als wenn die Maschinen der Gruppe weit über den Himmel verteilt wären.

Hinzu kommt, daß die eigenen Jäger ihren Begleitschutzauftrag nur dann voll erfüllen können, wenn sich der von ihnen zu schützende Verband möglichst dicht zusammenhält.

Zehn Minuten nach dem Treffen mit den Me 109 zeigt Brack nach unten.

»Qfg (Überflug) Starotitarovskaya!«

»He?« brummt Lange. »Wie war das eben?«

»Das Nest heißt nun mal so«, antwortet der Beobachter. »Starotitarovskaya. Das Wort hat mehr Buchstaben als der Ort Häuser. Jetzt muß gleich die Bahnlinie kommen, die der alte Kuban kreuzt. Von da ab sind's rund fünfzig Kilometer bis zum Zielraum, Einfach zu finden, weil wir uns bis Kijevskoe an die Schienen hängen können. Spart einiges an Navigationsarbeit.«

Trotzdem greift Brack wieder zu Lineal, Bleistift und Rechengerät, um die vorausberechnete Flugzeit mit der tatsächlichen zu vergleichen. Zufrieden stellt er fest, daß sich beide Berechnungen um nicht mehr als eine halbe Minute unterscheiden.

Kaum hat er Karte und Schreibblock zur Seite gelegt, meldet sich Krapinsky.

»Ich fürchte, mit dem ruhigen Teil des Fluges ist es gleich vorbei!«

»Russische Jäger?« will Becher wissen.

»Was denn sonst?« brummt der Bordfunker. »Nordöstlich von uns vier Punkte.«

»Kommen sie näher?« fragt Brack.

»Sieht so aus, als würden sie ihren Abstand beibehalten. Scheinen gemerkt zu haben, daß wir nicht allein unterwegs sind.«

Brack sieht nach oben, um nach dem Schwarm zu suchen, der den Höhenschutz der Gruppe übernommen hat. Er atmet erleichtert auf, als er die vier Me 109 direkt über sich erkennt. Bisher denkt keiner der drei Schwärme daran, seine Position neben und über den Bombern aufzugeben.

Sozusagen Gewehr bei Fuß zu fliegen, wird den Jägern ziemlich schwerfallen. Ohne uns hätten sie sich unter Garantie längst mit den Russen befaßt, sagt sich der Beobachter im stillen und blickt einer dicht neben der »Dora-Nordpol« vorbeifliegenden Me 109 nach, deren Leitwerk mit einer Reihe von Abschußbalken bemalt ist.

Je kürzer die Strecke zum Zielraum wird, desto häufiger sieht Fuchs auf seine Armbanduhr, deren großer Zeiger sich seinem Empfinden nach viel zu schnell vorwärts bewegt. Er verliert allerdings keinen Ton darüber, wie sehr ihm die unerwartete Umstellung von den Nacht- auf die Tageinsätze zu schaffen macht. Jetzt gibt es keinen Schleichflug mehr und kein Verstecken.

Doch dieses Gefühl banger Sorge verschwindet, als kurz vor dem Einflug in den Zielraum eine BzB-Durchsage des Gruppenkommandeurs in den Kopfhörern aller Besatzungen aufklingt. Die Stimme wirkt rau und abgehackt.

»An alle von »Anton-Cäsar«! Bombenklappen auf! Folgende Zielverteilung: Vierte Raum Kuban, Fünfte Raum Adagum, Sechste Raum Kijevskoe!«

Lange und Brack wechseln einen erstaunten Blick, weil sie von Major Feldmann vor dem Einflug in den Zielraum nie zuvor eine Klartextmeldung über eine Zielverteilung gehört hatten.

»Hoffentlich hören die Russen nicht irgendwo unsere Frequenz ab«, sagt der Beobachter.

Lange zeigt nach vorn aus der Kanzel.

»Ein paar Kilometer vor uns haben eben ein paar Sowjetjäger unseren Kurs gekreuzt. Vielleicht war's der Schwarm von vorhin. Kannst dich darauf verlassen, daß die haargenau auf uns aufpassen. Ich schätze, daß der Alte die Vögel auch gesehen und deshalb die Klartextdurchsage gemacht hat, weil's für uns so oder so nichts mehr zu verheimlichen gibt.«

Brack gibt einen tiefen Seufzer von sich und blickt eine Weile in die Flugrichtung.

»Sobald die Staffeln auseinanderziehen«, fährt Lange fort, »wird's brenzlich für uns.«

»Nicht, wenn wir gleich was Passendes finden«, meint der Beobachter,

Kurz hinter Warenikovskaya endet der Gruppenverbandsflug, und die Staffeln fliegen in die ihnen zugewiesenen Zielräume ab.

»Mein MG ist klar«, sagt Fuchs jetzt ohne jede Spur von Angst oder Nervosität.

»Schon recht«, brummt Becher. »Aber laß den Finger vom Abzug. Hat schon mancher in der ersten Aufregung auf einen eigenen Jäger geschossen. Oder ins eigene Leitwerk.«

»Ruhe dahinten!« ruft Lange, wie schon so oft. »Wann kapiert ihr das endlich mal, daß ich im Zielraum kein Geschwätz brauchen kann?«

Brack, der sich inzwischen über das Bombenzielgerät gebeugt hat, sieht darüber hinweg zur Erde hinunter. Kopfschüttelnd setzt er sein Glas ab und dreht sich halb zu

Lange um.

»Die Sicht ist belämmert, Karl. Werden Höhe aufgeben müssen. Über dem Sumpf hängt der Sonnendunst wie Nebel,«

»Wenn kein Gegenbefehl kommt, halte ich 4.500«, erklärt Lange mit finsterem Gesicht. »Die Sicht ist 2.000 Meter tiefer auch nicht besser. Nicht die richtige Wetterlage für 'ne He 111.«

Ehe Brack sich zu dieser Feststellung äußern kann, erreicht die Besatzung ein Befehl des Staffelkapitäns, der sich genau mit der Vermutung des Beobachters deckt.

»'runter bis zu freier Sicht über den Zielraum«, heißt es kurz und bündig, Gleichzeitig mit dieser Durchsage drückt Lohr die »Anton-Nordpol« an.

Mit einem Fluch schiebt auch Lange die Steuersäule ein Stück nach vorn und nimmt gleichzeitig die Gashebel zurück.

»Jetzt fehlen uns bloß noch die roten Jäger«, brummt er, während er die Zeiger des Variometers und des Höhenmessers beobachtet.

Was der Flugzeugführer befürchtet, tritt gleich darauf ein.

»Jäger im Anflug von links!« ruft Krapinsky. »Sind drei Lag 5!«

»Entfernung?«

»3.000!«

Der Bordfunker stemmt sich mit der Schulter gegen sein MG und visiert die schnell aufholenden Russen an.

Im Näherkommen schwärmen die »Lags« auseinander. Für Krapinsky, der dieses Manöver genau beobachtet, ist es klar, daß jeder der drei Sowjetpiloten je eine He 111 angreifen will.

»Wo sind die verdammten Vögel?« fragt Becher, der ebenfalls feuerbereit hinter seinem MG liegt.

»Schräg links über uns!« antwortet Krapinsky. »Entfernung jetzt etwa 2.000!«

Trotz dieser gefährlichen Situation behält Lange den bisherigen Kurs im Gleitflug bei. Konzentriert wie immer

beobachtet er abwechselnd die Instrumente und die schnell näherkommende Erde. Nichts in seinem Gesicht verrät etwas von den Gefühlen, Empfindungen und Ängsten, gegen die sich kein Kampfflieger wehren kann, der feindliche Jäger hinter sich weiß.

Ehe die Bordwaffen der »Lags« aufblitzen, klärt eine Me-109-Rotte die Lage.

Wie Habichte stürzen sie von oben auf die Russen hinunter. Leuchtpurblitze zucken über den Himmel und die Lag 5, deren Opfer die »Dora-Nordpol« werden sollte, dreht in einer Steilkurve ab. Der Abschwung, zu dem der Russe überleiten will, bleibt unvollendet.

Unter dem Geschoßhagel einer Me 109 zersplittert das Kabinendach. Bevor der deutsche Jäger seine Maschine erneut in Angriffsposition bringen kann, springt der Sowjetpilot ab.

»Der Russe, der uns packen wollte, ist ausgestiegen!« schrillt Krapinskys Stimme in den Kopfhörern auf. »Jetzt eine Stichflamme! Der Motor! Der Fallschirm öffnet sich!«

»Feuer und Rauch!« ruft Becher, als das sowjetische Jagdflugzeug in sein Sichtfeld kommt. Sekunden später bohren sich die Reste der Maschine in die Erde. Über den Trümmern bläht sich ein schwarzer Pilz auf.

Dieser erste Begleitschutzerfolg täuscht die He-111-Besatzungen nicht darüber hinweg, daß die Gefahr für sie bei weitem noch nicht vorüber oder kleiner geworden ist.

Die Lag-Piloten denken nicht daran, das Feld zu räumen. Keiner von ihnen weicht einem Luftkampf mit den deutschen Jägern aus. Immer wieder versuchen die Angreifer, die Begleitschutzsperre zu durchstoßen und an die Bomber heranzukommen.

»Scheinen mehr zu werden«, meint Brack, als der Höhenmesser nur noch 1.000 Meter anzeigt. »14 Lags habe ich gezählt. Höchste Eisenbahn, daß wir unsere Bomben loswerden.«

»Dann kümmere dich gefälligst nicht mehr um die Jäger!« knurrt Lange.

»Sind genau über dem Adagum«, stellt der Beobachter fest, ohne auf die Bemerkung des Flugzeugführers zu reagieren. »10 Grad nach links. Direkt am Fluß scheint sich nichts zu rühren. Müssen mehr nach dem Kuban zu suchen. Direkt im Sumpf.«

Als der neue Kurs am Kompaß anliegt, blitzt direkt unter der »Dora« eine rote Leuchtkugel auf.

»Karl!« ruft Brack. »Kurve um das Signal!« Gleichzeitig mit dieser Aufforderung reißt der Beobachter sein Glas an die Augen und entdeckt auf Anhieb einen schweren Schlepper, hinter dem ein Geschütz hängt.

Sofort dirigiert er den Flugzeugführer über dieses Ziel.

»Unglaublich«, murmelt Lange. »So was mitten im Sumpf, der unbegehrbar sein soll.«

»4 Grad nach rechts, Karl!«

Sekunden später torkeln die ersten fünf Bomben aus dem Rumpf.

Inzwischen haben auch die anderen drei Maschinen der 5. Staffel ein Ziel gefunden, wie es eine Reihe von Rauchpilzen beweist, die aus dem teilweise ausgetrockneten Sumpfgebiet aufsteigen.

»Was ist mit den Jägern?« fragt der Beobachter, während er nach dem nächsten Ziel sucht.

»Kurbeln außer Schußweite herum«, antwortet Krapinsky, der den Luftraum ringsum pausenlos beobachtet. »Unser Begleitschutz macht seine Sache erstklassig.«

»Abschüsse?«

»Nur der von vorhin.«

»Hauptsache, die Lags kommen nicht an uns heran, solange wir noch werfen müssen«, seufzt Lange.

Den zweiten Angriff fliegt die »Dora« gegen zwei behelfsmäßige Stege über einen Bach, der in der Nähe des Adagum entspringt und in den Kuban mündet. Daß diese

Übergänge für die Russen besonders wichtig sein müssen, beweist heftiges MG-Feuer, das an der Ost- und Westseite des Baches aufblitzt.

Becher reagiert blitzschnell auf diesen Beschuß und zwingt die russische Fliegerabwehr in Deckung.

»Kurs so halten!« ruft Brack. »Und Wurf!«

»Bomben fallen!« meldet der Bordschütze.

Lange umfliegt das angegriffene Ziel in einer flachen Kurve, bis der Beobachter freie Sicht auf die Stege hat.

»Wir haben den Übergang getroffen!« ruft er. »Noch mal dasselbe!«

Als Lange den Bach zum zweitenmal anfliegt, kommt eine Durchsage des Staffelf kapitäns. Er fordert seine Besatzungen auf, sich mit dem Abwurf zu beeilen, da der Begleitschutz nur noch fünf Minuten über dem Zielraum bleiben könne.

»Mist«, brummt Lange. »Langstreckenjäger sollten wir haben. Mein Kurs so richtig?«

»Idee nach rechts! Zwo Grad! Gut! – Achtung! Wurf!«

Zum drittenmal torkeln fünf Bomben aus dem Rumpf. Eine von ihnen zerfetzt den zweiten Übergang.

Um nicht zu spät in den Sammelraum zu kommen, schlägt Brack vor, auf Westkurs zu gehen und in der Richtung das letzte Ziel zu suchen.

»Einverstanden«, sagt Lange. »Hauptsache, wir sind hier 'raus, ehe wir die verflixten ›Lags‹ auf der Pelle haben.«

In nächster Nähe der HKL, die in diesem Sumpfbereich kaum besetzt ist, findet der Beobachter einen weiteren Schlepper, an dem ein Geschütz hängt.

»Das Gespann nehmen wir uns vor«, sagt er.

Eine Minute später fallen die letzten Bomben. Durch die fünf steil aufsteigenden Detonationswolken ist zu erkennen, daß Schlepper und Geschütz von dem Luftdruck der Bombenexplosionen auf die Seite geworfen worden sind.

»Bombenklappen zu!« verlangt der Beobachter, als er sich

hinter dem Zielgerät aufrichtet und dann auf seinen Platz neben dem Flugzeugführer zurückkehrt.

Hinter Kijevskoe sammelt sich die 5. Staffel vollzählig zum Verband. 10 »Lags« versuchen, dieses Sammeln zu stören und die Bomber, an die sie bisher nie richtig herangekommen waren, doch noch vom Himmel zu holen.

Die deutschen Jagdflieger, nur zu viert, beweisen wie schon so oft zuvor, daß sie auch vor diesem Problem nicht kapitulieren.

Von ein paar Treffern an einigen Maschinen abgesehen, landet die 2. Gruppe vollzählig in Saki.

»Das wär's dann wohl für heute«, meint Brack nach einem Blick auf die Uhr.

Lange nickt schweigend und drückt auf den Schnellverschluß seiner Fallschirmgurte.

Kurz vor Mitternacht, als das fliegende und technische Personal der Gruppe bis auf die Wachen und Wachhabenden in tiefstem Schlaf liegt, rasselt der Feldfernsprecher im Gruppengefechtsstand.

Der O.v.D. (Offizier vom Dienst), Leutnant Kluge, ein Flugzeugführer der 4. Staffel, der sich gerade vor der Tür die Beine vertreten hat, stürzt an den Apparat und meldet sich.

Hastig schreibt er mit, was ihm durchgegeben wird.

»Jawohl«, sagt er zum Schluß. »Ich verständige sofort den Gruppenkommandeur und rufe dann wieder zurück, Herr Major. Ende.«

»Das ist ein dickes Ding«, murmelt der Leutnant vor sich hin, nachdem er seine Notizen noch einmal überflogen hat und sich dann von der Vermittlung mit dem Gruppenkommandeur verbinden läßt.

Sekunden später hört er die Stimme seines Vorgesetzten.

»Eben kam ein Anruf vom Stab der 17. Armee, Herr Major. Der Gegner hat zwei Kompanien der 125. Infanteriedivision in



den Planquadraten Gustav-Emil 6 und 7 eingeschlossen. Einem Mann war es gelungen, sich nach Westen durchzuschlagen.«

»Fassen Sie sich kürzer, Kluge!« verlangt der Gruppenkommandeur.

»Die beiden Kompanien haben sich verschossen. Es ist zu befürchten, daß sie in Gefangenschaft geraten, wenn sie nicht bei Tagesanbruch Munitionsnachschub erhalten. Die 17. Armee kann nicht helfen und ersucht uns darum, über den Planquadraten Munition abzuwerfen und den Eingeschlossenen den Weg nach Südwesten zu öffnen.«

»Wer hat Sie angerufen, Kluge?«

»Major König vom Stab der 17. Armee. Hält sich zur Zeit beim Stab des Flak-Regimentes 27 auf und wartet auf Antwort.«

»Gut, Kluge. Lassen Sie sich für mich eine Verbindung zum ›Fliegerführer Krim‹ geben. Sie hören dann von mir. Ende.«

Mit diesem Anruf ist die Nacht für den Gruppenkommandeur zu Ende. In den Pausen zwischen den einzelnen Gesprächen mit dem »Fliegerführer Krim«, dem Stabsoffizier der 17. Armee und weiteren Dienststellen raucht Feldmann eine Zigarette nach der anderen.

Gegen drei Uhr reißt er das Fenster auf und atmet die klare Nachtluft in tiefen Zügen ein.

Eine Stunde später sind alle mit dem Einsatz zusammenhängenden Probleme gelöst. Was jetzt noch zu tun ist, überträgt der Major dem O.v.D. zur Erledigung.

Als das technische Personal bereits auf dem Platz ist und die mit Munition gefüllten Behälter unter die Flächen der Maschinen der 4. und 5. Staffel hängt, läßt Leutnant Kluge das fliegende Personal wecken.

Die Besatzungen nehmen dieses unerwartet frühe Aufstehen mit Gelassenheit hin. Sie sind es seit langem gewohnt, zu den ungewöhnlichsten Zeiten zum Einsatz befohlen zu werden.

Fuchs, der sich mit dem Anziehen besonders beeilt hat, holt

ohne Aufforderung den Kaffee für seine Kameraden.

»Irgendwo muß es wohl ziemlich brennen«, meint Becher, während er seine Feldflasche füllt. »Anzunehmen«, sagt Lange.

»Ich tippe auf das Sumpfgebiet von gestern«, erklärt Brack. »Könnte mir gut vorstellen, daß die Russen unsere dünne HKL vor Kijevskoe in der Nacht aufgerissen haben.«

»Lohnt nicht, Vermutungen aufzustellen«, brummt Krapinsky. »In zwanzig Minuten erfahren wir so und so, was geboten wird. Ich kann's erwarten.«

Der Beobachter schüttelt den Kopf, weil er anderer Meinung ist. »Ich lasse mich nicht gerne überraschen, Jürgen. »Ich denke lieber vorher. Also, seid ihr fertig? Ich höre unsere Fahrzeuge.«

30 Minuten nach dem Wecken steht das fliegende Personal der beiden Staffeln im Gefechtsstand.

Major Feldmann hält die Einsatzbesprechung ab, obwohl er selbst nicht mitfliegt. Es ist ihm nicht anzumerken, daß es in der Nacht keinen Schlaf für ihn gab.

Nach genauer Einweisung in die Aufgabe, welche die acht Besatzungen zu erfüllen haben, spricht Feldmann noch kurz mit den Staffelkapitänen.

»Meine Herren, die Sechste und mein Stabsschwarm können diesen Einsatz nicht mitfliegen, weil damit zu rechnen ist, daß der nächste Startbefehl für unsere Gruppe in ein bis zwei Stunden kommt. Die Lage zwischen Kuban und Adagum ist nicht so schnell zu bereinigen, wie angenommen wurde. Seit gestern abend hat sich der Druck der Russen in diesem Raum erheblich verstärkt.«

An diesem Morgen begleitet Lange gegen seine sonstige Gewohnheit den Bordmechaniker auf dessen üblichem Rundgang um die »Dora-Nordpol«.

Mit finsterem Gesicht klopft er an die beiden Behälter, die unter dem Rumpf hängen. Becher überprüft die Verschlüsse.

»Die sind in Ordnung, Karl.«

»Die schon«, murmelt der Flugzeugführer.

Becher sieht den Feldwebel fragend an.

»Wie meinst du das? Hast du Angst, daß die Munition den Abwurf nicht übersteht?«

»Nein, Kurt«, antwortet Lange mit dünnem Lächeln. »Mich beschäftigt nur das Problem, wie wir die Behälter genau dahin kriegen, wohin sie sollen.«

»Glaubst du, wir kommen nicht an das Planquadrat 'ran? Wenn die Sache mit dem Begleitschutz so klappt wie gestern, sollte das doch keine Schwierigkeiten machen?«

»Na ja, irgendwie wird's schon klappen«, sagt Lange. »Komm, Kurt, wird Zeit, daß wir einsteigen.«

Der Flugzeugführer nimmt seinen Platz in der Kanzel ein, und Brack überprüft seine während der Einsatzbesprechung in aller Eile gemachten Berechnungen.

»Stimmt alles«, erklärt er. »Ein Jammer, daß wir für dieses Unternehmen keine Ju 88 haben. Dauert verdammt lange, bis die He 111 nach dem Abwurf im Tiefstflug wieder Fahrt aufholt.«

Lange, dessen Gedanken sich in ähnlicher Richtung bewegen, übergeht die Bemerkung des Beobachters mit Schweigen. Er nickt nur kurz, als sich die linke Luftschaube nach dem Einkuppeln des Motors in Bewegung setzt.

»Und jetzt Nummer zwei«, murmelt er vor sich hin, als er den zweiten Starter bestätigt.

Um die ärgerlichen Handzeichen des 1. Wartes, der in diesem Augenblick mit dem Anlaßwagen an die Maschine kommt, kümmert er sich nicht.

»Der gute Rupp hat mal wieder Angst, daß wir ihm die Batterien leer machen«, meint Brack. »Wie ich ihn kenne, wird er ganz schön brummen, wenn wir zurückkommen.«

Über Langes bisher so düsteres Gesicht zieht sich ein breites Grinsen.

»Achtung, Karl!« ruft Brack. »Der Alte rollt an!«

Zehn Minuten später fliegen die acht He 111 der 4. und 5. Staffel nach dem Sammeln über dem Platz im Verbandsflug nach Osten ab.

Kurz hinter Taman stoßen zehn Me 109 zu dem kleinen Verband.

»Endlich«, meint Lange beim Anblick der Jäger, die sich rottenweise neben und über die Bomber setzen, »Jetzt ist mir bedeutend wohler.«

»Hm«, macht Brack. »So ein Treffen ist immer ein Risiko, Wenn ich an die Zeiten der Englandeinsätze zurückdenke, da hat uns der Begleitschutz öfter verpaßt. Das war jedesmal verdammt übel.«

Ohne sich weiter zu diesem Thema zu äußern, kümmert sich der Beobachter wieder um die Navigation. Da er sich wegen der guten Erdsicht darauf beschränken kann, das Erdbild mit der Karte zu vergleichen, sind umständliche Berechnungen überflüssig.

»Genau auf Kurs«, sagt er ein paar Minuten später. »Gleich kommt die Kreuzung der Bahnlinie mit dem alten Kuban in Sicht.«

»So langsam kenne ich mich hier auch schon ohne Karte aus«, stellt Lange fest. »Aber viel Nutzen werden wir von diesen geographischen Kenntnissen nicht mehr haben.«

»Heute und morgen verlegen wir bestimmt noch nicht nach Melitopol«, meint Brack. »Erst muß wahrscheinlich die Lage bei Kijevskoe bereinigt sein.«

Die beiden Feldwebel sprechen während dieses Anfluges in den Zielraum mehr als gewöhnlich. Keiner von ihnen berührt dabei das Thema, das sie mehr als alles andere beschäftigt: den Abwurf der Behälter im Tiefstflug.

Aus rein fliegerischer Sicht hat Lange gegen diese Art des Einsatzes keine Bedenken. Vom Können her beherrscht er die He 111 in jeder Lage.

Doch was wird dort geschehen, wo die Infanteriekompanien

in der Falle sitzen? Wie ist der Gegner um die eingekesselten Kameraden gruppiert? Was steht ihm besonders an Flak zur Verfügung? Welche Zahl von Jägern mögen die Sowjets aufgeboten haben, um den kleinen Kessel nach oben abzuschirmen.

Erst kurz vor Kijevskoe macht Lange seinen Befürchtungen Luft.

»Der kritische Punkt kommt in der Spanne nach dem Abwurf der Behälter, bis wir wieder Fahrt aufgeholt haben, Klaus.«

»ne gehörige Portion Glück brauchen wir auf jeden Fall«, meint Brack.

»Seit wir auf der Krim sind, haben wir das reichlich«, läßt sich Krapinsky von seinem erhöhten Funkersitz her vernehmen.

Der Bordmechaniker quittiert diese Bemerkung mit heftigem Kopfschütteln, nicht etwa, weil er die Behauptung des Bordfunkers anzweifelt, sondern deshalb, weil Krapinsky etwas gesagt hat – Aberglaube hin, Aberglaube her –, was während eines Feindfluges besser unausgesprochen bleiben sollte.

»Wann«, fragt Fuchs, dem der Einsatzablauf nicht ganz klar ist, »werfen wir die Bomben? Vor oder nach den Behältern?«

»Die sind zuerst an der Reihe, Eduard«, antwortet der Beobachter. »Im Zusammenhang mit dem Bombenabwurf suchen wir den Kessel mit den Infanteristen. Ist doch klar, daß wir die Munition, nicht einfach blind abwerfen können.«

»Nur Munition?«

»Sind auch Handgranaten und Granaten für leichte Werfer dabei«, erklärt Lange. »Außerdem noch Verpflegung und Verbandszeug.«

Als die Staffeln die Höhe von Warenikovskaya erreicht, haben, meldet der Verbandsführer des Begleitschutzes, der mit zwei Me-109-Rotten den Bombern ein paar Kilometer

vorausgeflogen ist, das Auftauchen einiger Lag 5.

Ohne daß ein Befehl dazu nötig wäre, schließen die He 111 zu noch engerem Verband als bisher auf.

»Jetzt schon ›Lags‹«, brummt Lange. »So ein Mist!«

Die gedrückte Stimmung, welche die Besatzungen mehr oder weniger gepackt hält, hebt sich bedeutend, als sie knapp zwei Minuten nach der Durchsage des Me-109-Verbandsführers drei Abschußmeldungen auffangen.

Kurz vor dem Einflug in den Zielraum schießt der Begleitschutz den vierten Sowjetjäger ab.

»Solche Kameraden sollte man immer in der Nähe haben«, meint Brack. »Bombenklappen auf«, fährt er im gleichen Atemzug fort, »In einer Minute überfliegen wir die Front.«

Zu diesem Frontüberflug kommt es nicht, weil Hauptmann Lohr, der den Verband als dienstältester Staffelf kapitän führt, nördlich von Kijevskoe auf der deutschen Seite der HKL sechs sowjetische Panzer entdeckt, in deren Nähe kleine Rauchpilze aufsteigen.

Über BzB gibt Lohr einen Befehl an die Besatzungen: »An alle von ›Anton-Nordpol‹! Panzerrudel im Kampf mit Pak oder Flak! Auf jedes erkannte Ziel Angriff frei!«

Während er noch das entsprechende Planquadrat angibt, drückt er seine He 111 schon zum Gleitflug an.

»Hast du die Panzer, Klaus?« will Lange wissen.

»Hab' sie!« antwortet der Beobachter. »Höhe aufgeben und zehn Grad nach Norden! Mann! Die Panzer stehen auf einer freien Fläche wie auf dem Präsentierteller!«

»ZSK (Zünderschaltkasten) eingestellt?«

»Sekunde noch!«

Das bisher dumpfe Dröhnen der Triebwerke wird mit jedem Meter, den der Zeiger des Variometers nach unten rutscht, heller und schriller.

»5 Bomben klar!« ruft Brack, ehe er sich über das Zielgerät beugt. Gleich darauf stößt er einen langen Fluch aus, weil er

sieht, daß die Panzer versuchen, sich durch Einnebeln unsichtbar zu machen,

»Wir müssen schneller 'runter, Karl!«drängt er.

»Das hält die Mühle nicht aus«, brummt Lange. »Können uns keine Falten in den Flächen leisten. Außerdem muß ich mich an den Gleitwinkel des Alten halten.«

Dem Beobachter fällt es in dieser Situation schwer, sich dem vernünftigen Argument des Flugzeugführers zu beugen. Nervös trommelt er mit den Händen auf dem Zielgerät herum. Obwohl die He 111 inzwischen mehr als 500 km/h aufgeholt hat, brummt Brack etwas von »gebremster Fahrstuhlgeschwindigkeit« vor sich hin. Aber Lange läßt sich nicht aus der Ruhe bringen.

»Ob's dir paßt oder nicht, mehr ist nicht drin, Klaus!«

»Wo sind unsere Jäger?« will Becher wissen.

»Über uns!« antwortet Krapinsky. »Vollzählig! Keine ›Lag‹ in Sicht!« Brack, der die sich einnebelnden Panzer keine Sekunde aus den Augen läßt, sieht plötzlich, wie sich innerhalb der hellen Schwaden dunkle Flecke bilden. Da bisher noch keine He 111 Bomben geworfen hatte, traut der Beobachter diesem Rauch nicht, der normalerweise erst dann aufquillt, wenn ein Panzer in Brand geraten ist.

»Scheint den ersten erwischt zu haben!« ruft Lange.

»Fehlanzeige!« behauptet Brack. »Die T-34-Besatzungen schießen zusätzlich Rauchpatronen ab! Hätte es wirklich einen erwischt, müßten Flammen zu sehen sein! Was die uns da vormachen, sind nichts als Täuschungsmanöver! Mühle so halten, Karl! Wir werfen genau in den Nebel!«

Fuchs, mit dem Finger am Abzug seines MG, beobachtet alles, was sich hinter der »Dora« auf der Erde tut. Einzelheiten sind für ihn noch nicht zu erkennen. Er entdeckt lediglich mehrere aufsteigende rote Leuchtsignale. Das meldet er sofort dem Flugzeugführer.

»Leuchtkugeln in Flugrichtung schräg links unter uns!«

»Sehen wir uns nach dem Wurf an!« ruft Lange. »Flak zu sehen?«

»Nichts!« antwortet Becher.

Als der Höhenmesser auf 1.000 Meter abgesunken ist, hebt Brack die Hand.

»Achtung, Karl! Und 'raus!«

Im gleichen Augenblick löst der Flugzeugführer die Bomben aus. Wie immer reagiert die He 111 darauf mit einem leichten Luftsprung.

»Alle fünf draußen!« ruft der Bordmechaniker. Fast gleichzeitig kommt eine Warnung des Bordschützen: »Leichte Flak von rechts! Vier Mündungsfeuer!«

»Feuer Frei, Eduard!«

Schon hört die Besatzung dumpfes, von kurzen Pausen unterbrochenes Hämmern.

»Sparsam mit der Munition umgehen!« warnt Lange.

»Weiß Bescheid!« entgegnet Fuchs. »Kann noch nicht aufhören! Nach links weg, Karl!«

Der Flugzeugführer wechselt den Kurs, bevor die von unten heraufwirbelnden Leuchtpurketten das Leitwerk der »Dora-Nordpol« erreichen.

»Mann!« stöhnt der Bordschütze auf. »Das war knapp! Kannst jetzt normal weiterfliegen, Karl! Sind nicht mehr im Feuerbereich der Batterie!«

Nach einem Vollkreis um die eingenebelten Panzer sieht Brack, wie sich aus der Mitte der sich träge über die Erde wälzenden Schicht zwei pechschwarze Rauchkegel erheben.

»Die Farbe ist echt«, stellt er fest. »Die gehört nicht zur Tarnung. Halte jede Wette, daß die Mühle vor uns oder wir zwei T 34 erwischt haben!«

Daß sich der Beobachter nicht getäuscht hat, beweisen zwei grelle Stichflammen, die plötzlich steil aus dem künstlichen Nebel aufschießen.

»Wohin jetzt?« fragt Lange und legt die He 111 gerade.



»Wohin?« wiederholt Brack. »Bleib auf dem Kurs, der gerade anliegt.«

»Was entdeckt, Klaus?«

»Noch nicht. Vielleicht finden wir was in der Nähe des Adagum. Bilde mir ein, daß die Panzer aus der Ecke vorgestoßen sind.«

»Weiß nicht recht«, meint der Flugzeugführer zögernd. »Sollten uns sicherheitshalber an 'ne andere Mühle hängen für den Fall...«

»Ach was«, unterbricht Brack den Kameraden. »Der Begleitschutz warnt uns schon rechtzeitig, wenn die ersten ›Lags‹ auftauchen.«

»Hoffentlich setzen wir uns mit deinem Optimismus nicht in die Nesseln«, brummt Lange.

»Bisher keine ›Lag‹ zu sehen!« ruft Krapinsky. »Zwei unserer Mühlen halten auf uns zu. Scheinen im Westen kein Ziel gefunden zu haben. Soll ich mal fragen?«

»Überflüssig«, antwortet der Flugzeugführer. »Laß die Finger von deinen Geräten, Jürgen. Du kümmerst dich um den Luftraum und sonst um nichts.«

»Ich glaube, ich seh' was!« erklärt Brack plötzlich.

»Panzer?«

»Könnten Geschützstellungen sein.«

Mit kurzen Handbewegungen dirigiert der Beobachter den Flugzeugführer an den ihm verdächtig erscheinenden Streifen heran.

»Was ist los?« fragt Lange. Seine Stimme klingt heiser vor Erregung.

»Eine 30-Grad-Kurve nach links!« sagt Brack. Bevor sich die Kompaßnadel noch um 90 Grad gedreht hat, setzt er das Fernglas ab und dreht den Kopf zurück.

»Sind Stellungen!« stößt er hastig hervor. »Meiner Schätzung nach schwere Granatwerfer! Bomben sind klar zum Wurf! Flieg die Biege zu Ende!«

Ohne eine Frage zu stellen, befolgt Lange die Anweisung seines Kameraden.

»Mühle gerade!«

Lange richtet die Maschine auf.

»Siehst du den Schilfstreifen mit den drei kleinen Hügeln?«

»Direkt vor mir!«

»Rechts dran vorbei! Gleich dahinter kommen die Stellungen!«

Eine Minute nach dieser Angabe kommt der Befehl zum Bombenwurf.

»Lags?« fragt der Flugzeugführer kurz, nachdem er den Auslöseknopf gedrückt hat.

»Keine!« antwortet der Bordfunker.

»Auch keine Flak!« meldet Becher.

»War also halb so wild«, meint Brack. Der tiefe Seufzer, den er im Anschluß an seine Worte von sich gibt, entlockt Lange ein flüchtiges Grinsen.

»Mann, jetzt hast du leicht reden. Mir jedenfalls sauste der Frack und dir auch, deinem Stöhnen nach zu urteilen. Schließlich haben wir vor ein paar Minuten alle nicht gewußt, daß wir die Bomben ohne Flakabwehr loswürden.«

»Kurs 70!« gibt der Beobachter an, ohne auf Langes Bemerkung zu reagieren.

Gleichzeitig mit dieser Kursangabe meldet der Bordmechaniker die Einschläge der eigenen Bomben.

»Sitzen alle genau in der Reihe der Stellungen! Schwache Rauchentwicklung! Kein Feuerschein zu erkennen!«

»In Ordnung, Kurt! Was machen die beiden anderen Mühlen?«

»Fliegen unser Ziel an oder irgendwas in der Nähe!«

Nach einem prüfenden Blick auf seine Karte rutscht Brack ganz in die Kanzelspitze vor und greift nach dem MG. Mit einer schnellen Bewegung fährt er sich mit dem linken Ärmel über sein verschwitztes Gesicht. Die Lippen hat er

zusammengepreßt und die Augen vor lauter Konzentration halb geschlossen.

Er ist sich klar darüber, daß jetzt der schwierigste Teil des Einsatzes beginnt.

Was haben die Russen an Abwehr außerhalb des Kessels, in dem die Infanteristen stecken, aufgebaut? Und die zweite Frage ist die, ob die Eingeschlossenen sich die Nacht über behaupten konnten:

Der Gedanke, vielleicht zu spät zu kommen, macht dem Beobachter mehr zu schaffen als alle anderen Überlegungen.

»Karl!« sagt er nach einem Blick auf seine Armbanduhr. »Höhe aufgeben! Mit 10 Meter fallen! In zwei Minuten müssen wir unten sein!«

Vier Kilometer vor der »Dora-Nordpol« fliegen bereits zwei He 111 den Zielraum an.

Brack, der die beiden Maschinen zufällig entdeckt hat und sie einen Augenblick durch sein Fernglas beobachtete, schätzt ihre Flughöhe auf nicht mehr als 20 Meter.

Gerade als er das Glas absetzen will, sieht er, wie rings um die Bomber Leuchtspurketten wirbeln.

Alles, nur nicht dahin, ist sein erster Gedanke. Eine furchtbare Angst und das Gefühl völliger Hilflosigkeit schnüren ihm die Kehle zu, machen ihm das Atmen fast unmöglich.

Zugleich mit der Angst steigen in ihm Neid und Zorn auf die Begleitschutzjäger auf. Neid deshalb, weil die Me 109 an kein bestimmtes Ziel gebunden sind und der Flak deshalb ausweichen können. Der Zorn bezieht sich auf die Schwerfälligkeit der He 111 und die für eine Kampfflieger-Besatzung selbstverständliche Pflicht, ein befohlenes Ziel ohne Rücksicht auf die Stärke der feindlichen Abwehr anfliegen zu müssen.

Als Brack dann hinter dem kreuz und quer über den Himmel zuckenden Flakfeuer mehrere rote Leuchtkugeln aufsteigen

sieht, ist seine Angst weggeblasen, als hätte es sie nie gegeben. Verschwunden ist auch alles, was ihm im Zusammenhang mit dem Jagdschutz durch den Kopf ging.

Für einen Augenblick nimmt Lange die rechte Hand vom Segment und zeigt nach vorn.

»Da, Klaus! Sind das unsere Jäger, die halblinks vor uns Erdziele angreifen? Hab' eben Bordwaffen-Leuchtpur gesehen.«

»Sind unsere!« bestätigt der Beobachter gleich darauf. »Vier Me 109!«

»Wo sind die anderen?«

»Eine Rote kreist über uns!« ruft Krapinsky.

»Feindjäger?«

»Zum Glück immer noch Fehlanzeige!«

»Die Erdabwehr der Russen scheint schwächer geworden zu sein«, stellt der Flugzeugführer fest.

»Die Mühlen vor uns sind heil durchgekommen«, stellt Brack fest. »Gleich sind wir an der Reihe. Nicht tiefer als 20 Meter!«

»Bin schon beim Abfangen!«

»Klar zum Wurf?«

»Klar!«

Obwohl Brack genau weiß, daß der richtige Kurs zu den Eingeschlossenen anliegt, fürchtet er sich davor, das Ziel im letzten Augenblick doch noch zu verfehlen. Im Gegensatz zu allen bisherigen Einsätzen ist ihm die Geschwindigkeit der He 111 plötzlich viel zu hoch.

»Rechts rote Leuchtkugeln! Links Flakmündungsfeuer! Achtung, Karl!«

Der Flugzeugführer tastet nach dem Auslöseknopf.

»Wurf!« ruft der Beobachter mit unnatürlich schriller Stimme. »Die Behälter müssen genau hinkommen! Hab' hinter der Bodenwelle, die wir gerade überflogen haben, einwandfrei deutsche Stahlhelme erkannt!«

Becher bestätigt Bracks Worte: »Behälter sind unten! Laufen ein paar darauf zu! Vorbei! Sehe nichts mehr!«

»Jetzt ist mir wohler«, meint Brack aufatmend. »Hatte die ganze Zeit über ein ungutes Gefühl.«

»Daß wir zu spät kommen, Klaus?« fragt Lange.

»Genau! Meiner Meinung nach hätten wir die Bomben zuletzt werfen sollen.«

»So war's besser«, meint Lange. »500 Kilo zusätzlich drücken auf die Geschwindigkeit und die ohnehin schon dürftige Wendigkeit.«

Als die »Dora-Nordpol« nach dem Überflug des kleinen Kessels 700 Meter Höhe erreicht hat, hämmert das MG des Bordschützen los.

Gleichzeitig brüllt er mit kaum verständlicher Stimme:

»Nach rechts! Flak direkt hinter uns! Drei Geschütze!«

Wie immer, reagiert Lange blitzschnell. Doch ehe die schwerfällige He 111 auf den Steuerausschlag anspricht, wirbelt die Leuchtspur eines leichten Flak-Geschützes gegen das linke Triebwerk.

»Verdammt!« faucht der Flugzeugführer. »Jetzt hat's uns erwischt!«

Mit aufgerissenen Augen starrt er auf die von den Granatsplittern zerfetzten Abdeckbleche,

»270 Grad!« schreit Brack. »Zum Sammelraum! 270!« wiederholt er. »Keine Rechtskurve, Karl!«

Lange schüttelt den Kopf, während er die Zündung des linken Triebwerks ausschaltet und den Brandhahn schließt.

»Der Motor tut's nicht mehr, Klaus! Die Öltemperatur steigt wie 'ne Rakete! Kurt! Nach vorn! Los! Tempo!«

Ehe er den Ruf wiederholen kann, steht der Bordmechaniker neben ihm.

»Luftschaube auf Segelstellung!« brüllt er, so laut er kann, weil er mit seiner Kopfhaut nicht mehr an die Eigenverständigungsanlage angeschlossen ist. »Jetzt noch

Kühlerklappen auf!«

»Brandgefahr?« fragt Brack leise.

Lange zuckt mit den Schultern.

»Keine Ahnung. Fallschirme überprüfen! Das gilt für alle! Jürgen, du verständigst den Alten, daß ich versuchen will, die Mühle im Einmotorenflug nach Hause zu bringen!«

Während Krapinsky die »Anton-Nordpol« ruft, hat Lange die He 111 auf den von Brack verlangten Kurs gebracht.

Der Gegenruf des Staffelkapitäns läßt nicht lange auf sich warten.

»»Dora-Nordpol« von »Anton-Nordpol! Kurs Nest (Flugplatz) in Küstennähe!«

»Scheint Angst zu haben, daß wir abschmieren«, brummt Brack.

»Wenn wir wirklich 'runter müssen, setze ich die Kiste lieber an der Küste als in dieser versumpften Gegend auf den Bauch.«

30 Sekunden später kommt die zweite Durchsage Hauptmann Lohrs, mit der er eine Me-109-Rotte als Begleitschutz bis Taman ankündigt.

Jetzt kann die »Dora«-Besatzung zum erstenmal aufatmen. Als die beiden Me 109 dicht an der schräg in der Luft hängenden He 111 vorüberfegen, winkt ihnen Krapinsky begeistert zu.

Am Rand der Straße von Kertsch umrunden die Jäger die »Dora« noch einmal, bevor sie nach Nordwesten abdrehen.

25 Minuten nach der Landung der 4. und 5. Staffel zeigt Lange, der laut Befehl die Krim nicht über-, sondern in Küstennähe umflogen hat, nach Norden.

»Da kommt Saki!«

»Endlich«, meint Brack. »Mann, bin ich froh!«

»Saki?« wiederholt Becher, der längst wieder seinen Platz in der Bola eingenommen hat. »Wie willst du landen, Karl?«

»Komische Frage«, entgegnet der Flugzeugführer. »Normal

natürlich, wie immer.«

»Weiß nicht recht«, druckst der Bordmechaniker herum. »Hab« mir den Rumpf gründlich von unten angesehen und festgestellt, daß auch der linke Fahrwerkschacht Treffer abgekriegt hat.«

»Zum Teufel!« faucht Lange. »Warum meldest du das jetzt erst?«

»Wollte dich nicht mehr belasten, als es nötig ist. Der Einmotorenflug...«

»In Zukunft will ich so was sofort wissen. Klar?«

»Jawohl«, antwortet Becher. Von seinem verlegenen Grinsen sieht der Flugzeugführer nichts.

Zum Glück stellen sich die Treffer in den Abdeckblechen der linken Fahrwerkhälfte als harmlos heraus.

»Festhalten!« ruft Lange Sekunden vor dem Aufsetzen. »Wir sind gleich unten!«

Mit geschlossenen Augen und angehaltenem Atem wartet Fuchs auf den Übergang vom Fliegen zum Rollen. In dieser winzigen Zeitspanne steht er noch einmal die gleiche Angst aus wie bei dem Flaktreffer hinter dem Kessel mit den Infanteristen.

Knapp über der Piste – der Feinhöhenmesser steht fast auf Null – legt der Flugzeugführer die He 111 waagrecht und zieht gleichzeitig die Steuersäule zurück.

»Jetzt«, flüstert er. »Hoffentlich halten die Federbeine.«

Das Fahrwerk hält. Die am Platzrand wartenden Fahrzeuge, Feuerwehr und Krankenwagen, brauchen nicht loszufahren.

»Prima Landung war das«, sagt Brack, als der Flugzeugführer auf dem Liegeplatz den rechten Motor abstellt.

»Dusel war's«, meint Lange. »Ich bin fertig wie 1.000 Mann. Aber Hauptsache, wir haben's mit heiler Haut überstanden.«

Am nächsten Morgen erfahren die Besatzungen der II. Gruppe, daß es den beiden Kompanien dank der Luftversorgung mit Munition gelungen ist, den sowjetischen Sperrgürtel aufzubrechen und den Gegner nach Nordosten zurückzuwerfen.

Vierundzwanzig Stunden später verlegt die Gruppe nach einem letzten Einsatz gegen Ziele im Raum Krasnodar nach Melitopol.

Lange und seine Kameraden müssen diesen Flug als Passagiere mitmachen, weil die »Dora-Nordpol« noch nicht klar gemeldet werden konnte.

So kommt es, daß die Besatzung die ersten Einsätze von Melitopol aus nicht mitfliegen kann. Die Männer haben nichts gegen diese Zwangspause einzuwenden, weil sie ihnen die Möglichkeit gibt, sich etwas von den Anstrengungen und Belastungen der letzten Wochen, in denen sie fast fünfzigmal über dem Kubanbrückenkopf waren, zu erholen.

Am 15. Mai wird Feldwebel Brack wieder einmal zum Staffelpkapitän befohlen.

»Da es sich kaum um deine nächste Beförderung handeln kann, muß es sich wohl um was anderes drehen«, meint Lange, nicht gerade geistreich.

»Richtig«, entgegnet der Beobachter lachend. »Aber was ist das andere? Da bin ich selber gespannt.«

»Du hast die Kriegsschule vergessen«, sagt Becher. »Vielleicht fängt der Lehrgang früher an?«

»Bestimmt nicht«, behauptet Brack, »Na ja, wenn's keine geheime Kommandosache ist, erzähle ich euch nachher, was der Alte von mir wollte.«

Als der Beobachter nach zwei Stunden zurückkommt, macht er einen ziemlich niedergeschlagenen Eindruck. Bevor er den



Mund aufmacht, sieht er seine Kameraden der Reihe nach an.

»Dir scheint 'ne verdammt dicke Laus über die Leber gelaufen zu sein, Klaus«, meint Krapinsky.

»Teils, teils«, entgegnet Brack, »Also, um die Sache kurz zu machen: Mein Ersatzmann ist heute morgen angekommen. Handelt sich um einen Oberleutnant, der Fronterfahrung sammeln soll. Er wird schon den nächsten Einsatz mit euch fliegen.«

»Das heißt also, daß du früher verschwindest, als wir angenommen haben«, stellt Krapinsky fest.

Brack nickt zustimmend.

»So ist es. Der Alte hat mir vierzehn Tage Urlaub außer der Reihe bewilligt.«

»Damit du deinem Nachfolger nicht im Wege bist«, brummt Becher. »Sieh bloß zu, daß du schnell mit der Schule fertig wirst. Wann mußt du weg?«

»Morgen mit der ersten Ju 52, die ins Reich fliegt.«

Am Abend setzt sich die »Dora«-Besatzung zu einer kleinen Abschiedsfeier zusammen, an der für kurze Zeit auch Oberleutnant Breier, der neue Beobachter, teilnimmt.

Die richtige Stimmung kommt erst auf, als die Besatzung wieder unter sich ist.

»Wir hätten einen schlechteren Tausch machen können«, meint Lange. »Und jetzt wollen wir mal einen anständigen Schluck darauf nehmen, daß der Neue unseren Klaus anständig vertritt.«

Am nächsten Morgen wartet Brack mit Sack und Pack vor der Flugleitung auf die Ju 52. Die mit Bomben beladenen Maschinen der II. Gruppe dröhnen zu dieser Zeit gerade über die Startbahn.

Nach einem Urlaub in Dortmund meldet sich Brack am 1. Juni 1943 in Thorn zum Offizierslehrgang. Noch am gleichen Tage schreibt er seinen Kameraden einen langen Brief.

Die Antwort, die er erwartet, bleibt aus. An ihrer Stelle

kommt vier Wochen später eine Nachricht von Rupp, dem 1. Wart der »Dora-Nordpol«.

In unbeholfenen Worten berichtet der Obergefreite, daß die Besatzung Lange bei einem Angriff gegen eine Donez-Brücke östlich von Woroschilowgrad in eine Flaksperre geraten und dabei gefallen sei.

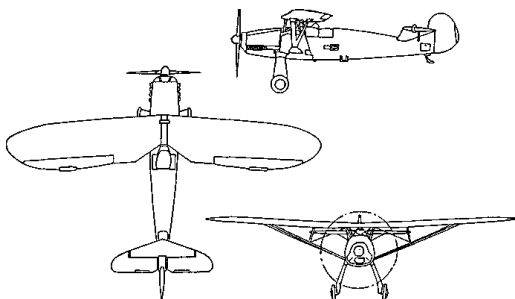
Mit schwerfälligen Bewegungen steht Brack auf und geht ans Fenster. Ohne sich zu rühren, starrt er zum Himmel hinauf, bis auf dem Flur ein schriller Pfiff ertönt.

»'raustreten zum Unterricht!«

Brack sieht die Kameraden nicht, die ihm auf dem Flur begegnen, weil er sich mit seinen Gedanken nicht in Thorn befindet, sondern weit im Süden der Ostfront; dort, wo seine »Dora«-Besatzung von einem Feindflug nicht mehr zurückgekehrt war.

**ENDE**

## Focke-Wulf Fw 56 »Stößer«

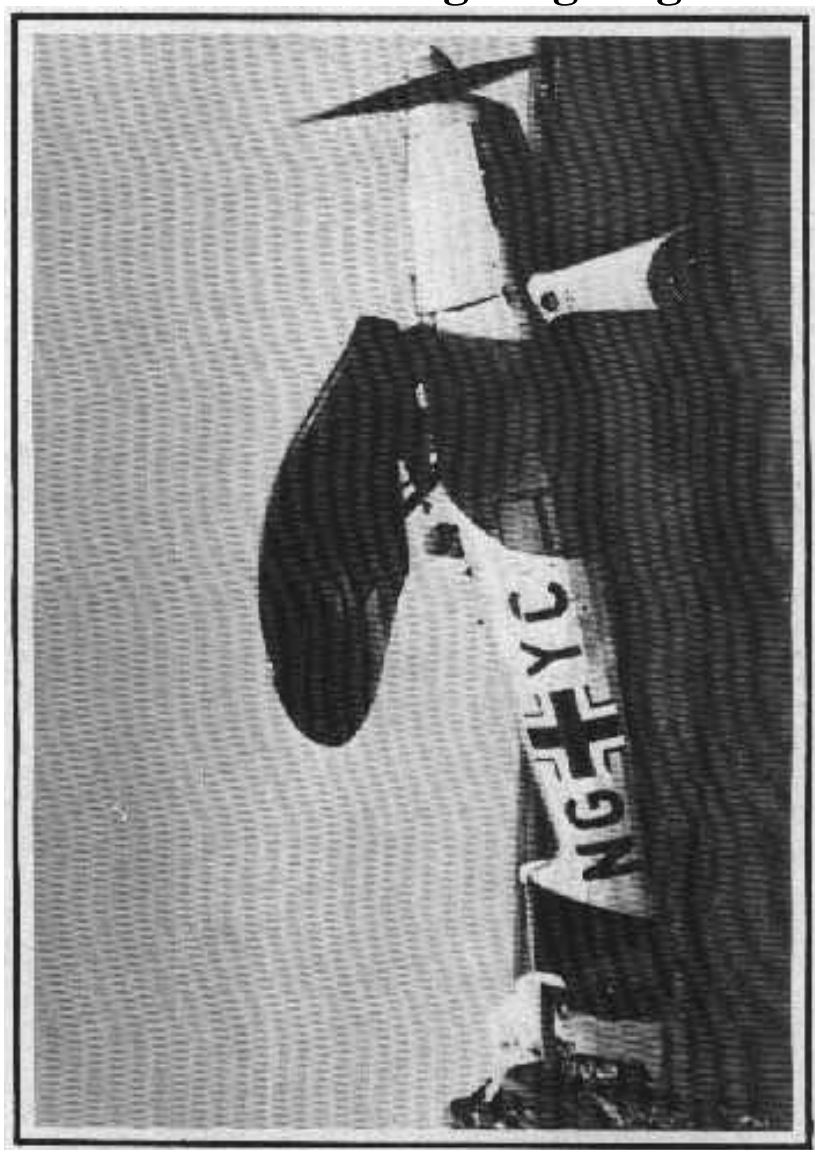


1933 entstand als robustes Übungsflugzeug die Fw 56 »Stößer«. Die Maschine sollte speziell als Kampf-Übungseinsitzer eingesetzt werden und war voll kunst- und sturzflugtauglich. Der damals weltberühmte Kunstflieger Ernst Udet benutzte 1935 eine Maschine dieses Typs, um Gegner seines Sturzfluggedankens im RLM (Reichsluftfahrt-Ministerium) durch eine praktische Flugvorführung mit provisorisch aufgehängten Zementbomben zu überzeugen. Der »Stößer« wurde ein großer Erfolg und in größeren Stückzahlen für die spezielle Fortgeschrittenen-Ausbildung sowie Jagd- und Sturzkampftraining hergestellt.

### Technische Daten

Spannweite:	10,50 m
Länge:	7,60 m
Höhe:	2,00 m
Flächeninhalt:	14 qm
Leergewicht:	755 kg
Fluggewicht:	985 kg
Höchstgeschwindigkeit:	278 km/h
Reisegeschwindigkeit:	256 km/h
Landegeschwindigkeit:	90 km/h
Steiggeschwindigkeit:	1.000 m/2,2 min.
Triebwerk:	Argus As 10 C, 240 PS
Bewaffnung:	1 MG 15
Reichweite:	385 km
Gipfelhöhe:	6.200 m

# Deutsche Kriegsflugzeuge



**Focke-Wulf FW 56 »Stößer«**