

# DER **LANDSER**

Barlow, B. 12 - number 1,000 from Plate 46 - Aug. 14, 1956  
Goldschmid, A. V. 2 - number 1000 - number 1000

1.50 DM

815

## Erlebnisberichte zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges

HANS HOLL

# Die Höllenseite des Himmels

Deutsche Jagdflieger in den Luftschlachten des II. Weltkrieges (2. Auflage)



Scan & Korrektur: Keulebernd

## Eichenlaubträger des Heeres



### **Albert Brux**

Brux gehörte seit Kriegsbeginn als aktiver Offizier zum motorisierten Infanterieregiment (IR) (sp. Pz.Gren.Rgt.) 66 der 13. ID (Infanteriedivision) (mot.). Nach Umwandlung der 13. ID in eine Panzerdivision kämpfte Brux als Hauptmann im Balkan und führte im Juni 1941 die 1. Kompanie im Schützenregiment 66. Beim Angriff auf Kiew übernahm er im Juli das 1. Bataillon und erwarb sich als erster Frontoffizier seiner Division am 12.9.1941 das Ritterkreuz. Sein Bataillon hatte am Irpen-Abschnitt gegen tagelange Angriffe der Sowjets die deutsche Front behaupten können und damit dem Korps die Bewegungsfreiheit erkämpft. 1942 wurde Major Brux mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet. Das 504. Eichenlaub erhielt er am 24.6.1944. Brux führte damals als Oberst das Panzergrenadierregiment 66.

Durch den langen zeitlichen Abstand von den Geschehnissen ist es nicht immer möglich, exakte Daten z. B. hinsichtlich der Einheits-Zugehörigkeit etc. der hier gewürdigten Persönlichkeiten auszuarbeiten. Auch die Zeitpunkte der Ordensverleihung können differieren. Für dokumentarisch belegte Berichtigungen in solchen Fällen sind wir immer dankbar und selbstverständlich bereit, dieselben im »LANDSER« zu veröffentlichen.

# Die Höllenseite des Himmels

## Deutsche Jäger über den Schlachtfeldern Europas

Der He-111-Verband hängt wie eine Schar dicker, träger Vögel in der Luft; oder wie überdimensionale Fische, die durch ein blaues Meer schwimmen – durch den Himmel über Südengland.

Etwa tausend Meter über ihnen schwimmen andere Fische durch das seidene Blau des Himmels. Sie ziehen rasch dahin, Haien gleich, dunkle Kreuze auf den Leibern: eine Staffel Messerschmitt-Jäger, in aufgelockerter Gefechtsformation.

Die Männer in den flachen Kabinen der Me 109 wissen, wohin sie fliegen. Auch der Fähnrich Udo Körner weiß es, nur denkt er in diesen verwirrenden Augenblicken nicht daran. Er spürt auch eine verteufelte Nervosität in sich – obwohl das heute bereits sein fünfzehnter Feindflug ist.

Zehn davon fanden über Frankreich statt, über Belgien und Holland. Er hatte bereits Eben Emael, das belgische Sperrfort am Albert-Kanal, von oben gesehen, Sedan und die nördlichen Ausläufer der Maginot-Linie, und seit dem »Adlertag« – dem Beginn der Luftscharte um England, am 13. August 1940, – nun das fünfte Mal den Kanal, die Kreideküste von Dover, die mittelalterliche Burg auf dem Hügel, Folkestone, Margate und London.

Er blickte jetzt zu der Maschine von Oberfeldwebel Matuschke hinüber, den sie in der Staffel den »Eisernen« nennen. Udo Körner weiß nicht so richtig, warum, aber es ist eben so. Vielleicht erhielt er diesen Beinamen einmal, weil er ein Mensch ohne Nerven zu sein scheint, ein Bulle von einem Mann, ein Artist im Luftkampf und – was schließlich nicht mehr verwundern mag – einer der erfolgreichsten Piloten der Staffel.

Weit links von ihm huschen die anderen Messerschmitt-

Maschinen durch den Himmel, insgesamt zehn an der Zahl. Im Süden kommt jetzt noch ein anderer Verband in Sicht, der vor dünnen Kondensfahnen auf die Bomber einschwenkt und dann hoch über dem Züngeln der Flak-Explosionen auf die englische Küste zuhält.

Der Atem erzeugt ein rhythmisches Rasseln im Ventil der Sauerstoffmaske, die auch Udo Körner schon vor gut zehn Minuten vor die Mundpartie gezerrt hatte. Sie hilft zwar, den zum Atmen in diesen Höhen nötigen Sauerstoff zu liefern, vermag aber nicht den scheußlichen Druck zu verdrängen, der überall zu spüren ist: in der Brust, im Kopf – vor allem aber im Magen.

Auch das Wissen um die Nähe des »Eisernen« bringt keine Erleichterung, obwohl jeder es immer wieder herbetet, daß ein Fliegen mit Matuschke einer Art von Lebensversicherung gleichzusetzen sei. Bis jetzt hatte sich diese seltsame These schon einige Male bewahrheitet; erst gestern wieder, als der »Eiserne« mit einer schaurigen Fluchlitanei durch das Getümmel eines Luftkampfes gejagt war und einem Fähnrich namens Körner eine Spitfire vom »Leitwerk« weggeschossen hatte.

Im FT (Funktelefon) ist es ruhig, allerdings nicht mehr lange. Die Stille endet praktisch mit jenem Augenblick, als unten auf der Erde das Flakfeuer verstummt. Irgendeiner ruft es mit krächzenden und beschwörenden Worten in den Äther: »Achtung, Indianer (Feindjäger) aus elf Uhr!«

»Viktor!« sagt ein anderer, was soviel wie »verstanden« heißt. Sekunden später folgt ein Befehl, den der Fähnrich nicht versteht. Es werden noch viele erteilt in den folgenden Sekunden, und in den Kopfhörern gellt ein Krächzen, Knarren und Brüllen, daß die Trommelfelle zu schmerzen beginnen.

Udo Körner blinzelt in die angegebene Richtung, aber er sieht nur die Sonne, den blauen Himmel, silbrig-blitzende Jagdmaschinen, die in steilen Messerkurven durch den Himmel

turnen, aber keine Spur von den Engländern, vor denen soeben einer gewarnt hatte.

Und wieder einmal überkommt ihn das Gefühl einer verheerenden Hilflosigkeit. Er spürt, wie ihm der Schweiß aus den Handflächen perlt, von der Stirn und vom Rücken. Mit einer seltsamen Starre auf seinem Jungengesicht drückt er den Steuerknüppel nach links, schiebt den Gashebel auf Vollast (Vollgas) und folgt Matuschke, der seine »Me« soeben halb in die Rückenlage gezogen hatte.

Im nächsten Moment zeigt seine Kabine nach unten. Der Atem weicht mit einem pfeifenden Laut aus Körners Lungen, als er das Manöver nachfliegt. Sein Kopf hängt sekundenlang gegen die ferne Erde, während er sich verzweifelt bemüht, die Maschine des Oberfeldwebels nicht aus den Augen zu verlieren.

Obwohl ihm das Blut in den Kopf schießt, und bunte Sterne vor seinen Augen tanzen, gelingt es ihm, den Anschluß zu halten. Er fliegt den gesteuerten Abschwung mit, hat das Gefühl, sein Magen komme ihm jeden Moment aus dem Hals heraus, dreht die von Matuschke soeben vollendete Sturzrolle mit und sieht dann über die spitze Motorpartie seiner Maschine hinweg die Bomber wieder, denen sie sich jetzt mit hoher Geschwindigkeit nähern.

Es ist für ihn wie eine Erleichterung, als er die Stimme des Oberfeldwebels in den Kopfhörern vernimmt. Sie ist so charakteristisch, daß er sie selbst im größten Stimmensalat hätte unterscheiden können. Auch dieses Mal beginnt er den Satz mit einem seiner Lieblingswörter:

»Gut gemacht, Matschpflaume, jetzt schön dranbleiben. Wir fahren gleich zwischen sie...«

»Ja – ja natürlich... Viktor!«

Im Unterbewußtsein lauscht Udo Körner den Worten des Rottenführers nach, und trotz des rasenden Dahinstürzens verspürt er für Augenblicke eine ohnmächtige Scham darüber,

daß er sich auch dieses Mal wieder verraten hatte. Denn nur einer, der völlig durcheinander ist und dessen Nerven sich verheddert haben, kann vergessen, daß es verboten ist, im Klartext zu sprechen.

Doch niemand rügt ihn, nicht einmal Matuschke. Seine »Me« liegt immer noch in flachem Sturz, und Udo Körner merkt, daß sie bereits die Grenze des Möglichen erreicht haben. In den Tragflächen ist ein höllisches Flattern, als ob sie jeden Augenblick »die Ohren anlegen« wollten, doch auch das gehört zu Matuschkes hervorstechendsten Eigenschaften, diese Überbeanspruchung der Maschine ...

Die He 111 kommen heran und sind schon Sekunden später wieder verschwunden. Und dann beginnt einer jener Tänze am Himmel über Südengland, wie ihn vielleicht nur Otto Matuschke vorführen kann. Seine Maschine bäumt sich jetzt auf und zischt in steilem Winkel in den Himmel hinein. Auch Udo Körner zieht den Knüppel nach hinten. Die Me 109 reagiert sofort, zusammen mit seinem Magen, seinem Blut, seinen Augen, die angesichts des wahnsinnigen Drucks aus den Höhlen zu treten drohen. Er glaubt, die Faust einer Gigantenhand auf seiner Brust zu spüren, während er wie von einem gewaltigen Katapult in den Himmel hineingeschleudert wird. Und erst jetzt sieht er sie!

Er denkt nicht daran, sie zu zählen. Vielleicht sind es fünf, sechs oder zehn dieser spitznasigen Jagdmaschinen. Sie liegen im Sturz und können nur ein Ziel haben: den Heinkel-Verband, der vorhin noch in tadelloser Verbandsformation unter den Tragflächen weggeflitzt war.

Das Geschrei in den Kopfhörern scheint für Udo Körner in diesen Augenblicken von einem anderen Stern zu kommen. Sein Blick ist starr auf Matuschkes Leitwerk gerichtet, und in seinem Hirn trommelt nur ein Befehl: dranbleiben, nicht abplatzen ...!

Er weiß nicht, was der Oberfeldwebel vorhat, und er hatte es

in ähnlichen Situationen eigentlich nie gewußt. Er umklammert den Knüppel, ringt nach Atem und sieht jetzt Matuschkes Me 109 in den Rückenflug übergehen. Anschließend folgt eine Flugfigur, die man nur als Looping bezeichnen kann und die der Oberfeldwebel mit seinen einsneunzig Körpergröße so exakt aussteuert wie auf einem Flugtag.

Erst Augenblicke später beginnt es dem Jungen in der anderen Maschine zu dämmern, welche taktische Konzeption der Oberfeldwebel gewählt hat.

Diese Erkenntnis überkommt ihn, als er sieht, daß sie sich jetzt direkt auf der Fährte der Feindjäger befinden, die vorhin an ihnen vorbeigestürzt waren. In den Tumult von Gedanken und Empfindungen, die in Udo Körner einen wahren Veitstanz aufführen, mischt sich jetzt ein mattes Gefühl von Bewunderung für den Mann in der vorausfliegenden Maschine.

Aber die folgenden Ereignisse lassen auch diese jäh aufgefackerte Gefühlsregung verstummen. Denn voraus zischen jetzt Leuchtpurstriche in die Tiefe. Sie münden in der Heckpartie einer Spitfire, die in Sekundenschnelle dicke Qualmwolken ausstößt, auf den Rücken wirbelt und dann in flachen Trudelbewegungen der Erde Südenglands entgegen stürzt.

Kurz darauf ist wieder die rauhe, tiefe Stimme in den Kopfhörern: »Gesehen, Matschpflaume?«

Sekunden vergehen. Im Hals des Fähnrichs herrscht eine absolute Trockenheit. Die Zunge klebt am Gaumen, und die Worte wollen nicht über die Lippen.

Der Oberfeldwebel stellt keine weitere Frage mehr. Sie jagen jetzt an den Bombern vorbei und ziehen dann in einer weiten Schleife wieder in den Himmel hinein.

Im Steigen sieht Udo Körner die anderen Spitfires wieder. Sie hatten vorhin offenbar sofort von ihrem Ziel abgelassen und sich inzwischen in Rotten (zwei Maschinen) aufgeteilt, die in engen Kreisen durch den Himmel ziehen.

Von oben her donnert jetzt eine ganze Meute von Messerschmitts auf sie herab. Fassungslos starrt Udo Körner auf das Gewimmel von Flugzeugleibern, die jetzt in den unmöglichsten Flugfiguren durch den Himmel wirbeln. Erst im letzten Moment erkennt er das neue Kurvenmanöver Matuschkes, und dann schallt plötzlich eine schrille, sich überschlagende Stimme aus den Kopfhörern:

»Aufpassen, aufpassen, in der Sonne – sie kommen runter – aufpassen!«

\*

Sie sitzen auf ihren Werkzeugkästen, auf der Erde oder auf den Sprossen der zweiteiligen Eisenleitern, die sie für Arbeiten an den Triebwerken (Motoren) der Jagdflugzeuge benötigen. Im Augenblick haben sie eine Pause und somit Zeit, eine Zigarette zu rauchen, etwas zu klönen oder blöde Witze zu reißen. Ihre Blicke wandern dabei immer wieder nach Westen, während sie sich manchmal mit den harten, schwieligen Händen über die Gesichter wischen und einen neuen Öl-Fleck produzieren.

Ihr Oberwerkmeister, Oberfeldwebel Paul Matzerat, stiefelt in der Nähe um eine motorlose Maschine herum. Auch er scheint nur auf eines zu warten: auf die Rückkehr der vor gut einer halben Stunde gestarteten Maschinen der 1. Staffel, die zum Jagdgeschwader 3 gehört und sozusagen am rechten Flügel der anderen Jagd-, Stuka- und Kampfgeschwader liegt, die am Pas de Calais stationiert sind.

»Tut mal richtig gut, Wenn der die Schnauze hält!« meint Unteroffizier Sieloch, 1. Wart von Matuschke, dem »Eisernen«.

Der Obergefreite Leinenweber, der ihm gegenüber auf einer Kiste hockt und sich gerade eine Zigarette kurbelt, zeigt ein säuerliches Grinsen und beläßt es bei einigen unverständlichen Brummlauten.

Neben ihm liegen einige auf dem Rücken, die ölverschmierten Kombinationen als Rollen unter den Kopf geschoben. Ihre Oberkörper sind nackt, denn es ist heiß in diesen Sommertagen des Jahres 1940 an der französischen Kanalküste.

»He«, sagt Sieloch jetzt, auf die am Rollfeldrand liegende Liegeplatzbaracke der Ersten deutend, »was kommt denn da für 'n Heini an?«

Leinenweber betrachtet zuerst seine wie ein kleiner Besen anmutende Zigarette und dann die lange Gestalt vor dem Liegeplatz.

»Sieht aus wie einer von der PK (Propagandakompanie)!« meint er dann. »Da wird sich Matuschke ja freuen, wo er die Brüder sowieso nicht ausstehen kann.«

Hauptfeldwebel Weiland, Spieß der Staffel, stapft mit seinem wuchtigen Leibesumfang, die Kommißbibel (Notizbuch) vorschriftsmäßig zwischen den Knöpfen des Waffenrockes, um die Ecke der Baracke herum. Sein Gruß ist bei weitem nicht so zackig wie sonst, was darauf schließen läßt, daß er den Sonderführer von der Propagandakompanie offenbar nicht ganz für voll nimmt.

Die beiden verschwinden in dem niedrigen Bauwerk, auf dessen Dach die Sonne Hitzewellen ausbrütet, und die Mechaniker blicken wieder in jene Richtung, wo in einigen Kilometern Entfernung die Hügel des Küstenlandes sich dem Kanal entgegenrecken.

Sieloch blinzelt über das Rollfeld. In etwa achthundert Metern Entfernung schillern einige Me 109 in der Sonne. Über den Kabinen hängen halbrunde Gebilde: Sonnenschirme, unter denen die Piloten ihren Schweiß verströmen. Sie gehören zur Alarmrotte, die immer für alle Fälle in der Nähe des Starts postiert ist.

Wie gut diese Anordnung ist, soll sich auch jetzt wieder erweisen. In den Platzlautsprechern beginnt urplötzlich ein

krächzendes Geplärre, das die Männer des technischen Personals wie auf Kommando aus ihrem Dösen scheucht.

»Alarmrotte!« scheppert es aus den großen Blechmäulern. »Sofort Alarmstart. Wiederhole: Sofort Alarmstart. Weitere Anweisungen in der Luft! Ende!«

Bei den aus dieser Entfernung recht klein anmutenden Jagdflugzeugen entsteht Bewegung. Gestalten rennen scheinbar ziellos in der Gegend herum. Kurz darauf wird ein Tuckern laut, ein stotterndes Geräusch, das aber schon Sekunden später in das knallende Fauchen eines Flugmotors übergeht. Wenig später verstärkt sich das dröhrende Singen. Die Sonnenschirme fliegen ins Gras, die Maschinen setzen sich in Bewegung und donnern kaum eine halbe Minute später an den »schwarzen Männern« von der Technik vorbei.

»Heiliger Bimbam«, meint Sieloch, sich hinter einem Ohr kratzend, »da muß ja wieder allerhand los sein.«

\*

Die Männer über dem Kanal haben gar keine Zeit, sich diesen oder ähnliche Eindrücke zu bilden. Sie kurbeln in einem Höllenreigen aus unzähligen Jagdflugzeugen durch die Luft, umschwirrt von zahllosen Leuchtspurgeschossen, die sich wie grellgelbe Ornamente durch den Himmel ziehen.

Kokarden und Balkenkreuze wirbeln durcheinander, Flugzeuge heulen in die Tiefe, bäumen sich auf, steigen wieder hoch, beschreiben gewagte Flugfiguren – oder rasen, in prasselnde Flammen gehüllt, der Wasseroberfläche des Ärmelkanals entgegen.

Es ist eine jener Stunden, wo sich der Himmel völlig überraschend mit Dutzenden von Jagdmaschinen füllte und eine der erbitterten Jäger-Luftschlachten entstand, wie sie in jenen Tagen nicht allzu zahlreich waren. Scheinbar angelockt von dem hitzigen Getümmel in der blauen Himmelsglocke,

erschienen immer mehr Jäger auf der großen Turnierwiese, von England oder von Frankreich her, mit Vollgas der Stätte des Kampfes entgegenrasend.

Für zwei von ihnen ist die Schlacht bereits zu Ende. Sie ziehen tief über das Wasser des Kanals, den weißen Sandstreifen vor Calais entgegen. Einer von ihnen sieht das Blau des Himmels nur noch durch dünne, winzige Lücken in der Ölwand, die sich nach mehreren, offenbar von einer verirrten Garbe herührenden Treffern in irgendeine Ölleitung auf dem Kabinendach ausgebreitet hatte.

Nicht einmal Oberfeldwebel Matuschke, der neben dem Fähnrich herfliegt und kaum zehn Meter von ihm entfernt ist, kann die Gestalt hinter dem schwarzgefärbten Kabinenglas erkennen. Er hat übrigens auch gar kein Interesse dafür, wenigstens im Moment nicht, denn sein Blick wandert pausenlos durch den Luftraum hinter dem eigenen Leitwerk. Und mit jeder weiteren Sekunde erhöht sich seine Erleichterung, da er inzwischen erkannt hat, daß offenbar keiner der vielen Tommys (Engländer) in dem Gewühl über ihnen anscheinend Lust verspürt, den beiden einzelnen Me 109 zu folgen.

Matuschke wischt sich wieder einmal den Schweiß aus dem Gesicht. Es ist kaum einige Sekunden her, daß er den Mund zugemacht hatte. Jetzt aber geht es weiter:

»Gut so, Kleiner, bleib auf dieser Höhe.« Er versucht ruhig und gelassen zu sprechen, obwohl dazu verdammt kein Anlaß besteht. Denn er weiß nur zu gut, wie es in der Kabine der anderen Maschine aussehen muß. Und dann klingt seine Stimme wieder aus den Kopfhörern des Fähnrichs:

»Wie geht es dir?«

»Verdammt heiß wird es, und ich sehe fast überhaupt nichts mehr.«

Der Oberfeldwebel holt Luft und sieht wieder nach hinten. Es ist auch jetzt noch keine englische Spitfire oder Hurricane in

der Nähe.

»Ich kann es mir vorstellen, aber bald haben wir es.«

»Wie lange noch?«

»Vielleicht fünf Minuten!«

Dann wird es wieder still in der FT-Haube. Sie fliegen bereits unweit der Küste. Matuschke legt seine Maschine auf die linke Tragfläche. Sein Blick richtet sich erneut auf die leichte Rauchfahne, die hinter dem Leitwerk des Fähnrichs herausquillt. Er weiß, daß der Vogel es nicht mehr lange machen wird.

Ein rätselhaftes Gefühl veranlaßt ihn, wieder nach hinten zu blicken. Die beiden Spitfires, die in flachem Sturz aus dem Himmel herabheulen, sind wahrhaftig nicht zu übersehen

\*

Der eine ist ein junger Leutnant, der andere ein Gefreiter. Sie fliegen dicht nebeneinander, die Luftschaubennabben dem blauen Sommerhimmel zugewendet, dem Gewimmel dunkler Punkte entgegen, aus dem manchmal glitzernde Reflexe ins All zurückzucken.

Vor wenigen Minuten hatten sie noch unter den Sonnenschirmen vor sich hingedöst, ohne sich allerdings einzubilden, daß der Tag in dieser geruhsamen Beschaulichkeit enden würde. Dann hatte sie der Startbefehl erreicht, und die erste Anweisung über FT hatte sie direkt dem Getümmel des Luftkampfes entgegengeführt, der über dem Kanal vor der englischen Südküste allmählich seinem Höhepunkt entgegengeht.

In den Kopfhörern Leutnant Paulsens quäkt jetzt wieder die Stimme des Bodenstellen-Sprechers.

»An Sperber eins ... An Sperber eins. Fliegen Sie nach Marta-Dora zwo. Tief über dem Bach zwei einzelne. Auf Indianer achten und Rückflug sichern!«

»Viktor!« knurrt der Leutnant ins Mikrofon, ohne den Blick auch nur eine Sekunde von der vorausliegenden Himmelspartie zu wenden. Wenige Augenblicke später kreist die Messerschmitt-Maschine um die Hochachse, die Motorpartie kippt nach unten und neigt sich dem grünblauen Wasserspiegel des Kanals entgegen.

Leutnant Paulsen hat die Augen praktisch überall. Er kennt sich aus am Himmel, und in dieser Gegend im besonderen. An seiner Kanalbluse (bläuliche, leichte Fliegerbluse) hängt das EK I. Er ist erst zweiundzwanzig Jahre alt, und hat, wie viele in seinem verwegenen Haufen, angesichts dieser Tatsache eigentlich mehr Front- als Lebenserfahrung. Das erstere war indessen in Situationen wie dieser bedeutend besser zu gebrauchen.

Immer wieder blickt Paulsen über das Leitwerk nach hinten, Während er die Me 109 in einem flachen Winkel in die Tiefe heulen lässt. Um seinen Rottenflieger kümmert er sich dabei überhaupt nicht, denn auch der Gefreite Fabrian gehört bereits zu jener Kategorie von Flugzeugführern, die man zuweilen als die »alten Hasen« zu bezeichnen pflegt.

In Paulsens Kopfhörern erfolgt in diesen Minuten keine weitere Durchsage, aber schließlich gibt es in solchen Fällen auch nicht mehr viel zu befehlen oder zu erläutern.

Zwei einzelne! denkt Paulsen, während er die Tragflächen hin und her wippen lässt und dabei wieder den Verlauf des Luftkampfes beobachtet. Es geschieht zu einem Zeitpunkt, als gerade eine der vielen Maschinen mit einer blitzesprühenden Qualmfahne nach unten rauscht. Allerdings ist nicht zu erkennen, ob es sich um ein eigenes oder ein feindliches Flugzeug handelt. Für die nächste Zeit war das die letzte Wahrnehmung, die mit dem Luftkampf über dem Kanal etwas zu tun hatte. Denn fast im gleichen Augenblick erkennt Paulsen aus den Augenwinkeln heraus zwei silberne Pfeile, die mit einer beträchtlichen Fahrt nach unten stürzen. Sie sind einige

Kilometer entfernt, ungefähr noch 1.000 Meter höher und hängen in nördlicher Position.

Die Stimme des Gefreiten Fabrian quäkt jetzt aus den Hörmuscheln. Es ist keine Spur von Erregung darin zu hören.

»Da drunten krebsen sie rum. Einer hat 'ne Qualmfahne. Und die Tommys da drüben haben die gleiche Richtung.«

Paulsen reißt den Kopf herum. Schon in der nächsten Sekunde kann er sich überzeugen, wie gut die Meldung seines Katschmareks (Rottenflieger) stimmt. Wieder ein Blick zu den beiden Spitfires. Sie stürzen immer noch. Offenbar hatte bis jetzt keiner von ihnen die beiden anderen Maschinen weiter südlich bemerkt.

Paulsen reagiert blitzschnell.

»Hoch!«

Das ist das einzige, was er befiehlt.

Fast gleichzeitig mit dem hastig hervorgestoßenen Wort zieht er den Knüppel nach hinten. Sein Blick huscht kurz durch den Luftraum in Richtung der Massenkurbelei. Anscheinend kommt von dort aber nichts mehr an Verstärkung für die beiden Engländer herunter.

Der Motor röhrt jetzt auf vollen Touren, und die Nadel des Höhenmessers klettert. Kaum zehn Meter unter dem Bauch von Paulsens Me 109 schert die Maschine von Fabrian auf die linke Position.

Der Leutnant hat die beiden Spitfires immer noch im Auge. Wie Habichte stoßen sie auf die zwei Einzelgänger herab, die jetzt schon dicht vor der französischen Küste fliegen. Eine wird jetzt auf Gegenkurs gerissen.

Wenige Augenblicke später zeigt die lange Motornase der deutschen Jagdmaschine fast senkrecht in den Himmel hinein. Dieses Manöver und die Leuchtpurgarben, die jetzt den beiden Engländern aus einem unmöglichen Winkel entgegenflitzen, lassen in Paulsen sofort den Gedanken entstehen, daß dort unten praktisch nur der »Eiserne« durch die

Luft rauschen kann ...

Oberfeldwebel Matuschke hatte ein verdammt übles Gefühl unter seiner Lederjacke, als er die Maschine herumriß und den beiden Spitfires entgegenzog. Er weiß zwar, daß eine solche spontane Reaktion zuweilen schon Wunder gewirkt hatte. Falls es sich aber bei den zwei Tommys um ausgekochte Füchse handelte, war ihm – und sicherlich auch dem Fähnrich – ein Bad im Kanal so sicher, wie sonst etwas auf der Welt. Das war ihm klar.

Er sieht den Leuchtpurgarben nach, die den beiden leicht seitlich gestaffelten »Spits« (Abkürzung für Spitfire) entgegenzüngeln, und erkennt bereits in der nächsten Sekunde, daß seine Rechnung diesmal nicht aufgehen wird. In der schon ziemlich stark überzogenen Maschine ist jetzt ein ekliges Schütteln, und es kann nur noch Augenblicke dauern, bis sie mangels Strömung nach hinten wegrutschen wird.

Die beiden Spitfires hatten sich nach dem ersten Feuerstoß sofort geteilt und sind offenbar bereits dabei, einen Zangenbogen zu fliegen. Matuschke legt seine Maschine mit der letzten Fahrt in eine wackelige Kurve, läßt sie dann nach unten abkippen und äugt dem einen der beiden Engländer nach, der kaum hundert Meter entfernt an ihm vorbeirast.

Und dann sieht er die qualmende Maschine des Fähnrichs wieder. Sie befindet sich bereits über dem Sandstreifen der Küste und scheint mit dem Bauch fast auf der Erde entlangzuschleifen.

Der Fahrtwind pfeift jetzt wieder mit einem hohen Singen um die Kabine. In jenem Moment, als der weiße Dünensand über der Me 109 des Fähnrichs zusammenschlägt, dreht Matuschke der anderen Spitfire entgegen, die schon auf eine höllisch geringe Entfernung herangekommen ist. Und während er den Knüppel nach hinten zieht und die »Me« in einem engen Kurvenradius herumzerrt, prasseln die MG-Garben der

Feindmaschine so dicht über sein Kabinendach hinweg, daß er unwillkürlich den Kopf einzieht. Der Engländer prescht anschließend über ihn hinweg und jagt unter Ausnutzung der Fahrt fast steil in den Himmel hinein.

Aus der Kurve heraus sieht Matuschke für Augenblicke die auf dem Strand liegende Me 109 des jungen Fähnrichs, und trotz der verteufelten Situation, in der er sich befindet, überkommt ihn das Gefühl einer gewissen Erleichterung.

Matuschkes »109« liegt immer noch in einer steilen Messerkurve, und der Oberfeldwebel hätte nicht einmal seine guten Augen nötig gehabt, um zu erkennen, daß ihn die beiden Tommies sozusagen prächtig in der Mangel hatten. Der eine konnte höchstens noch eine oder zwei Minuten benötigen, um hinter seinem Leitwerk den nötigen Vorhaltewinkel herausgeflogen zu haben, während der andere auf Gegenkurs durch die Luft donnerte, so nahe, daß Matuschke sogar das Gesichtsoval unter der Fliegerhaube erkennen kann.

Feierabend, Alter! sagte eine Stimme in Matuschke, da gibt es nichts mehr zu rütteln, jetzt haben sie dich!

Aber wie immer in solchen Lagen wallt sofort nach dieser Erkenntnis der blanke Zorn in dem Oberfeldwebel hoch. Er haut den Knüppel zur Seite, beschreibt eine Rolle, wirbelt dann in die andere Kurvenlage und stürzt dem Meer entgegen, das vielleicht noch zweihundert Meter entfernt ist.

Während er den Wasserspiegel beobachtet und verzweifelt nach einem Ausweg sucht, stellt er mit grimmiger Genugtuung fest, daß für den vorhin noch hinter ihm hängenden Tommy das Kurvenwechselmanöver offenbar völlig überraschend erfolgt war. Vielleicht war er auch schon in den Vorhalt hineingezogen, so daß die vor ihm fliegende Maschine bereits vor seiner Motorpartie verschwunden gewesen war.

Er kommt erst zu jenem Zeitpunkt herab, als Matuschke bereits wieder nach oben zieht. Und dabei macht er eine Entdeckung, die ihm sekundenlang die Haare zu Berge stehen

läßt, ihm aber dann einen Laut der Erleichterung aus der trockenen Kehle zwängt.

Leutnant Paulsen hält unwillkürlich den Atem an, während er kaum zweihundert Meter unter einer der Spitfires über den Kanal rast und dann den Knüppel ruckartig nach hinten zieht. Wenige Sekunden später weiß er, daß der andere jetzt keine Chance mehr haben wird. Sein Daumen preßt sich auf den Auslöseknopf der Bordwaffen, während ihn die Me 109 förmlich in den Himmel hineinreißt.

Mit enormer Geschwindigkeit schrumpft die Distanz zu der gegnerischen Maschine zusammen, deren Pilot nur noch Augen für die Kapriolen der einen Messerschmitt-Maschine zu haben scheint, die vor kurzer Zeit noch eine absolut sichere Beute für ihn gewesen zu sein schien. Seine Spitfire zieht in diesem Augenblick bereits durch das Fadenkreuz von Paulsen, der zusammen mit dem Gefreiten von Südwesten her im Tiefstflug herangedonnert war.

Eine letzte winzige Korrektur noch, dann hämmern die Bordwaffen. Die Entfernung zu der Spitfire ist schon so gering, daß Paulsen nach einer kurzen Garbe seine »Me« zur Seite reißt und haarscharf an der englischen Jagdmaschine vorbezieht.

Er hatte gut daran getan, denn die Geschoßgarben saßen so vollkommen im Ziel, daß sich die Spitfire in Sekundenschnelle in eine lodernde Feuerwand verwandelt, aus der ein Regen von Blechstücken heraussprüht.

Während Paulsen hochzieht, die Maschine des Gefreiten dicht hinter sich, torkelt die Spitfire des besieгten Gegners bereits dem Küstenstreifen entgegen und klatscht kurz davor aufs Wasser.

Paulsen neigt die linke Tragfläche der See entgegen, als die dritte Me 109 auf ihn zurast, über ihn hinwegprescht und dann aus der Rückenlage heraus wieder zum Sturz ansetzt. Eine

krächzende Stimme knarrt jetzt aus den Kopfhörern des Leutnants, aber es hätte nicht mehr der nun folgenden Worte bedurft, um ihm die endgültige Gewißheit zu vermitteln, daß Matuschke in der anderen Maschine sitzt.

Unter ihnen kurvt die letzte Spitfire auf den Kanal hinaus. Matuschkes Me 109 senkt sich bereits auf sie herab, und Paulsen weiß, daß seine Mission damit als beendet angesehen werden kann.

\*

Tage sind vergangen. Die Geschichte mit den zwei Spitfires vor der Küste bei Calais ist schon ebenso Vergangenheit geworden und halb vergessen wie die Notlandung des Fähnrichs Körner und jener Tag Anfang August 1940, als der »Dicke« (Göring) persönlich den Startbefehl zur »Schlacht um England« gegeben hatte. Vergessen ist auch der sogenannte »Adlertag«, nach dem eine wahre Armada von Bombern mit ihren Feindflügen nach England begonnen hatte.

Sogar an die englischen Jägerflugplätze denken sie hier am Kanal nur noch selten. Die britischen Luftbasen wurden von den Bombern damals förmlich umgepflügt und hatten danach ihre Bedeutung praktisch verloren. Nicht vergessen ist aber die Tatsache, daß die Engländer trotzdem noch da sind, und – wie es scheint – nicht in geringerer, sondern in bedeutend stärkerer Anzahl. Die Luftschlachten werden von Tag zu Tag erbitterter, und es ist inzwischen klargeworden, daß höchstens noch ein Propaganda-Onkel sich einreden konnte, mit den Gegnern jenseits des Kanals sei nicht mehr viel los.

Die Sommersonne scheint auf die braungebrannten Gesichter der wenigen Flugzeugführer, die sich zu dieser Morgenstunde im Schatten des Barackendaches auf den Boden gelegt haben und vor sich hin dösen. In ihrer Nähe klappern die Werkzeuge der an den Maschinen arbeitenden Warte.

Oberfeldwebel Matuschke richtet sich auf und sucht in der Brusttasche seiner Kanalbluse nach einer Zigarette. Er findet eine, zündet sie an und bläst den Rauch am Gesicht des Fähnrichs vorbei. Als er merkt, daß Körner ihn ansieht, deutet er mit dem Daumen über die Schulter und meint:

»Hab gerade wieder an den PK-Menschen denken müssen. Das sind vielleicht Burschen, die machen auch aus 'nem Opa einen Helden, wenn's drauf ankommt!«

Udo Körner ringt sich ein Lächeln ab und sieht dabei zum Rollfeld hinüber. Sein Blick bleibt auf einer nagelneuen Me 109 haften, die ihm gestern zugeteilt worden war. Er scheint die Worte des Oberfeldwebels bereits wieder vergessen zu haben und bringt das Gespräch jetzt in eine ganz andere Richtung.

»Die beiden Engländer«, sagt er, »die neulich nach meiner Notlandung und der Kurbelei vor Calais bei uns waren ... Wie es in einem wohl aussehen muß, wenn man in Gefangenschaft gekommen ist?«

Matuschke zuckt die Schultern und stößt einige Rauchwolken durch die Nase.

»Wie? Weiß der Teufel!« knurrt er. »Jedenfalls haben sie es hinter sich.«

Er bemerkt den erstaunten Blick des Jungen und verzieht das Gesicht. Sein Blick fällt anschließend auf den Hauptfeldwebel, der in einiger Entfernung vorbeistolziert. Tipptopp von oben bis unten, gestiefelt, die Mütze zentimetergenau auf der vorschriftsmäßigen Linie.

Sein überzackiger Gruß gilt Oberleutnant von Bodmer, dem Kapitän der Staffel, der jetzt gerade um die Barackenecke herumkommt. Dieser tippt nur kurz an die Mütze und scheint sich keinen besonders angenehmen Gedanken hinzugeben. Sein düsterer Gesichtsausdruck lichtet sich erst wieder etwas, als er Matuschke erblickt, der mit schiefgeneigtem Kopf an der schlanken, hohen Gestalt hinaufsieht. Er öffnet gerade den

Mund, um etwas zu sagen, als es in den Platzlautsprechern zu knarren beginnt.

Zehn Minuten später ist die gesamte Staffel bereits in der Luft.

Es war wieder das alte Lied: Rollen zum Start, dann das Warten, bis der Startposten die karierte Fahne senkte, der Krampf im Körper, die Angst, den Zeitpunkt zu verpassen, zu dem die Me 109 – nach dem Heben des Leitwerks – jedesmal nach links auszubrechen versucht.

Doch es war gutgegangen. Anschließend die kurze Erleichterung, als Fahrwerk und Landeklappen eingefahren waren, die »109« in die Luft hineinheulte. In den Kopfhörern das Knistern des Netzgeräusches. Sonst nur das kraftvolle Röhren des Motors, monoton, fast einschläfernd.

Und jetzt sind sie bereits über dem Kanal. Am linken Flügel der Staffelformation Oberleutnant von Bodmer mit seinem Rottenflieger, dem Obergefreiten Metzger, einem lang aufgeschossenen Westfalen, der ebensogut zeichnen wie fliegen konnte.

Die Höhenmessernadeln klettern der 3.000-Meter-Marke entgegen. Ein kurzer Befehl unterbricht die Stille in den Kopfhörern. Die Atemmasken werden vor die Münder gesetzt.

Unten schimmert das Wasser des Kanals im Sonnenlicht. Der Fähnrich Udo Körner hat keinen Blick dafür übrig. Seine ganze Konzentration gilt dem Verbandsflug. Matuschke ist etwa fünfzehn Meter von ihm entfernt. Daneben die anderen, in exakter Formation, wie beim Anflug zu einer Parade.

Irgend etwas kriecht wieder in die Kehle des Fähnrichs. Er wagt nicht daran zu denken, daß es nur die Angst ist. Nicht einmal so sehr die vor dem möglichen Tod, vor einem Zerschellen auf der Wasseroberfläche, sondern eher die vor dem Versagen, wenn nachher wieder die Hölle los sein wird. Soviel weiß auch er: Englische Jäger sind aus dem Quadrat

Martha-Cäsar, also von Folkestone her, über dem Kanal aufgetaucht. Und es sollen nicht wenige sein.

Andererseits ist es auch gleichgültig, wie viele es sind, und aus welchen Gründen sie erschienen sind. Das interessiert die Nerven nicht, die schon jetzt wieder verrückt spielen, und auch den Magen nicht, in dem ein Druck lastet.

Sie steigen weiter, schwenken jetzt aber leicht nach Südwesten ein. Das Ventil der Atemmaske klappert, und das Herz klopft wie verrückt in der Brust.

Einmal denkt Udo Körner wieder an die Notlandung an der Küste und die englischen Piloten, die von Paulsen und Matuschke abgeschossen und einige Zeit später auf den Flugplatz gebracht worden waren. Getreu dem ungeschriebenen Gesetz der Jäger waren sie einen Tag als Gäste behandelt und dann erst zu einem Sammellager gebracht worden. Sie hatten mit am Tisch im Liegeplatz gesessen, geraucht und getrunken, manchmal sogar gelacht. Es war ein Erlebnis, das der Fähnrich Udo Körner auch jetzt noch nicht so richtig verdaut hat.

Die Höhenmessernadel ruckt gerade über die 5.000-Meter-Marke. Die Erde ist so fern, als sei sie etwas Unwirkliches. Der Kanal wirkt wie ein graugrüner Schlauch. Im Sonnenlicht zeichnet sich die englische Südwestküste mit den dunklen Flecken der Städte ab, den hellen Adern der Straßen und den winzigen blauen Bändern von Flüssen. Es ist ein Anblick, den man richtiggehend genießen könnte, wäre nicht die Starre im Innern, diese trockene, wie zugeschnürte Kehle. Ein Ruf klingt jetzt über den Äther, einige Worte nur: »Aufpassen! In 11 Uhr sind sie.«

Matuschkes Oberkörper ruckt nach vorn. Der Fähnrich bemerkt es, noch bevor er im Widerschein der Sonne die silbern schimmernden Punkte erkennt, die scheinbar reglos in dem grellen Lichtkreis hängen.

Ein Befehl quarrt jetzt aus den Kopfhörern, klar und präzise,

ruhig und mit tonloser Stimme gesprochen: »Auflösen in Rotten! Wir steigen weiter!«

Udo Körner hörte die Worte, ohne sie bewußt in sich aufzunehmen. Alles in ihm vibriert, er spürt es ganz genau. Das Herz flattert noch schneller, und aus den Poren dringt der Schweiß. Er läuft über den Rücken, aus den Handflächen und über die Stirn. Beizend senkt er sich in die Augen und erhöht das Gefühl verzweifelter Unsicherheit.

Die Motorpartie ist immer noch dem Himmel entgegen gestreckt. In den Kopfhörern ist es still geworden. Alles scheint zu lauern, der Himmel, die Geschosse in den Bordwaffen, und irgendwo im Inneren hockt der eigene Mut wie ein armseliges Flämmchen, das unter einem Luftzug flackert. Denn gleich wird es wieder soweit sein. Gleich wird der Oberfeldwebel etwas tun, so schnell, daß man Mühe haben wird, entsprechend zu reagieren. Gleich werden die anderen vorbeizischen, aus allen Rohren feuерnd, und dann wird man sich mit der Maschine wieder drehen wie in einer Zentrifuge, verzweifelt bemüht sein, den Anschluß nicht zu verlieren und exakte Steuerbewegungen auszuführen ...

Die zehn herabstürzenden Spitfires, von mindestens sechs Hurricanes gefolgt, nehmen dem Fähnrich Udo Körner zumindest den Rest seiner Gedankenlast ab. Bunt und über groß sieht er in Sekundenschnelle die großen Kokarden auf den Rümpfen und Tragflächen der Feindmaschinen, die wie kleine Gitter aus den Tragflächen herausragenden Läufe der Maschinengewehre und dann nur noch den blauen Himmel. Otto Matuschkes Maschine und sonst nichts mehr. Er hört laut herausgebrüllte Kommandos, Anweisungen, Flüche und drückt den Knüppel nach links, als Matuschkes »Me« wieder einmal den risikoreichen Tanz beginnt.

Sekunden später hängt der Kopf des Fähnrichs nach unten, und die Spitze des langen Motors zeigt auf Matuschkes Leitwerk. Er merkt nicht einmal, daß sie nach Norden

schwingen, in einem weiten Bogen, nach dem Abfangen aus dem kurzen Sturz. Er wird von der eigenen Maschine hin und her geschüttelt, hat manchmal das Gefühl, seine Augen müßten aus den Höhlen fallen, spürt den Magen oben im Hals und den furchtbaren Druck der Fliehkraft auf dem ganzen Körper wieder einmal.

Es vergeht noch eine Weile, bis er die Engländer wiedersieht. Zwei sind es, die ihnen in steilen Kurven entgegenstürmen, und einer hat züngelnde Blitze vor den Läufen der Bordwaffen.

Aber all das hat nun gleichgültig zu sein. Nur Matuschkes »Me« ist wichtig, ein Wegweiser im Trubel des Luftkampfes, und sie aus den Augen zu verlieren hieße, allein und einem eindeutigen Schicksal ausgeliefert zu sein.

Doch allmählich weicht die Beklemmung, und der Atem strömt etwas regelmäßiger durch die Lungen; Udo Körner stürzt hinter Matuschke nach Norden, dem Ende des Kanals entgegen, dorthin, wo sich die Oberfläche der Nordsee im gleißenden Licht der Sonne widerspiegelt.

In den Kopfhörern herrscht jetzt ein wahrer Tumult von Stimmen. Unzählige Rufe schwirren durcheinander, und dann zwängt sich ein jäher Laut aus dem Mund des Fähnrichs, als er einem neuen Flugmanöver des Oberfeldwebels folgt und steil in den Himmel hineinzieht.

Es sind schon viele Minuten vergangen, seit er die beiden Engländer zum letztenmal gesehen hatte, doch jetzt sind sie wieder in seinem Blickfeld. Und auf einmal ahnt der Junge in der Kabine der Me 109, daß wieder einmal eine Entscheidung dicht bevorsteht.

Die Kurve, die sie fliegen, ist so eng, daß die »Me« zu schütteln und zu zittern beginnt. Trotzdem hält der Fähnrich den Knüppel fast bis zum Anschlag nach hinten, während er mit weit geöffnetem Mund auf die Blitze starrt, die seit Sekunden aus den Läufen von Matuschkes Bordwaffen

herauszüngeln. Wenige Augenblicke vergehen nur, bis die soeben ausgekurvte Feindmaschine mit einer langen Brandfahne auf der rechten Tragfläche wieder in Sicht kommt und dann in flachen Trudelbewegungen in die Tiefe stürzt.

Die »Me« des Oberfeldwebels kippt hinterher. Es war eine so jäh gesteuerte Flugbewegung, daß Udo Körner Matuschke überfliegt und ihn für Sekunden aus den Augen verliert. Doch dann, als er ihn wiedersieht, hört er auch seine Stimme: Sie ist jetzt jedoch eine von vielen, und er versteht die Worte nicht, die offenbar an ihn gerichtet waren. Gleich darauf ist sie wieder da, ruhig und eindringlich:

»Hörst du mich nicht?«

»Ja – doch, Sperber!«

»Gut! Jetzt paß auf. Du machst all das, was ich dir sage. Viktor?«

»Viktor!«

Sie fliegen immer noch in einem flachen Sturzwinkel der See entgegen. Manchmal kreuzen Maschinen ihren Kurs, deutsche und englische. Tief unten taucht die brennende Spitfire gerade ins Wasser. Matuschkes Kopf ist in dauernder Bewegung. Der Fähnrich sieht es, denn sein Blick löst sich kaum einmal eine Sekunde lang von der Heckpartie der anderen Maschine.

Dabei entgeht es ihm, daß sie sich immer mehr vom Zentrum des Luftkampfes entfernen. Er ist am ganzen Körper in Schweiß gebadet, und irgendwie ahnt er, daß jetzt bald wieder etwas geschehen wird.

Plötzlich sieht er eine einzelne Spitfire, die weit vor ihnen auf das Meer hinabsticht. Sie wird jetzt hochgerissen und jagt wie ein heller, schlanker Pfeil in den Himmel hinein.

»Jetzt!« erklingt Matuschkes Stimme im FT. »Jetzt bist du dran, Matschpflaume!«

Für Augenblicke hat der Fähnrich das Gefühl, als ob plötzlich tausend Augen auf ihn gerichtet seien. Matuschkes

Worte dröhnen wie Paukenschläge durch sein Hirn, aber er läßt ihm nicht einmal die Zeit, den Schock zu überwinden, der immer noch in ihm hockt.

»Los, komm ran! Siehst du ihn da vorn? Los, hoch mit dir. Ich bleibe hinten!«

Eine Klammer scheint um die Kehle zu liegen, und neue Schweißbäche rinnen über den Körper. Doch auf einmal ist es, als ob sich eine Zentnerlast von den Schultern des Fähnrichs löse. Alles ist plötzlich wie weggewischt, was bis dahin in ihm drängte und seine Hilflosigkeit geschürt hatte.

Eine mechanische Bewegung bringt den Gashebel nach vorn, bis zum Anschlag. Udo Körner hört das Aufheulen des Motors, und er erkennt an der Rauchwolke hinter Matuschkes »Me«, daß der Oberfeldwebel das Gas herausgenommen hatte, um ihn an sich vorbeizulassen.

Ein Atemzug noch, dann drückt er die Motorspitze leicht nach unten. Er tut es in der instinktiven Absicht, mehr Fahrt zu gewinnen. Wie aus weiter Ferne hört er Matuschkes Stimme, aber auch diesmal versteht er ihn nicht. Trotzdem klang es wie eine Zustimmung zu dem, was er soeben getan hatte.

Der Spitfire-Pilot läßt seine Maschine gerade über die rechte Tragfläche schmieren, geht in einen flachen Sturz über und nimmt Kurs auf die englische Küste.

Udo Körner fliegt das Steuermanöver nach, als ob es Matuschke sei, der da anstelle des britischen Gegners vor ihm säße. Er reißt den Knüppel nach hinten, als die Feindmaschine sich wieder in die Höhe schwingt. Kaum hundert Meter entfernt auf Gegenkurs liegend, zieht er jetzt in einer engen Kurve durch den Himmel. Diesmal hört es der Fähnrich so deutlich, als ob das erregte Stimmengewirr in den Membranen der Kopfhaube gar nicht existent wäre.

»Ziehen! Ziehen, du hast ihn ganz allein vor dir, Himmel und Hölle, ziehen!«

Der Knüppel wandert noch ein Stück nach hinten. Die Me

109 wippt in den Tragflächen. Voraus zieht die Spitfire dahin, mit langen, spitzen Flügeln. Zwischen dem kleinen Geviert der Kabine die Konturen eines menschlichen Oberkörpers. Matuschke schweigt, doch alles, was er schon an Anweisungen von sich gegeben hatte, wiederholt sich jetzt wie ein dem Hirn auf magische Weise mitgeteilter Befehl:

... ein bißchen nachlassen den Knüppel, dann wieder ran, die Schnauze nach unten, so ist es richtig – und jetzt wieder ziehen!

Die Motorpartie der Me 109 schwenkt in winzigen Rucken nach innen. Die weiße Luftschaubennabe zeigt bereits auf das Leitwerk der Spitfire. Kleine Kondensfähnchen lösen sich von den Tragflächenspitzen.

Der Atem staut sich in der Brust. Sekunden noch – ein letzter Zug am Knüppel – die Spitfire wird von der eigenen Motorpartie überdeckt.

»Schieß!« dröhnt eine Stimme, ein Wort, ein Befehl, den niemand ausgesprochen hatte und der doch wie ein Schrei durch das Bewußtsein hallt.

Ein grollendes Poltern scheppert durch die Zelle, Maschinengewehre hämmern. Aus den Tragflächen sprühen Blitze, vereinigen sich zu glühenden Fäden.

Und dann ist Matuschkes sich überschlagende Stimme da, die sogar das Donnern der Waffen übertönt.

»Prima – Mensch, großartig, Kerlchen!«

Udo Körner nimmt die Worte nicht in sich auf. Auch dann noch nicht, als er den Engländer wieder unter sich auftauchen sieht. Fassungslos starrt er auf die wabernde Feuerschleppen, die hinter seinem Leitwerk herweht!

Und erst da beginnt er langsam zu begreifen, was geschehen ist. Freude will in ihm aufwallen, Triumph. Er will schreien, aber er kann es nicht.

Mechanisch drückt er den Knüppel nach vorn und tritt ins rechte Seitenruder. Immer noch blickt er wie unter einer

Faszination auf die in die Tiefe torkelnde Spitfire, von deren Oberseite jetzt etwas Glitzerndes wegfliegt. Ein dunkles Bündel folgt, und dann sieht er eine helle Fahne, die sich zum Halbmond eines Fallschirmes aufbläht.

\*

Die Fenster der Liegeplatzbaracke sind weit geöffnet. Die brütende Wärme des Sommertages strömt herein, aber die Männer auf den Stühlen und Sesseln scheinen sie nicht zu spüren. Ihre Blicke gehen an den Gegenständen in dem niedrigen Raum vorbei. Sie scheinen noch in die Ferne gerichtet, als ob die einzelnen Phasen der vor geraumer Zeit zu Ende gegangenen Luftschlacht noch einmal an ihnen vorüberziehen würden.

Udo Körner hat die Augen halb geschlossen. Sein Blick ist auf eines der Fenster gerichtet, vor dem seine neue Maschine steht. Der Obergefreite Leinenweber hockt rittlings über dem Triebwerk und sieht herüber. Am Leitwerk steht der Staffelmaler und pinselt einen dunklen Balken auf die Seitenruderflosse: das Symbol des ersten Luftsieges.

Vor einer Viertelstunde war der Wart dem Fähnrich entgegengerannt, barhäuptig, das Krätzchen in der Hand. Er hatte es vor Freude in die Luft geworfen, als die weiße »sieben« mit wackelnden Tragflächen über das Rollfeld geprescht war.

Beim Anblick der wackelnden Maschine konnte es auch für ihn keinen Zweifel mehr geben, daß das Unerwartete wirklich geschehen war. Einige Zeit später hatten sie den schweißüberströmten Fähnrich aus der Maschine gezerrt. Matuschke, der »Eiserne«, war krummbeinig herangeschlendert gekommen, ein Lächeln auf dem schmalen, knochigen Gesicht.

Er hatte nichts gesagt, wenigstens vorläufig nicht, denn die halbnackten Gestalten mit den braungebrannten Gesichtern

hatten die Kanalbluse des Fähnrichs auf den Schulterpartien schwarz gefärbt und ihm schließlich auch noch einige Ölstreifen auf sein helles Haar gezogen.

Körner denkt jetzt wieder daran, ein Lächeln auf dem Gesicht. Alles ist unwirklich, was im Augenblick geschieht. Nur noch jene Zeitspanne ist wieder gegenwärtig, in deren Verlauf er seinen ersten Luftsieg errang. Doch er hat auch jetzt noch Mühe, die vollzogene Tatsache in ihrem ganzen Ausmaß zu erfassen. Der Bann war gebrochen. Er hatte seinen ersten Luftsieg erkämpft.

Der Oberfeldwebel räusperte sich, wie jemand, der an eine Tür anklopft und keine Störung verursachen will.

»Es war prima gemacht, Kleiner!« sagt er dann. »Ganz prima sogar. Ich hätte es nicht besser gekonnt.«

Der Fähnrich wischt sich über die Stirn und lächelt wieder. Er lauscht dabei den Worten nach, aber seltsamerweise erfüllen sie ihn nicht mit Freude. Sein Blick huscht wie hilfesuchend über die große Karte an der Wand, die der Obergefreite Metzger angelegt hatte. Darauf sind alle Jagd- und Zerstörer-geschwader verzeichnet, die Lage ihrer Feldflugplätze und noch einiges mehr.

Oberleutnant von Bodmer betritt den Raum. Er geht auf Körner zu und zieht ihn in die Höhe.

»Sieh zu, daß du aus diesen Klamotten kommst, und verschwinde dann irgendwohin!« schmunzelt er. »Nach Calais, oder wo es dir sonst gefällt. Du auch, Matuschke. Wenn noch etwas anfällt, werden wir auch ohne euch auskommen müssen.« Er lächelt. Offenbar amüsiert er sich über Matuschkes erstautes Gesicht. »Oder täusche ich mich, daß ihr den Abschuß sozusagen gemeinsam ausgeheckt habt?«

»Er hat ihn gemacht!« sagt Matuschke knurrig, »und ich wüßte nicht...«

»... aber ich weiß es, und damit basta. Also, verschwindet!« Er nickt dem Fähnrich noch einmal zu, tippt kurz an seine

Mütze und verläßt den Raum.

»Gut!« seufzte Matuschke. »Dann komm, Matschpfläumchen. Wenn sie uns nicht wollen, dann können sie uns. Wie fühlst du dich eigentlich?«

»Ich – ich weiß nicht!«

»Das gibt sich schon«, meint Matuschke, »also ...« Die nächsten Worte bleiben ihm im Hals stecken. Das Wimmern einer Alarmsirene war schuld daran. Im nächsten Moment ist der Oberfeldwebel am Fenster, und Sekunden später über der Brüstung.

Ein drohendes Brummen in der Luft treibt auch die letzten in die Höhe. Sie hasten hinaus und blicken nach Westen, wo in mittlerer Höhe silberne Punkte am Himmel zu sehen sind.

Die Alarmsirene ist verstummt. Nur das drohende Dröhnen von Flugzeugmotoren ist noch in der Luft. Matuschke rennt auf die Maschinen zu, und Udo Körner ahnt, was der Oberfeldwebel vorhat.

Aber keiner kommt mehr dazu, in die Kabine zu steigen und zu starten. Dafür sind die Blenheim-Bomber schon zu nahe. Ein ganzer Schwarm von Spitfires wirbelt um sie herum. Der Teufel mag wissen, wie sie sich mit dieser Versammlung heranschmuggeln konnten. Aber sie sind da, daran gibt es nichts mehr zu rütteln.

Auf einmal ist ein feines Rauschen in der Luft, das immer mehr anschwillt. Nacheinander werfen sich die Männer auf die Erde und warten auf den Donnerschlag der Bombenexplosionen.

Auch Otto Matuschke.

\*

Der Schaden, der durch den überraschenden Angriff verursacht wurde, war nicht besonders groß. Die meisten Bomben gingen jenseits des Rollfeldes in den Wiesen und Äckern nieder.

Menschenleben waren nicht zu beklagen. Im übrigen war die Rechnung der Engländer auch anderweitig nicht ganz aufgegangen, denn kurz nach dem Bombenwurf war für sie die Hölle los.

Fast zwei Dutzend Maschinen eines südlicher gelegenen Geschwaders waren erschienen, und ein Teil von ihnen ging die Bomber an, während die anderen sich mit dem Begleitschutz beschäftigten. Von Matuschkes Staffel war niemand gestartet, da das Rollfeld zahlreiche Bombenlöcher aufwies, die jeden Startversuch zu einem beachtlichen Wagnis gemacht hätten.

Die Bombenkrater waren schneller geflickt und eingeebnet wie die Lücken, die im Verlauf der nächsten Monate in den Bestand der am Kanal postierten Jagdgeschwader geschlagen wurden. Tag für Tag standen sie im Kampf, nachdem das Schwergewicht der deutschen Bombenangriffe nach der Zerstörung der britischen Jägerflugplätze Biggin, Hill, Kenley, Croydon, Detling, Hawkinge, Lympne, Hornchurch, Eastchurch, Manston u. a. m. auf London verlegt worden war. Und diese Zeit nützte das britische Fighter Command (Jäger-Kommando), um sich von den schweren Wunden der ersten Monate seit Beginn der »Schlacht um England« zu erholen.

Die deutsche Jäger-Armada auf der französischen Kanalseite bekam die Zunahme der gegnerischen Stärke von Tag zu Tag mehr zu spüren. Die Verluste an Menschen und Material machten sich allmählich bemerkbar, und das erste »Unentschieden« hing bereits in der Luft.

Die Zeit der triumphalen Anfangserfolge ging langsam zu Ende, und die Luftschlachten wurden von Woche zu Woche erbitterter. Der deutsche Jäger-Fächer am Kanal mit den Geschwadern 3, 26, 51, 52, 54, der II. JG 1 und der IV. LG (Lehrgeschwader) 1 im Raum südlich von Calais, den Jagdgeschwadern 2, 27 in der Umgebung von Le Havre, dem JG 1 bei Cherbourg, dem JG 53 auf der Kanalinsel Guernsey

und dem nördlich von Nantes stationierten JG 3 wurde in seinen Soll-Beständen dünner und dünner.

Einer der Flugzeugführer, die Tag für Tag über den Kanal und durch den Himmel über Südengland zogen, war der mittlerweile zum Oberfähnrich beförderte Udo Körner. Auch jetzt flog er noch mit Matuschke zusammen, und sein Leitwerk zierten bereits sechs dunkle Balken, die Markierungen für sechs Luftsiege.

Das Vibrieren der Nerven, das Gefühl der Hilflosigkeit – all das war inzwischen anderen Ausdrucksformen gewichen. Auch das Gesicht des Oberfähnrichs glich nicht mehr dem eines halben Jungen. Er war gezeichnet von den physischen und psychischen Strapazen der großen Luftschlachten, der Tief- und Tiefstflüge über die englische Landschaft, der Attacken auf englische Jägerflugplätze, der Begegnungen mit den Todesfallen der Sperrballone und dem Wissen um die Kameraden, die nie mehr bei ihnen sein würden.

Bis dann jener Tag im Frühjahr 1941 kam, an dem der Tod drohend seine Hand gegen ihn hob.

\*

Das milde Licht der ersten Frühlingssonne wirkt noch mild und kraftlos. Es erfüllt die Kabine der zehn Messerschmitt-Jäger, die in sechstausend Meter Höhe der Themsemündung entgegenziehen, mit einem grellen, gleißenden Schein. Sie fliegen in Gefechtsformation, weit auseinandergefächert, etwa zwanzig bis dreißig Meter Abstand zwischen den einzelnen Maschinen.

Matuschke und Udo Körner bilden die letzte Rotte am rechten Flügel. Tief unten zeichnet sich die Landspitze von Margate im Sonnenlicht ab, eines der Tore zum breiten Mündungsschlauch der Themse.

Die Flak (Flugabwehrkanonen) schweigt. Die leichteren

Waffen hätten gegen die winzigen Gebilde in dieser Höhe ohnehin nichts ausrichten können, und den Kanonieren der schweren Geschütze sind die Geschosse für diese kleinen Dinger vielleicht zu schade. Allerdings konnte dieses völlige Fehlen der Abschußblitze auch eine andere Bedeutung haben. Möglicherweise sogar die, daß zu diesem Zeitpunkt irgendwo über dem Himmel um London bereits britische Jäger im Anflug waren.

Die Kapitänsmaschine schwenkt jetzt leicht nach Westen ein, auf die Themsemündung zu. Noch geschieht nichts. Noch sind nirgendwo die winzigen Punkte zu sehen, die sich wenig später in die Konturen feindlicher Jagdmaschinen verwandeln können.

Der Oberfähnrich Udo Körner rückt an der Sonnenbrille herum und blinzelt in den Widerschein des rötlichen Glutballes. Dann wandert sein Blick wieder nach rechts, über die Himmelspartie, unter der sich die freie See in schillerndem Grün dem Horizont entgegenzieht. Irgendwo da draußen müssen andere Messerschmitt-Jäger durch den Luftraum ziehen. Aber sie sind so weit entfernt, daß man sie nicht mehr sehen kann.

Im FT herrscht eine lähmende Stille. Die Flak schweigt immer noch.

Auch Udo Körner spürt mit jeder weiteren Minute die Gefahr, die irgendwo lauert. Er beugt sich nach links und sieht wieder nach unten. Mündungsblitze der Flak sind aber auch jetzt noch nirgendwo zu erkennen.

Urplötzlich geschieht dann wieder das, was sie in der jüngeren Vergangenheit schon so oft erlebt hatten.

Auf einmal sind sie da, als ob der Himmel sie ausgespien hätte. Vielleicht war es Udo Körner, der sie wirklich als erster entdeckte. Es ist jetzt kein Druck mehr in der Kehle, kein Beben in den Nerven, kein Würgen im Hals – schon lange nicht mehr. Seine Stimme klingt fast ebenso gelassen wie dies

früher bei anderen der Fall war, wenn er bei seinen ersten Feindflügen die Anweisungen seines Kapitäns (Chef einer Staffel mit 12-18 Flugzeugen) oder des Kommandeurs (Chef einer Gruppe mit drei Staffeln) gehört hatte.

»Von Kranich 10 an alle: Indianer in 11 Uhr. Links von der Sonne. Ende!«

Niemand antwortet. Nur durch die Maschine des Oberleutnants geht ein Ruck, als ob sie durch die unvermutete Alarmmeldung erschrocken wäre. Aber nicht einmal Oberleutnant v. Bodmer war überrascht, dafür hatte er auf eine ähnliche Meldung schon zu lange gewartet.

Sekunden vergehen noch. Dann hören sie ihn sprechen. Er sagt nur wenige Worte, und diese gelten dem anderen Verband vom JG 26, der gleichzeitig mit ihnen zur freien Jagd gestartet war; nach einem genau ausgeklügelten Plan übrigens:

»An alle Habichte von Kranich 1: Feindberührung in Ludwig-Cäsar 5. Frage Viktor (Verstanden)?«

»Viktor!« kommt es postwendend zurück. Wir sind in Hanni (Höhe) acht (achttausend). Ende.«

Für eine Sekunde huscht Udo Körners Blick über die Nadel des Höhenmessers. Sie zeigt 6.300 Meter an. Voraus zeichnet sich die verschwommene Silhouette Londons ab, ein großer, dunkler Fleck, durch den sich das blaue Band der Themse schlängelt.

Die winzigen Gebilde, die er vorhin am Rand des Sonnenkreises sah, sind doch nicht viel größer geworden. Manchmal huscht ein Lichtreflex von der Kabine der Feindmaschinen weg, deren Typ noch nicht zu erkennen ist. Sie scheinen nicht herabzukommen, wenigstens vorläufig noch nicht. Offenbar haben sie sich einen anderen Plan zurechtgelegt. Aber sicher wird es nicht mehr lange dauern, bis ...

Der Gedanke erlischt, wegewischt durch jäh Konzentration. Ein Befehl des Staffelkapitäns kommt an:

»Auflösen!«

Matuschke schwingt seine »Me« sofort nach rechts. Udo Körner folgt ihm in eine steile Kurve. Ein schneller Blick nach hinten läßt ihn erkennen, daß auch die anderen sich alle auseinanderziehen.

Und dann kommen sie! Etwa sechs der kleinen Silberpunkte werden mit jeder weiteren Sekunde größer. Es gibt keinen Zweifel, daß sie sich bereits im Sturz befinden. Doch schon im gleichen Moment erkennt Udo Körner, daß sie nicht alle ihre Wartestellung verlassen haben. Fünf sind noch oben geblieben, dünne Kondensstreifen verraten ihre Zahl und ihren Standort.

Otto Matuschke hat seine Maschine inzwischen geradegelegt. Mit zur Seite gewendetem Kopf fliegt er dem anderen Ufer der Flußmündung entgegen. Die sechs Engländer sind jetzt vielleicht noch eintausend Meter entfernt, die langen Motorschnäbel der Tiefe entgegengereckt. Es sind Spitfires!

Matuschkes »Me« legt sich auf die linke Tragfläche und kreist in einer weiten Kurve auf Gegenkurs. Udo Körner huscht dicht unter ihm hindurch und schert auf der anderen Seite wieder in die Höhe. Einmal sieht er noch in Richtung See. Von den Kameraden des anderen Geschwaders ist noch nichts zu beobachten. Aber vielleicht ist das gut so.

Dann sieht er wieder nach oben, mit schmal zusammengekniffenen Augen. Der Motor dröhnt auf hohen Touren. Unten schiebt sich das Südufer der Flußmündung allmählich wieder dem Luftschraubenkreis entgegen. In den Kopfhörern war es bis dahin still. Alle schienen den Atem angehalten zu haben in Erwartung dessen, was in den nächsten Sekunden geschehen mußte.

Die Feindmaschinen zischen immer noch im gleichen Sturzwinkel aus der Höhe herab. Sie fliegen in schräg gestaffelter Kolonnenform. Hoch über ihnen sind die Kondensstreifen der anderen englischen Jäger verschwunden. Udo Körner erkennt es in jenem Augenblick, als Matuschkes Stimme in schriller Tonlage aus den Kopfhörern gellt:

»Aufpassen! Sie haben eine Teufelei vor. Die anderen kommen auch.« Niemand reagiert, und niemand gibt einen Befehl. Denn jede Sekunde kann der Hexenkessel des Luftkampfes wieder zu quirlen beginnen, und keiner könnte dem anderen dann mehr helfen.

Aus den Bordwaffen der sechs Spitfires züngeln jetzt Blitze. Sie feuern aber nur kurz, fragen dann ab und ziehen in steilen Schleifen durch den Himmel.

Wenige Sekunden später donnern die fünf anderen Feindmaschinen auf der gleichen Flughöhe und etwa tausend Meter entfernt vorbei. Matuschke reißt seine »109« so schnell herum, daß an den Tragflächenspitzen weiße Kondensfähnchen aufstäuben, und Udo Körner tut es ebenfalls. Sekunden später ist die Hölle los.

Wieder einmal ist eine jener Situationen eingetreten, wo selbst die größte Erfahrung nur noch eine Art von Hilfestellung in letzter Not sein kann, wo es lediglich noch auf das sekunden-schnelle Erfassen der winzigsten Chance und das fast traumhaft sichere Reagieren ankommt.

Auch Otto Matuschke weiß, was die Stunde geschlagen hat. Denn die rund zehn Spitfires, die vorhin noch über der eigenen Position herumkreisten, und die anderen, die im Sturz vorbeischossen, sind nun nicht mehr allein.

Als ob das britische Fighter Command sich entschlossen hätte, an diesem Tag alles auf eine Karte zu setzen, waren vor wenigen Augenblicken noch weitere zehn oder zwanzig Hurricanes aus dem Lichtkreis der Sonne herausgequollen. Sie befinden sich zur Zeit im Anflug auf das Zentrum des Luftkampfes, der vor wenigen Minuten seinen Anfang genommen hatte.

Einer intuitiven Eingebung folgend, hatte Matuschke seine »Me« nach Südosten gedreht, und er steuert sie jetzt dem offenen Meer entgegen. Er tut dies mit dauernden

Kurvenwechseln, und Körner flitzt fast pausenlos unter ihm hindurch, wechselt die Positionen im Unterschneidemanöver, schert in die Höhe, läßt die »109« wieder auf die andere Seite wirbeln.

Sie sind noch etwa 5.000 Meter hoch. Bei einem seiner Rundblicke erkennt Matuschke die Maschinen der Kameraden, die sich jetzt von See her aus starker Überhöhung in den Reigen des Luftkampfes stürzen. Weiter drüben, auf der Höhe von Margate, trudeln die ersten Besiegten in brennenden Maschinen der See entgegen. Es ist unmöglich, zu erkennen, ob es eigene oder feindliche Maschinen sind.

Otto Matuschke ist bereits am ganzen Körper in Schweiß gebadet. Die Entfernung zum Zentrum der Luftschlacht wird immer größer, und die wild durcheinanderwirbelnden Maschinen wirken bereits wie größere Insekten, die in allen möglichen Fluglagen durch den wolkenlosen Himmel schwirren.

Hoch über der eigenen Flughöhe stehen bizarre Kondensstreifen am Himmel. Zwischen ihnen sieht Matuschke jetzt weitere Feindjäger heranpreschen. Ziemlich undeutlich hört er in dem vielfältigen Stimmengeräusch, das aus den Kopfhörern herausdringt, einige Worte, die in kurzen Abständen wiederholt werden. Es ist eine Durchsage, die den Standort des eigenen Verbandes, die augenblickliche Kampfsituation und eine verschlüsselte Aufforderung enthält, weitere Maschinen in die Luftschlacht über der Themsemündung zu schicken.

Die See schillert jetzt unter Matuschkes Me 109. Sie dreht sich wie ein langsam rotierendes Karussell. Der Oberfähnrich liegt mit seiner Maschine in rechter Position, halb seitlich hinter dem Leitwerk. Für Sekunden dreht der Oberfeldwebel in die Horizontale. Aufatmend stellt er dabei fest, daß sie im Moment entronnen sind und damit zumindest die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einer der unzähligen, auf engem Raum

herumkurbelnden Maschinen gebannt ist.

Ein rätselhafter Impuls veranlaßt ihn plötzlich, nach oben zu sehen. Er hat es kaum getan, da erkennt er auch schon vier Spitfires, die vielleicht tausend Meter höher aus der Rückenlage heraus gerade in gesteuerte Abschwünge übergehen.

Durch Matuschkes Körper geht ein Ruck. Er weiß, daß es jetzt nur noch Sekunden dauern wird, bis sich alles entscheiden muß.

Der starr nach oben gerichtete Blick Matuschkes hatte Udo Körner veranlaßt, in die gleiche Richtung zu sehen. Obwohl seine sogenannten »Schrecksekunden« verhältnismäßig kurz geworden waren in den letzten Wochen, durchfährt ihn trotzdem ein eisiger Schreck. Denn soviel Erfahrung hat auch er bereits gewonnen, um zu erkennen, daß sie in dieser Situation nur noch ein Wunder wird retten können.

Otto Matuschke hat das ungleiche Duell bereits angenommen. Seine erste Reaktion führt dazu, daß der englische Schwarm sich in Sekundenschnelle teilt und rottenweise auseinanderspritzt.

All dies geschieht, während die beiden Me 109 mit fast senkrecht hochgereckten Motorpartien in den Himmel hineinstürmen, fünftausend Meter über der Nordsee, schon viele Kilometer von der Themsemündung entfernt.

Aus den Bordwaffen des Oberfeldwebels lösen sich glutende Leuchtpurstriche, obwohl es schier unmöglich ist, aus solch einer Position eine Garbe ins Ziel zu bringen.

In den nächsten Minuten vollführen sie Flugbewegungen, die in ein Kunstflugprogramm hätten eingegliedert werden können. Matuschke zeigt die ganze Skala seines fliegerischen Könnens. Nach der ersten Sturzrolle ziehen sie in die Höhe und jagen, kaum zehn Meter von der einen Spitfire-Rotte entfernt, wieder in den Himmel hinein.

Udo Körners Hände und Füße bewegen sich wie die eines Roboters. Alles ist schon in Fleisch und Blut übergegangen. Jede Steuerbewegung geschieht unbewußt, automatisch fast. So steuert er die Flugphasen nach, die der Oberfeldwebel in der anderen Maschine vorfliegt. Der Atem kommt stoßweise über die Lippen, das Blut scheint in den Adern zu kochen, das Herz flattert mit schnellen Schlägen, und der Blick erfaßt nur noch die rasend schnell vorbeizischenden Kokarden auf den Tragflächen der Feindflugzeuge.

Die Gedanken sind schon müde geworden, und der Instinkt hat ihre Funktion übernommen. Der Kreis der vier Spitfires wird immer enger, und die Falle schließt sich mehr und mehr. Die Engländer haben sich jetzt erneut geteilt und fliegen aus entgegengesetzten Positionen an: zwei von rechts, zwei von links. Dazwischen hängen die beiden Messerschmitt-Jäger in engen Messerkurven, einen Kreis nach dem anderen ziehend. Es gibt jetzt keine andere Möglichkeit mehr, und der Zeitpunkt der Entscheidung ist praktisch nur noch eine Frage von Minuten.

Doch bevor es soweit ist, schlägt Otto Matuschke noch einmal zu. Aus einer unvorstellbar engen Kurve heraus – seine Maschine taumelt mehr, als sie fliegt – dreht er unter gleichzeitigem Abkippen nach unten auf die Fährte der letzten Spitfire der einen Rotte ein.

Alles Weitere spielt sich so schnell und mit solcher fliegerischen Perfektion ab, daß Udo Körner während dieser winzigen Zeitspanne sogar die tödliche Gefahr vergißt, in der sie beide schweben.

Fassungslos fast blickt er auf die Geschoßgarben aus Otto Matuschkes Maschine, die bereits im Ziel sitzen. Mit der letzten Motorkraft hatte der Oberfeldwebel seine »Me« so stark herumgerissen, daß sie jetzt umschlägt und nach unten trudelt. Aber die vorangegangenen wenigen Sekunden hatten ihm genügt, um einen Sieg zu erringen, der vielleicht sein letzter

gewesen war.

In den Kopfhörern Udo Körners krächzen noch immer unzählige Stimmen durcheinander. Trotzdem hat er das Gefühl, einer grenzenlosen Einsamkeit ausgeliefert zu sein.

Ein schneller Druck auf den Knüppel jetzt, und die Motorspitze senkt sich nach unten. Matuschkes trudelnde Maschine kommt wieder in Sicht. Vielleicht waren es nur zwei oder drei Sekunden, während denen der Oberfähnrich nicht mehr nach hinten beobachtet hatte. Als er es wieder tut, starrt er mit jähem Entsetzen direkt in die MG-Mündungen einer hinter ihm hängenden Spitfire. Flammen tanzen vor den rauchgeschwärzten Läufen.

Der jähe Tritt ins Seitenruder war nichts anderes als eine spontane Reaktion. Die Maschine schert aus dem Kurs, während einige Geschosse die linke Tragflächenspitze zerfetzen. Von hinten her rast ein riesiger Schatten heran und prescht kaum meterweit entfernt vorbei.

Aber hinter der einen Feindmaschine hängt noch eine andere. Sekunden noch, ein schwerer Preßdruck, ein Schütteln in der eigenen Flugzeugzelle, dann jagt auch der zweite Engländer in die Tiefe, dem Oberfeldwebel nach, der jetzt in flachem Sturz dem Meer entgegenfliegt

Udo Körner stößt den Knüppel nach links. Die Maschine rollt um die Längsachse, pendelt aus und schwenkt dann nach unten. Die beiden Engländer haben bereits abgefangen und ziehen in flachen Kurven nach Westen. Aber nur für wenige Augenblicke, dann stoßen sie aus der Rückenlage herab und senken sich wie Raubvögel in die Tiefe, dorthin, wo eine einzelne Me 109 ihnen jetzt in fast senkrechtem Winkel entgegensteigt.

In Udo Körners Kehle steckt ein Warnschrei, als er die einzelne Spitfire erkennt, die jetzt vom Meer her in die Höhe schwirrt und sich hinter das Leitwerk der Messerschmitt hängt. Er will die Warnung hinausschreien, doch als es geschieht, ist

es bereits zu spät.

Die Maschinengewehr-Garben des britischen Jägers prasseln in Otto Matuschkes Maschine und setzen sie in wenigen Sekunden in Brand. Wie ein waidwund geschossener Vogel neigt sich das flammenumhüllte Flugzeug zur Seite, ruckt einige Male hin und her und stößt dann eine lange Qualmwolke aus. Es dreht sich anschließend langsam auf den Rücken, und dann löst sich aus der blitzesprühenden Feuerwand ein dunkles Etwas.

Der Oberfähnrich sieht noch, wie sich die weiße Fahne des Fallschirms hinter Matuschkes fallendem Körper entfaltet, und er spürt, wie ein Gefühl von schmerzhafter Trauer in ihm zu wühlen beginnt.

Weit voraus ziehen die drei Spitfires in einem weiten Bogen durch den Himmel, als ob ihre Piloten wüßten, wen sie soeben in die Tiefe geschickt hatten. Keiner von ihnen scheint sich für den letzten Deutschen der Messerschmitt-Rotte zu interessieren, der jetzt in flachem Sturz auf das Wasser herabsticht und über die Stelle fegt, wo neben einem weißlichen Gebilde, das einer großen Qualle ähnelt, ein menschlicher Kopf aus den Fluten taucht.

Otto! Otto Matuschke! dröhnt es in Udo Körner. Er merkt nicht einmal, wie gleichgültig plötzlich alles andere geworden ist und wie stark sich eine seltsame Müdigkeit in ihm ausgebreitet hat.

Von irgendwoher schallt eine laute Stimme an sein Gehör, aber Udo Körner achtet nicht darauf. Doch dann zuckt er unter einem eisigen Schreck zusammen und reißt den Kopf herum.

Vier Me 109 preschen dicht an ihm vorbei und jagen dann in den Himmel hinein, den Spitfires entgegen, die in diesem Moment in Kolonnenformation auf die See herabdrücken.

Die Luftschlacht ist zu Ende. Der Himmel hat die Besiegten von sich gestoßen, zur Mündung der Themse, auf den

Küstenstreifen oder aufs freie Meer hinab. Die anderen fliegen zurück, ihren Feldflugplätzen entgegen, denen im Raum von London oder den anderen an der französischen Küste des Kanals.

Manchen reicht es nicht mehr bis dorthin. Sie setzen auf den Wellen des Ärmelkanals auf, einige auch auf dem Küstenstreifen vor Calais. Der Rest dröhnt mit pfeifenden Motoren über die Hügel des Küstenlandes. Jeder von ihnen am Rande seiner Nervenkraft, schweißüberströmt, erschöpft. Nur langsam verblassen die turbulenten Szenen, in deren Mittelpunkt sie standen. Allmählich nur verlieren die Bilder brennend abstürzender Flugzeuge, die Notschreie Verzweifelter und die jubelnden Rufe der Sieger etwas von ihrem lastenden Gewicht.

Der Oberfähnrich Körner hat sich einer Kette der Staffel angeschlossen. Neben dem Obergefreiten Metzger dröhnt er dem Flugplatz entgegen, der auf einer von grünem Land umgebenen Hochfläche liegt. Das Hemd klebt ihm am Körper, sein Gesicht ist mit Schweißspuren durchzogen, sein Mund geöffnet, die Kehle wie ausgedörrt.

Je mehr sie sich dem Platz nähern, desto stärker wird das Verlangen nach einer Zigarette, nach einem Stück Erde, auf dem man niedersinken kann, nach einem erfrischenden Getränk. Das Gefühl, das Getümmel überstanden zu haben, verdichtet sich von einer Minute zur anderen. Erleichterung wallt auf, eine stumme Freude fast. Aber da ist wieder der Gedanke an Otto Matuschke, an seine brennende Maschine, an seinen Kopf neben dem im Wasser schwimmenden Fallschirm. Und alles ist wie zuvor, als das Unbegreifliche geschah.

Körner beugt sich nach vorn, als er die vertrauten Umrisse des Feldflugplatzes vor der Windschutzscheibe auftauchen sieht. Die anderen neben ihm verbreitern die Zwischenräume. Einige drücken bereits den Platz an und jagen mit wackelnden Tragflächen über das Rollfeld. Unten auf den Liegeplätzen

werfen die Warte die Mützen in die Höhe und rudern mit den Armen über den Köpfen herum. Keiner weiß noch, was mit Otto Matuschke geschah.

Weitere Maschinen toben im Tiefstflug über die Grasnarbe, ziehen hoch und reihen sich schließlich in die Landeformation ein. Auch Udo Körner tut es. Er drückt den Fahrwerksknopf und blickt nach vorn. Doch schon wenige Sekunden später spürt er, daß irgend etwas nicht in Ordnung ist. Er merkt es an dem seltsamen Schieben der Maschine. Ein einziger Blick auf die Kontrollanzeige unter dem Gashebel genügt:

Das linke Fahrwerk läßt sich nicht ausfahren!

Mit einer schnellen Steuerbewegung schert der Oberfähnrich aus dem Landeverband aus, kurvt zur Seite und zieht den Knüppel an. Die Maschine steigt. Am Armaturenbrett flackert die rote Warnlampe der Treibstoffanzeige. Schon vor gut zehn Minuten hatte das Blinken begonnen. Es war eine Warnung, die etwa in die Worte gekleidet werden könnte: Du hast jetzt noch höchstens für zehn Minuten Sprit in den Tanks.

Neue Schweißperlen lösen sich von der Stirn des Oberfähnrichs. Er fliegt jetzt wieder auf Gegenkurs. Unter ihm ziehen die anderen vorbei, mit ausgefahrenen Fahrwerken, die Landeklappen wie breite Fächer nach unten gereckt. Sie setzen nacheinander auf, rollen aus und steuern auf die Liegeplätze zu.

Ein Blick in die Runde läßt Udo Körner erkennen, daß er jetzt allein ist am Himmel über dem Flugplatz. Gedanken kommen und gehen. Überlegungen, die alle nur der einen Frage gelten: Wie bringe ich das Fahrwerk heraus, wie, um Gottes willen?

Es ist das erste Mal, daß er sich in einer solchen Situation befindet, und allmählich überkommt ihn die Erinnerung an Erfahrungen, die andere vor ihm in einer höllischen Lage gesammelt hatten.

»Du mußt steigen und Höhe gewinnen. Dann stürzen, den

Knüppel ranreißen und andere ruckartige Flugbewegungen vollführen. Vielleicht fällt es dann raus«, hatten sie gesagt. So oder ähnlich.

Der Flugplatz wird immer ferner. Die Maschine klettert bereits der 1.500-Meter-Marke entgegen.

Ein Druck auf den Knüppel, und der Bug kippt nach vorn. Der Fahrtwind singt um die Kabine. Noch einige hundert Meter, jetzt!

Ruckartig fängt der Oberfähnrich die Maschine ab, die Linke am Notzug für die Fahrwerksbetätigung. Aber schon in den nächsten Sekunden erkennt er voller Verzweiflung, daß das Manöver ohne Erfolg geblieben war.

Er hat noch genügend Höhe, und er versucht es ein zweites Mal.

Nichts!

Das Fahrwerksbein hängt fest, wie angeschweißt. Und die Warnlampe flackert und flackert.

Ein Blick nach unten. Nichts röhrt sich dort. Alle scheinen regungslos am Rollfeldrand zu stehen und hinauszusehen zu der einzelnen Maschine. Und sicher wissen sie bereits, aus welchem Grund der Oberfähnrich Udo Körner noch nicht zur Landung angesetzt hat.

Da kommt eine Stimme über das FT, ruhig und mit blechernem Geräusch.

»Kranich acht, was ist los?«

Udo Körner bewegt die spröden Lippen. Dann krächzt er die Worte ins Mikrofon: »Fahrwerk links geht nicht heraus, es – kommt einfach nicht.«

Stille! Sekunden vergehen. Dann erklingt wieder die Stimme Oberleutnant v. Bodmers:

»Haben Sie noch Sprit?«

»Für vielleicht fünf Minuten noch.«

Wieder bleibt es sekundenlang ruhig in den Kopfhörern. Als ob der Kapitän dort drunten mit einem Entschluß ringe. Dann

tropfen die nächsten Worte bleischwer heran:

»Versuchen Sie die Landung. Wir stellen alles bereit. Legen Sie beim Aufsetzen das ganze Gewicht auf das eine Federbein. Mit so wenig Gas wie möglich anfliegen. Und nun – Hals- und Beinbruch!«

Körner nickt nur. Die Worte des Kapitäns hallen in ihm nach. Dann drückt er den Knüppel leicht nach vorn. Noch einmal wiederholt er den Versuch, das Fahrwerk vielleicht doch noch herauszubringen. Vergeblich!

Da wandert sein Blick wieder zur Erde, deren Oberfläche sich immer deutlicher ins Blickfeld schiebt. Er sieht den Balken des gelben Landekreuzes und einige Fahrzeuge, die jetzt auf der Ringstraße entlangpreschen. Sekunden später weiß er, daß einer davon der Sanitätswagen ist. Groß leuchtet das rote Kreuz auf dem Dach des Fahrzeugs zu ihm herauf.

Bilder huschen plötzlich an der Erinnerung vorbei. Er sieht eine Me 109, die mit einem Fahrwerk anschwebte und aufsetzte. Vor Tagen war das erst gewesen. Sekunden später schien die Maschine wie von einer gewaltigen Faust herumgewirbelt worden zu sein. Fetzen flogen, dann ein Blitz.

Der Oberfähnrich preßt die Lippen zusammen, um das Stöhnen zurückzuhalten, das soeben heraus wollte. Er ist jetzt vielleicht noch fünfhundert Meter hoch. Mit einer flachen Kurve fliegt er am Landekreuz vorbei. Der Knüppel wandert leicht nach links, dann wieder eine Drehung. Die Motorpartie zeigt bereits auf das Landekreuz. Rechts und links davon stehen sie und warten auf ihn: der Sanka (Sanitätswagen) und der Feuerwehrwagen.

Eine jähre Starre befällt den Körper, jeder Muskel spannt sich. Der Atem stockt, und das Herz schlägt hektische Wirbel. Das Hirn signalisiert die tödliche Gefahr, die bei solchen Landeversuchen immer zugegen ist.

Aber dann ist es soweit. Der Boden huscht auf die Maschine zu. Das Landekreuz ist bereits vorbeigeschuscht. Der Gashebel

liegt am hinteren Anschlag, und der Motor blubbert und tuckert. Die rechte Tragfläche hängt leicht nach unten, und dann erfolgt der erste schwere Stoß.

Mit angehaltenem Atem starrt Udo Körner auf das Gras vor der Frontscheibe. Die Maschine rollt auf dem einen Rad, immer noch!

Aber da senkt sich die Flächenspitze nach rechts und berührt den Boden. Ein fürchterlicher Ruck geht durch die Maschine, ein Knirschen und Krachen setzt ein. In Sekundenschnelle wird der Rumpf herumgewirbelt, die Luftschaube wühlt sich in den Boden. Ein jäher Schmerz in der Brust noch, dann wird es dunkel vor den Augen.

\*

Ein Lautsprecher plärrt: »Fronturlauberzug in Richtung Frankfurt-Eisenach-Berlin fährt auf Gleis drei ein. Ich wiederhole...«

Hunderte von Soldaten aller Waffengattungen heben die Köpfe, einige stürzen aus der Rot-Kreuz-Baracke am Ende der Unterführung, schließen im Laufen ihre Wäschebeutel und rennen mit wirbelnden Knobelbechern die Treppe zum Bahnsteig hinauf. Sie hasten vorbei an »Kettenhunden« (Feldgendarmen), die mit gelangweilten Gesichtern herumstehen, drängen sich in das Gewühl einer Menschentraube und verschwinden irgendwo.

Die Lautsprecherstimme knallt erneut durch die Unterführung:

»Hier Hauptbahnhof Karlsruhe, Zug aus ...«

An der Wand in der Nähe der Baracke, aus welcher der Duft von Erbsensuppe herausquillt, lehnt ein mittelgroßer Leutnant der Luftwaffe. Ein abgewetzter Koffer steht neben ihm. Auf seiner Uniformbluse hängt neben dem Flugzeugführerabzeichen und dem EK I die silberne Frontflugspange.

Mancher neugierige Blick trifft ihn, denn die Auszeichnungen, die bei ihm zu sehen sind, können zu dieser Zeit noch als Mangelware angesehen werden. Mit mechanischen Bewegungen hebt er immer wieder die Rechte und erwidert die Ehrenbezeigungen der Vorübergehenden, und er scheint es nicht so eilig zu haben wie viele der Vorüberhastenden.

Als er jetzt die Mütze etwas zurückzieht, wird auf seiner Stirn eine lange Narbe sichtbar. Er greift nach dem Koffer, läßt ihn aber schon im nächsten Moment wieder sinken und richtet sich überrascht auf. Fassungslos blickt er einem Wachtmeister entgegen, der nun stehenbleibt und nicht weniger verblüfft wirkt als der Luftwaffen-Leutnant. Dann kommt der andere näher, setzt seinen Wäschebeutel auf den Boden und schüttelt den Kopf.

»Udo, bist du es wirklich, oder ist es dein Geist?«

Einige vorbeigehende Landser nehmen jetzt erstaunt zur Kenntnis, daß ein Leutnant und ein Wachtmeister in der Uniform der Sturmartillerie sich auf den Schultern herumklopfen, erfreute Rufe ausstoßen und offenbar völlig aus dem Häuschen sind.

»Ich werd' verrückt!« entfährt es jetzt dem Leutnant.  
»Karlchen, du bist auch im Land?«

»Wie du siehst! – Mann, Udo, du hast dich aber schon prima gemausert.« Der Wachtmeister deutet auf die Orden. »Ist ja 'n toller Klempnerladen. Das Ding da hat ja noch nicht einmal unser Batailloner!«

Leutnant Udo Körner sieht kurz an sich herab. Ein gezwungen wirkendes Lächeln huscht über sein Gesicht, als er sagt:

»Das ist jetzt nicht so wichtig. Viel wichtiger ist, daß ich dich wieder einmal gesehen habe. Karl, warst du zu Hause, oder willst du erst hin?«

»Ich war«, erwidert Karl Tebes, während er den Freund

betrachtet, mit dem er in einer kleinen Stadt bei Karlsruhe einmal die Schulbank gedrückt hatte.

»Aber sozusagen nur auf der Durchfahrt. Bin kommandiert worden. Na, du kennst das ja. Aber jetzt ist der Ofen schon wieder aus. Leider, muß ich schon sagen. Ein Tag ist halt verdammt kurz.«

Udo Körner nickt. »Und wohin?«

»Zuerst mal nach Berlin rauf. Muß mich dort bei irgendeinem Haufen melden. Wahrscheinlich stellen sie dort was Neues auf.«

Die erste Wiedersehensfreude ist verflogen. Eine Rot-Kreuz-Schwester steht in der Nähe. Die ganze Zeit über hatte sie die beiden Männer interessiert beobachtet. Als Udo Körner jetzt zu ihr hinübersieht, wendet sie sich errötend ab.

»Da haben wir den gleichen Weg«, sagt er. »Komm, gehen wir hinauf. Der Zug ist schon da!«

Einige Zeit später sitzen sie in einem Zweite-Klasse-Abteil. Ein Leutnant vom Zugbegleitkommando hatte nichts dagegen, daß sich auch der Feldwebel in das Coupe setzte. Draußen rennen immer noch unzählige Soldaten hin und her. Frauen und Mädchen stehen vor dem Zug, Tränen in den Augen. Manche lächeln, aber man merkt schon beim ersten Blick, wieviel Kraft sie dazu brauchen. Denn keine weiß, ob es nicht das letzte Mal war, daß sie den Vater, den Sohn, den Bruder, den Freund oder den Mann in ihren Armen hielten.

Der Lautsprecher beginnt wieder zu krächzen. Kurz darauf setzt sich die lange Wagenschlange in Bewegung. Schweigend sehen die beiden Männer auf den Bahnsteig hinaus, und es vergehen noch viele Minuten, bis wieder ein Gespräch aufflackert. »Wo kommst du denn her, Udo?«

»Von daheim! Vorher war ich im Lazarett. Hoffentlich haben sie jetzt zum letztenmal an mir herumgebastelt. Es ist schon bald ein dreiviertel Jahr her, seit sie mich das erste Mal verarzteten. Damals war ich bei einer Landung schwer unter

die Räder gekommen. Ein Fahrwerk hatte geklemmt. Ich war ein ziemlicher Trümmerhaufen, als sie mich aus der Maschine zogen. Aber jetzt geht es wieder einigermaßen.«

»Mann!« sagt Wachtmeister Tebes andächtig. »Bei euch ist scheinbar auch nicht alles Gold, was glänzt. Bei uns meinen sie immer, ihr würdet wie Gott in Frankreich leben.«

Udo Körner zieht ein Zigarettenetui aus der Tasche und hält es dem Freund hin. Grelles Sonnenlicht erfüllt das Abteil. Draußen auf dem Gang steht ein junger Zahlmeister und wirft neugierige Blicke herein. Doch keiner der beiden achtet auf ihn. Sie ziehen schweigend an ihren Zigaretten. Der Leutnant bläst einige Rauchkringel vor sich hin und sagt dann:

»Ich glaube, keinem wird etwas geschenkt. Und vielleicht ist es schwerer, aus einem gemütlichen Sessel heraus die Himmelfahrt anzutreten als aus einem Schützengraben.«

Der Wachtmeister nickt.

»Könnte sein!« Er scheint etwas zu überlegen. Dann fährt er fort: »Wie geht es eigentlich deinem alten Herrn? Muß ja schon 'n hohes Tier sein, nicht? Major oder so.«

»Er ist jetzt Oberstleutnant«, erwidert Udo Körner, »übrigens bei der Infanterie, aber das weißt du ja. Es hat ihm gar nicht so richtig geschmeckt, als sie ihn wieder holten – als Reserveonkel sozusagen. Soviel mir bekannt ist, gehört er zur Heeresgruppe Süd. Er schreibt wenig, aber zwischen den Zeilen kann man manches herauslesen.«

»Teufel, Teufel«, schnauft Karl Tebes, »wer hätte das gedacht. Manchmal kann ich es gar nicht begreifen, daß wir jetzt auch in Rußland stehen. Aber es geht ja dermaßen vorwärts, daß man es kaum glauben kann. Himmel noch mal, wenn sie so weitermachen, haben sie Moskau in der Tasche, bevor die Russen es merken.«

Der junge Leutnant zuckt die Schultern. Eine Weile dauert es noch, bis er sagt:

»Wir waren schon mal mächtig am Drücker, vor einem Jahr,

als wir mit England anfingen. Und jetzt ist die Sache sozusagen sang- und klanglos eingeschlafen. Anfangs glaubt man scheinbar nie, daß die anderen auch da sind ...«

Tebes hebt die Augenbrauen. Aber er schluckt die Worte hinunter, die ihm offenbar schon auf der Zunge lagen und sieht zum Fenster hinaus.

Vor der Abteiltür wird es dunkel. Ein Kleiderschrank von einem Menschen, das Kettenschild der Feldgendarmerie auf der Brust, auf den breitausladenden Schultern die Rangabzeichen eines Oberfeldwebels, kommt herein.

»Die Marschpapiere, bitte!« Dann ein Blick auf den Wachtmeister. »Hast du eigentlich überhaupt ein Scheinchen für diesen vornehmen Laden hier?«

»Er hat keinen«, sagt Udo Körner, »aber er ist ein guter Kumpel von mir, und ich verantworte das auch, daß er hier ist.«

»Das ist etwas anderes, Herr Leutnant«, schnarrt der Hüne. Er wirft einen kurzen Blick auf die Papiere, tippt an seinen Stahlhelm und verschwindet wieder.

Der Zug fährt Bruchsal entgegen, und dann Frankfurt. Die Dämmerung senkt sich über die Felder, und dann wird es Nacht. Manchmal zucken Flakscheinwerfer über den Horizont.

Tebes deutet auf die gespenstischen Lichterbalken. »Ob welche eingeflogen sind?«

»Keine Ahnung«, erwidert Udo Körner, sich hinter seinem Mantel hervorschägend, »das ist mir auch ziemlich egal, ob dort drüben ein paar Krähen herumkrebsen.«

Sie schweigen, bis die Stimme des Wachtmeisters wieder im Rattern der Wagenräder zu hören ist.

»Erzähl mal ein bißchen, wie es dir ergangen ist. Schließlich hat unsreiner davon keine Ahnung. Wie ist das denn so, wenn man ganz allein in einem Flugzeug sitzt? Ich meine, bei uns ist ja auch allerhand geboten, wenn es zum erstenmal knallt, aber wir sind immerhin ein kleiner Verein, und da geht das schon

besser.«

Ja, wie ist das? Die Erinnerungen konzentrieren sich sofort auf eine bestimmte Zeit, auf den ersten Feindflug und die folgenden. Auf die Beklemmung, den Druck in der Kehle, mit einem Wort: die Angst.

Udo Körner blickt auf das Fenster, als er sagt: »Es ist ein verdammt bescheidenes Gefühl, Karlchen. Selbst dann, wenn du deinen Kahn schon prächtig in der Hand hast. Aber zuerst bist du mal Rottenflieger bei einem ›Alten‹, wie wir sagen, und dann ...« Er stockt und betrachtet seine Zigarette. »Was hast du denn auf einmal?«

Mit nervösen Bewegungen drückt Körner die Zigarette aus. »Ich mußte gerade an Matuschke denken. Er war solch ein ›Alter‹, ein Oberfeldwebel, und – wenn du so willst – mein Lehrmeister. Er hat mich meinen ersten Abschuß machen lassen. Wir nannten ihn den ›Eisernen‹, denn er war ein Kerl wie ein Baum, schien Nerven zu haben wie Drahtseile und machte einen Abschuß nach dem anderen. Und fliegen konnte er nebenbei noch wie der Teufel. Dann aber fand auch er keinen Weg mehr, und sie schossen ihn ab, vor der Themsemündung,« Tebes hat sich vorgebeugt. »Und?«

»Ich kam dann ins Lazarett. Später erzählten sie mir, daß sie tagelang nichts von ihm hörten. Und dann fand ihn eine Seenotmaschine, halb tot, im Schlauchboot. Wenn er nicht so ein Bulle gewesen wäre, haben sie gesagt, dann hätte er diese Strapaze nicht ausgehalten. Drei oder vier Tage soll er im Bach gelegen sein, bis sie ihn auffischten.«

Der Wachtmeister fährt sich mit zwei Fingern unter den Kragen. »Verdammt, verdammt!« murmelt er dann. »Das gibt es bei euch also auch? Na, danke schön! Dann schon lieber in unserem Stahlkasten. Wenn es da richtig knallt, spürst du nicht mehr viel. Und wenn es nicht so richtig gekracht hat, dann kannst du immer noch ein Loch finden und davonrennen.«

Der Leutnant nickt und lehnt sich in seine Ecke zurück. Eine

Weile schweigen sie, bis erneut die Stimme des Wachtmeisters zu hören ist. »Und wie geht es ihm jetzt?«

»Ich habe nichts mehr gehört. Vom Lazarett aus haben sie mich gleich nach Hause geschickt, und dort kriegte ich einen Befehl, mich bei irgendeinem Haufen in Werneuchen zu melden. Wahrscheinlich ein Überführungsclub, solch ein Verein also, der neue Maschinen zu den Frontverbänden bringt. Mit so was beschäftigen sie uns meistens, bis wir wieder ganz auf dem Teppich sind, und das ist bei mir eben noch nicht der Fall.«

Der Zug hält auf dem Bahnhof einer großen Stadt. Sie sehen nicht einmal hinaus. Draußen erklingen viele Stimmen, Schreie, Flüche. Ein Lautsprecher plärrt. Es sind Geräusche, die an dem Abteil vorbeizuhören scheinen. Sie zünden eine neue Zigarette an.

»Warst du eigentlich schon in Rußland, Karl?«

»Nein, wir lagen bis jetzt in Frankreich!«

»Rußland!« Udo Körner blickt dem Rauch seiner Zigarette nach. »Wie es dort wohl aussehen mag?«

Der Zug trägt sie weiter, ihrem Ziel entgegen. Im Morgengrauen stehen sie auf dem Boden der Millionenstadt Berlin, die noch voller Hoffnung ist und noch nichts von ihrem furchtbaren Ende ahnt.

\*

In dicken Flocken fällt der Schnee vom bleigrauen Himmel, ausgestoßen von tiefhängenden Wolken, die wie riesige Säcke über der Oberfläche der russischen Erde schweben. Er bedeckt die Mäntel der Hunderttausende, die vor Wochen der Wolga entgegengezogen waren, und der anderen, die schon lange draußen in der Steppe liegen, reglos, erstarrt, noch in der gleichen Haltung, wie die tödliche Kugel oder der glühendheiße Splitter einer Granate sie getroffen hatte. Der

Schnee häuft jetzt kleine Hügel über die Namenlosen, die nichts mehr hören vom Feuerorkan der Schlacht, die Tag und Nacht ihr Brüllen über die Schneefläche schickt.

Es ist November geworden, November 1942.

Panzer, Sturmgeschütze und die Stahlhelme der Männer, die sich gegen den Schneesturm stemmen, sind weißgetüncht. Die Schneeflocken verkleben ihre bärtigen Gesichter, während sie aus geröteten, schmerzenden Augen in den Flockenwirbel starren.

Rechts von der durch unzählige Räder und Panzerketten festgestampften Fahrbahnen werden manchmal die gedrungenen Konturen von Transportmaschinen sichtbar.

Es ist der Flugplatz von Tazinskaja, den die Kolonne gerade passiert, neben dem Steppenflugfeld von Morosowskaja zur Zeit einer der bedeutendsten Umschlagplätze von Versorgungsgut für die 6. Armee in Stalingrad. Motoren dröhnen durch den Wintertag, und ihr kraftvolles Brummen übertönt das ferne Grollen des Artilleriefeuers.

Wie ein Gespensterzug muten die Fahrzeuge an, die in langsamem Tempo ostwärts rollen, irgendeinem Ziel entgegen.

Drüben bei den Flugzeugen stehen verummigte Gestalten. Sie stemmen sich gegen den eisigen Wind, schreien sich Worte zu, die doch halb im Fauchen des Sturmes und im Geräuschorkan der warmlaufenden Motoren untergehen. Einige von ihnen tragen dicke Pelzkombinationen. Es sind Besatzungen der Ju-52-Gruppen, die seit Tagen vor einer schier unlösaren Aufgabe stehen: der Versorgung der in Stalingrad eingekesselten 6. Armee des Generalobersten Paulus aus der Luft.

Einer von ihnen öffnet jetzt wieder den Mund und deutet auf die Stelle, wo unter dem Pelzärmel seine Fliegeruhr das Handgelenk umschließt. Niemand sieht ihm seinen Dienstgrad an, ebensowenig wie den anderen, die in seiner Nähe sind. Er gehört nicht zu der Transportgruppe, er ist ein Jägerpilot. Jetzt

schreit er die Worte heraus:

»Wann haut ihr denn ab? Ich möchte nicht gern in der Dunkelheit drüben ankommen.«

Der andere nähert seinen Mund dem Ohr des Kameraden und brüllt zurück: »In zehn Minuten!«

Ein kurzes Kopfnicken noch, dann stapft der Flieger über den Schnee. Er geht auf eine Me 109 zu, die zwischen zwei Transportmaschinen steht und im Gegensatz zu den großen Dreimotorigen wie ein Spielzeug anmutet.

Einige Warte mit rotgefrorenen Gesichtern sind gerade damit beschäftigt, den dicken Schlauch eines Wärmegerätes über den Motor zu legen. Sie werfen dem herankommenden Flugzeugführer der Maschine nur einen schnellen Seitenblick zu, als er vor ihnen auftaucht. Der Flieger entfernt sich jetzt einige Schritte von dem Jagdflugzeug, sucht in der Brusttasche seiner Kombination eine Zigarette und entzündet sie an der Flamme eines Sturmfeuerzeugs.

Als er dem Wind den Rücken dreht, fällt sein Blick auf die am Platz vorbeifahrende Kolonne. Einige Sturmgeschütze kommen jetzt in Sicht, weißen, mit zornigem Fauchen dauerwalzenden Ungeheuern gleichend, von Schneeflocken umgeben, die von den rasselnden Ketten hochgewirbelt werden.

Für geraume Zeit vergißt der Me-109-Pilot die grimmige Kälte und selbst die Katastrophe, die sich erst vor wenigen Tagen – am 22. November – beim Durchbruch der Russen von Norden und Süden her abgespielt hatte.

Wie Visionen steigen Erinnerungen in ihm auf. Er sieht einen Bahnhof vor sich, eine Rot-Kreuz-Baracke und dann einen Wachtmeister, der auf ihn zugelaufen kommt. Und unwillkürlich drängt sich ihm der Gedanke an ein Gespräch während der Fahrt nach Berlin auf und an seine eigenen Worte: Wie mag es in Rußland aussehen?

Die Zigarette fällt in den Schnee. Eine Gestalt taucht vor

dem Leutnant auf, aber es vergehen noch Sekunden, bis er den Mann vom technischen Personal bemerkt.

»Herr Leutnant, der Kahn ist startklar!«

»Danke!«

In der Nähe stehen zwei weitere Me 109. Die Piloten sitzen bereits in der Kabine. Mit müden, schwerfälligen Schritten stapft Udo Körner auf die Tragfläche zu, zieht sich am Rumpf der Me 109 hinauf und lässt sich auf den Sitz fallen. Er schließt sofort das Kabinendach, um die herumtanzenden Schneeflocken nicht in die Kabine zu bekommen und schnallt sich dann an.

Auf der rechten Tragfläche erscheint einer der Mechaniker. Ein kurzer Blick in die Runde. Die Motoren der Ju 52 laufen bereits alle. Auch die Triebwerke der beiden anderen Me 109 sind schon in Funktion. Eine Leuchtkugel zischt von irgendwoher in das Schneetreiben: das Zeichen zum Start.

Der Wart auf der Tragfläche dreht die Kurbel. Dann springt der Motor an. Er ist mit Kaltstart (dem Motoröl wurde Benzin beigemengt, um den Schmierstoff flüssiger zu halten) versehen und verträgt also keine lange Wartezeit auf dem Boden. Der Mechaniker steht jetzt vor der Maschine und hebt die Rechte. Udo Körner schiebt den Gashebel nach vorn. Die Räder des Fahrwerks mahlen zunächst über den Schnee, fassen dann aber, und die »109« setzt sich in Bewegung. Mit wippenden Tragflächen rollt sie durch den Flockentanz auf den Startpunkt zu. In der Nähe schaukeln die Ju 52 schwerbeladen und wie träge Riesenvögel in die gleiche Richtung.

Kurz darauf ist es wieder einmal soweit. Die Motorpartie kreist herum, und die festgestampfte Startbahn liegt vor der niedrigen Frontscheibe. Ein kurzes Zeichen noch zu den zwei anderen Maschinen, dann röhrt der Motor auf Vollgas.

Das waghalsige Manöver des Startens auf der schneeglatten Bahn hat begonnen. Es ist eine Art immer schneller und rasender werdenden Eislaufes, bei dem die geringste

Unaufmerksamkeit das Ende bedeuten kann. Mit winzigen, vorsichtigen Steuerbewegungen hat der Leutnant die Maschine in der Startrichtung. Jeder Muskel ist angespannt, der Körper zur Reglosigkeit erstarrt.

Mit angehaltenem Atem starrt Udo Körner in die heranpeitschenden Schneeflocken. Die Maschine beginnt zu hüpfen, löst sich vom Boden, fällt wieder zurück und schwingt sich dann endgültig in die Luft. Mechanische Handgriffe folgen, die schon längst zur blanken Routine geworden sind. Das Fahrwerk verschwindet in den Halterungen, die Landeklappen kommen hoch, die Maschine gewinnt immer mehr Fahrt. Eine leichte Kurve und ein Blick nach links. Die anderen sind ebenfalls gut abgekommen. Über dem östlichen Platzrand lösen sich gerade drei Ju 52 aus dem Schnee, zwei andere rollen weiter hinten durch die weiße Wolke, die von der vorher gestarteten Transportmaschine hochgeschleudert worden war.

Die Schneeflocken vereinigen sich auf der Frontscheibe manchmal zu einer dichten Wand, die aber vom Fahrtwind immer wieder weggefegt wird. Über der Kabine zischen bereits Wolkenfetzen vorbei, obwohl die Flughöhe kaum hundert Meter beträgt.

Und wieder einmal verflucht der Leutnant den Tag, an dem er sich freiwillig auf den Steppenflugplatz in der Nähe von Stalingrad gemeldet hatte: nach Pitomnik. Aber dann sieht er die Konturen der Transportmaschinen wieder, und der Gedanke an die Männer in den Kanzeln, von denen man die Rettung einer ganzen Armee erwartet, verdrängt die Anwandlung von wütender Verzweiflung wie schon so oft zuvor.

Die beiden anderen Maschinen schließen auf. Die Körperumrisse der Männer, die sie steuern, sind hinter dem Schneevorhang über den Kabinen nur schemenhaft zu erkennen. Es sind zwei Unteroffiziere, die schon von Anfang an zu dem verlorenen Haufen in Pitomnik gehören. Der eine

heißt Moldauer, der andere Purschaller.

Sie kommen nun immer näher heran, als ob sie angesichts dieser elenden Witterung so dicht wie möglich zu der Maschine des Kettenführers aufschließen wollten, um den Anschluß nicht zu verlieren.

Das Schneeflugfeld von Tazinskaja bleibt zurück. Dicht unter den Wolken ziehen die Flugzeuge nach Osten, dem Don entgegen. Rund zweihundert Kilometer trennen sie noch von Pitomnik, und Udo Körner denkt mit Schrecken an den baldigen Beginn der Abenddämmerung. Schon jetzt wird das Licht immer ungewisser, obwohl es kaum eine Stunde nach Mittag ist. Aber in diesen Breiten beginnt in dieser Jahreszeit die Dunkelheit praktisch schon nach der zweiten Mittagsstunde.

Aufatmend stellt der Leutnant fest, daß zumindest das Schneetreiben nicht mehr so stark ist wie zuvor. Er beschreibt eine leichte Kurve und sticht auf die Transporter herab, die kaum fünfzig Meter unter ihnen scheinbar reglos in der Luft hängen. Es werden noch viele Kurven dieser Art nötig sein, bis die Schneepiste von Pitomnik erreicht sein wird, denn die Ju 52 kriecht mit ihrer schweren Last, gemessen an der viel höheren Geschwindigkeit der Jagdflugzeuge, nur so dahin.

In aufgelockerter Kolonnenform beschreiben die drei Me 109 einen Vollkreis um die Transportmaschinen. Dann steigen sie wieder den Wolken entgegen.

Unter ihnen, auf der verschneiten Erde, zieht sich eine lange Schneefahne dahin. Sie hängt über dem Marschweg einer Kolonne. Ansonsten bietet die weite Schneewüste einen trostlosen, gespenstischen Anblick. Wie eine Totenlandschaft breitet sie sich von Horizont zu Horizont.

In den Kopfhörern bleibt es still. Es gibt nichts zu reden während dieser Flüge. Der Flugweg ist bekannt, der Kompaßkurs ebenfalls, und hinter dem Don werden die Russen den Verlauf der Front markieren: mit den Leuchtspurgarben

leichter Flak, mit MG- und sogar mit Gewehrfeuer.

Voraus kommen die Steilufer des Don in Sicht, dahinter die Höhenrücken. Irgendwo in dieser trüben Lichtmasse muß Kalatsch liegen. Die Sicht wird immer schwächer. Sekunden noch, dann huschen die drei Messerschmitt-Maschinen über den breiten Strom hinweg. Der Leutnant an der Spitze neigt die eine Tragfläche. Die anderen folgen ihm in eine neue Kurve. Wie Wachhunde umkreisen sie die Transportmaschinen, die stur auf ihrem Kurs dahindröhnen.

Udo Körners Blick kreist wieder einmal in die Runde. Er tut es jetzt für die anderen. Früher hatte Matuschke das besorgt. Otto Matuschke! Ist es nicht schon eine Ewigkeit her?

Nirgendwo die Spur von russischen Jägern. Dafür meldet sich jetzt die Flak. Blitze züngeln von der Erde her in das Zwielicht hinein. Ein jäher Ruderdruck, und die Me 109 schwingt aus dem Kurs. Aus der Messerlage (steile Kurve, wobei die Tragflächenspitze zur Erde zeigt) heraus sieht der Leutnant zu den Ju 52 hinüber, die gerade in den Wolken verschwinden. Die Teufelsfinger des Flakfeuers züngeln ihnen nach.

Die Me 109 rast jetzt der verschneiten Steppe entgegen. Voraus sticht eine Leuchtpurgarbe in die Höhe. Darunter ein dunkler Punkt, der sich in Sekundenschnelle vergrößert. Die russische MG-Stellung wandert ins Visier und bleibt für Sekundenbruchteile über dem Schnittpunkt der Fadenkreuzlinien. Die Bordwaffen hämmern.

Vorbei! Weiter!

Die Jagdmaschine heult wieder nach oben. Sie fliegen jetzt über der westlichen Kesselfront der Bussen. Überall blitzt es aus dem Schnee heraus. Doch dann wird das Flackern der Abschüsse spärlicher und verebbt schließlich völlig.

Der Bug der Me 109 richtet sich wieder nach Osten. Mit singendem Motor kreist sie unter der Wolkendecke auf Gegenkurs. Von den Ju 52 ist immer noch nichts zu sehen.

Sie bleiben dem Auge noch so lange verborgen, bis voraus das Stück Steppe auftaucht, das vor Monaten einmal von einem Oberleutnant des JG 3 als Flugplatz ausgesucht worden war: Pitomnik, nur wenige Kilometer vom Westrand Stalingrads entfernt.

Nacheinander kommen die Transporter aus dem Wolkenvorhang heraus und schweben zur Landung an. Nichts und niemand stört sie. Keine russischen Jäger sind in der Nähe, keine Bomber! Wirklich nicht?

Während die Ju 52 landen, vollendet Udo Körner mit seiner Kette den letzten Kreis. Dann nähern auch sie sich mit blubbernden Motoren dem roten Landekreuz und setzen auf. Die Räder mahlen über den Schnee, und im letzten Licht des Tages rollen die drei Me 109 über die eisglatte Piste, vorbei an armseligen Baracken, zerstörten Transportmaschinen, Erdbunkern und dick vermummten Gestalten, Lastwagen, Panjefahrzeugen, Flakstellungen und über ein Stück Erde, das schon jetzt die letzte Hoffnung einer ganzen Armee symbolisiert.

Mit einer unbewußten Bewegung schiebt Udo Körner die Kopfhaube ein Stück zurück. Geschafft! Wieder einmal...

Die Maschine rollte langsam, fast im Schrittempo. Die beiden anderen Me 109 halten bereits auf einen der Schneepfade zu, die von den Männern des technischen Personals zu den Liegeplätzen gebahnt wurden. Am jenseitigen Platzrand schaukeln die Ju 52 auf eine der Fahrzeugansammlungen zu.

Irgendein unbestimmtes Gefühl veranlaßt Udo Körner, zu den dunklen Wolkenbänken hinaufzusehen. Plötzlich hat er den Eindruck, den Schatten eines Flugzeuges unter der grauen Dunstmauer gesehen zu haben.

Fast im gleichen Moment zischt eine rote Leuchtkugel den Wolken entgegen, dann noch eine. Am westlichen Platzrand sprühen Abschußblitze auf, und das Hämmern der leichten Flak übertönt sogar das Tuckern des Motors.

Das Flugzeug ist mittlerweile in den Wolken verschwunden, verfolgt von den Leuchtspurgarben der Fla-Geschütze. Sekunden später fällt etwas der Erde entgegen. Unten am Rollfeldrand spritzen Schneewolken hoch, aus denen grelle Blitzbündel herauszucken.

Körner kommt das Wahnwitzige seines Handels erst zum Bewußtsein, nachdem er die Maschine herumgedreht und das Gas hineingeschoben hat. Aber da wäre es praktisch schon zu spät gewesen.

Den Körper nach vorn geduckt, hockt er hinter dem Knüppel, bewegt die Seitenruderpedale, hört das Brüllen des Motors und rast über die Schneebahn. Er empfindet nichts dabei, keine Spur jenes ekelhaften Gefühls, mit Rennwagen-geschwindigkeit über eine eisglatte Fläche zu donnern. Er weiß nur, daß vorhin ein jäher Impuls ihn veranlaßt hatte, die Maschine herumzuschwenken und zu starten.

Kaum zehn Meter hoch, heult die Jagdmaschine über die tief an die Erde geduckten Baracken hinweg. Udo Körner zieht den Knüppel nach hinten, fährt das Fahrwerk ein und jagt den Wolken entgegen. Vergessen ist die Sorge, in die Dunkelheit zu geraten, nur eines erfüllt ihn noch: der Russe, der da in den Wolken hängt und wahrscheinlich gleich einen weiteren Angriff fliegen wird.

Mit hoher Geschwindigkeit huscht die Wolkenuntergrenze jetzt auf die Kabine zu. Dicht davor neigt sich die linke Tragfläche, und die einzelne Maschine fegt in halber Rückenlage an den Dunstfetzen entlang. Eine neue Kurve, ein Blick in das trübe Licht der beginnenden Dämmerung.

Und da sieht der Leutnant die Maschine plötzlich wieder. Sie ist so nahe, daß Körner entsetzt das Steuer zur Seite drückt. Schon im nächsten Moment wirbelt die Me 109 in schneller Drehung herum.

Der russische Bomber fliegt dicht unterhalb der Wolkengrenze auf Pitomnik zu. Wie ein Blitz durchzuckt

Körner die Erkenntnis, daß die Besatzung ihn wahrscheinlich noch nicht gesehen hat. Sie waren vorhin des Flakbeschusses wegen in die Wolken vermutlich eingetaucht, darin auf Gegenkurs gegangen und ...

Die Me 109 bohrt sich in die Wolken. Eine trübe Finsternis umhüllt die Kabine. Der Knüppel bleibt in der gleichen Stellung, die Maschine beschreibt einen nach oben gezogenen Bogen. Ein winziger Steuerdruck jetzt, und das fahle Weiß des Schneefeldes leuchtet wieder heraus.

Nach einer weiteren Korrektur dreht die Motorpartie auf das Leitwerk des sowjetischen Bombers ein. Das Fadenkreuz des Leuchtviers wandert auf die rechte Tragflächenwurzel. Dann ein kurzer Druck mit dem Daumen, und die Bordwaffen beginnen zu bellen. Nur wenige Sekunden lang dröhnt das Rattern durch die Zelle, da wächst die Heckpartie der russischen Kampfmaschine riesengroß vor der Frontscheibe auf.

Flammen brechen aus ihr hervor, als die Me 109 dicht daran vorbeiprescht. In leichter Kurvenlage zieht sie einen halben Kreis um das tödlich getroffene Flugzeug, das jetzt einen flackernden Lichtschein gegen die Wolken wirft.

Doch nicht mehr lange. Vom Fahrtwind angefacht, wabern die Flammen über die Tragfläche, die jetzt wie von einer mächtigen Gewalt nach oben geklappt wird. Dann ist nur noch ein kreisendes Feuerrad am Abendhimmel, das sich dreht und überschlägt, unaufhaltsam in die Tiefe sinkt und einige Kilometer vom Landekreuz entfernt unter einer turmhohen Feuersäule zerfetzt wird.

Es gab nicht viel Worte nach der Landung. Ein kurzes Schulterklopfen, ein Händedruck des Kapitäns, und dann der Weg zu dem Erdbunker, in dem die Pritsche des Leutnants Udo Körner steht.

Die anderen kamen herein, Anerkennung in den Blicken. Einer brachte eine Flasche mit und einen Feldbecher. Es war

der kärgliche Lohn für eine Tat, die in diesen Tagen ebenso selbstverständlich geworden war wie das unsagbare Opfer der Hunderttausende in der Ruinenwüste von Stalingrad.

Nacheinander stapften sie wieder hinaus, unter ihnen Hauptmann Gernroth, der Führer der Jagdstaffel von Pitomnik. Feldwebel Eibner hatte ihn begleitet, der bisher Erfolgreichste unter den Jägern im Kessel.

Und nun sind sie wieder allein, der Leutnant Udo Körner und der Oberfähnrich von Redden. Die beiden anderen, die mit ihnen den armseligen Raum noch teilen, sind außerhalb des Ringes, den die Russen um die 6. Armee geschlossen hatten. Vielleicht werden sie morgen wiederkommen.

Auf einer leeren Munitionskiste brennt ein Hindenburglicht. Es wirft einen trüben, zitternden Schein auf die Gesichter der beiden Flieger, von denen der eine kaum zwei Jahre älter ist als der andere.

Sie hatten sich schon vom ersten Tag an verstanden, und sicher nicht nur deshalb, weil sie den gleichen Dialekt sprechen und praktisch Landsleute sind. Vielleicht war es zu Anfang der Gedanke an die Zeit am Kanal, an Otto Matuschke, an die Qual der ersten Feindflüge, die Udo Körner hauptsächlich bewegen hatten, sich des Kameraden anzunehmen und ihm einen Platz in seiner Nähe zu verschaffen.

Sie duzen sich auch schon seit geraumer Zeit. In der Hand des Oberfähnrichs glimmt eine Zigarette. Sie ist nicht ruhig, diese Hand, denn der Rauch löst sich in schnellen Kringeln von der Glut. Die feine, bläuliche Säule steigt an dem schmalen Gesicht mit der kleinen Stupsnase vorbei, auf der eine Reihe von Sommersprossen zu sehen sind. Das Haar des Oberfähnrichs ist von rötlicher Farbe und leicht gewellt. Er ist jetzt seit einem Jahr bei der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 3, das seit geraumer Zeit den Namen »Udet« trägt. Bei 40 bisher absolvierten Feindflügen hatte er es bis jetzt auf sieben Abschüsse gebracht, aber auch in dieser Stunde hat Udo

Körner wieder das Gefühl, im Blick dieser Augen sich selbst zu sehen, wie er an den Abenden im Liegeplatz Otto Matuschke gegenüber saß.

Ein Beben läuft durch den Boden, und von der Decke des Bunkers bröckelt Erdstaub in feinen Rinnalen herab.

Der Wind weht von der Wolga her, von Stalingrad. Er hat keine große Entfernung bis zu dem Steppenflugplatz zurückzulegen. Nicht nur zorniges Fauchen trägt er mit sich, sondern auch die vielfältigen Geräusche der Schlacht, die Tag und Nacht keine Pausen mehr kennt: das Rattern von Maschinengewehren, das Detonieren von Granaten und die markerschütternden Abschußgeräusche der Stalinorgeln (Raketenwerfer).

Draußen ist es Nacht geworden, eine von vielen Nächten in Pitomnik, der Elendsschleuse von Stalingrad, der letzten Hoffnung Hunderttausender deutscher Soldaten.

Unablässig rüttelt der Eiswind an den Verankerungen der Jagdmaschinen und Stukas, die irgendwo am Rollfeldrand stehen. Er weht den Schnee in die Eingänge der Bunker, in denen die Gemarterten der Schlacht liegen, mit fahlen, stoppelbärtigen Gesichtern und blutverschmierten Verbänden oder eingefallenen Zügen und starren Augen, die nichts mehr sehen können von dem unvorstellbaren Leid, das überall ist.

Der Oberfähnrich drückt auf dem Zigarettenstummel herum, obwohl er schon längst erloschen ist. Udo Körner sieht ihm zu, mit Blicken, wie damals Otto Matuschke sie ihm auf ähnliche Weise zugeworfen haben möchte.

Otto Matuschke, wo er wohl war?

Er steht auch diesmal am Beginn einer Erinnerungskette, die vom Kanal über Berlin-Werneuchen in den Kampfraum von Minsk reicht und von dort zum Vorland des Kaukasus und nach Stalingrad. Und als ob der Oberfähnrich die Gedanken des Kameraden ahnen würde, stellt er jetzt die Frage:

»Wie sieht es eigentlich in einem aus, der das hier alles von

Anfang an mitgemacht hat wie du? Ich muß oft daran denken, Udo.«

Der Leutnant scheint nicht einmal verwundert über die Worte. Er macht eine resignierende Handbewegung und greift nach dem Becher mit einem Rest Wodka.

Was er anschließend sagt, klingt wie ein Selbstgespräch:  
»Darüber denkt man am besten nicht nach, Walter. Die Kontraste sind zu furchtbar.«

Draußen wimmert eine Alarmsirene, dann ist ein feines Motorengeräusch zu hören. Es ist die »Nähmaschine« (Po-U 2, einmotoriger russischer Doppeldecker), die dem Platz von Pitomnik wieder ihren Besuch abstattet; oder ein anderes Bombenflugzeug, vielleicht auch mehrere.

Die beiden Männer stehen nicht einmal auf. Auch an diese Zwischenfälle haben sie sich ebensogut gewöhnt wie an den Anblick der Schwerverwundeten, die Tag für Tag und Nacht für Nacht in die ausfliegenden Transportmaschinen geladen werden. Eine Flak schießt jetzt, eine zweite fällt ein. Das peitschende Hämmern der Abschüsse macht eine Unterhaltung unmöglich. Einmal bebt die Erde. Dann wird das Flakfeuer schwächer und verstummt schließlich.

Nach einem tiefen Atemzug sagt der Oberfähnrich:

»Meinst du, wir schaffen es noch?«

Udo Körner zuckt die Schultern.

»Ich weiß es nicht. Auch darüber denkt man am besten nicht nach.« Er richtet sich auf und sieht an dem anderen vorbei, dessen Gesicht im wächsernen Schein der Kerze noch hagerer, hohler wirkt. Dann deutet er über die Schulter zum Bunker-eingang. »Es ist kälter geworden. Vielleicht hängen morgen die Wolken etwas höher. Wir müssen die Stukas begleiten, das weißt du ja.«

Oberfähnrich von Redden nickt. Er sitzt auf seiner Pritsche, läßt sich nun hintenüber sinken und verschränkt die Arme unter dem Kopf.

Körner beobachtet ihn dabei. Ein Lächeln gleitet über das schmale Jungengesicht. Vielleicht hatten ihn seine Gedanken bereits fortgetragen aus dem Kessel von Stalingrad, auf einen Weg von einigen tausend Kilometern.

Kurze Zeit später schlafen sie.

Der neue Morgen hebt sich aus dem Schneebett zwischen Wolga und Don. Das fahle Licht der Sonne beleuchtet das Rollfeld von Pitomnik, die von unzähligen Ketten zerwälzte Fahrbahn nach Stalingrad und die gespenstische Totenkulisse der sterbenden Stadt.

Fröstelnd stehen sie vor dem Bunker, die Kragen der Pelzwesten hochgeschlagen. In der Nähe des Landekreuzes gähnt ein dunkles Loch. Wahrscheinlich wurde es von der Bombe des russischen Nachtflugzeuges aufgerissen.

Der Gefechtslärm im Osten verstärkt sich immer mehr. Leuchtspurgarben steigen über der zerfetzten Silhouette Stalingrads in den Himmel. Die Wolken hängen tatsächlich ein wenig höher als am Vortag, und an ihrer Untergrenze schieben sich jetzt die Konturen von drei Ju-52-Transportern entlang.

Doch dann verändert sich das Bild der träge dahinziehenden Ju's von einer Sekunde zur anderen. Zwei Me 109 kommen in Sicht, die mit hoher Fahrt an den Transportern vorbeizischen, den Flugplatzandrücken und dann wieder den Wolken entgegenrasen. Sie verschwinden für wenige Augenblicke darin, kommen dann wieder zum Vorschein und setzen dicht nebeneinander zur Landung an.

Es ist eine Musterlandung, wie sie sozusagen im Buch steht. Und nicht nur Udo Körner reißt überrascht die Augenbrauen in die Höhe, auch die anderen in der Nähe tun es.

Gespannt sehen sie den Maschinen entgegen, die jetzt auf die winkenden Gestalten am Liegeplatz zurollen. Auch das geschieht für die augenblicklichen Bodenverhältnisse mit einem geradezu unwahrscheinlichen Tempo, indessen aber

ebenfalls mit wahrer Meisterschaft.

Vielleicht fünfzig oder sechzig Meter entfernt verstummen die Motoren. Die Kabinendächer werden hochgedrückt, und dann kommen die Oberkörper der Piloten zum Vorschein. Der eine von ihnen scheint Mühe zu haben, sich aus der engen Kabine zu zwängen. Er hebt jetzt die strampelnden Beine über den Kabinenrand und richtet sich zu halber Größe auf.

In diesem Moment zuckt Udo Körners Kopf überrascht nach vorn. Der Oberfähnrich an seiner Seite wirft ihm einen fragenden Blick zu, kommt aber zu keiner Antwort mehr. An der unverständlichen Erregung, die den Leutnant befallen hat, ist aber leicht zu erkennen, daß sich in den nächsten Minuten etwas Besonderes abspielen wird.

Körner stapft bereits über den Schnee. Seine Schritte werden immer schneller. Und dann hallt sein Schrei zu der fremden Maschine hinüber, schrill und mit allen Anzeichen einer nicht mehr zu bändigenden Freude:

»Otto – Mensch, Otto!«

Der Hüne auf der Tragfläche der Me 109 duckt sich und äugt nach unten. Doch dann scheint er begriffen zu haben. Er rutscht in den Schnee, fällt hin, rappelt sich wieder auf und hastet dann dem anderen entgegen.

Und dann kommen Augenblicke, in denen die beiden alles vergessen, was Tag und Nacht wie eine düstere Drohung über dem Kampfraum liegt. Sie klopfen sich auf den Schultern herum, schreien sich Worte zu, benehmen sich wie ausgelassene Jungen.

Die Wiedersehensfreude leuchtet auch dann noch aus ihren Augen, als Hauptmann Gernroth herankommt, Körner ansieht, auf den Riesen in der Pelzkombination deutet und dann die Frage stellt:

»Ihr kennt euch wohl, wie?«

»Herr Hauptmann«, sagt Udo Körner, noch völlig unter dem Eindruck des unerwarteten Erlebnisses, »das ist Otto

Matuschke, mein Lehrmeister am Kanal...«

Der Hauptmann scheint das gar nicht so besonders zu finden. Er nickt, streckt dem Mann ohne Dienstgradabzeichen die Rechte entgegen und zuckt unter dem nachfolgenden Druck schmerzlich zusammen.

»Zur Hölle!« sagt er dann mit einem verkniffenen Grinsen, »brechen Sie anderen Leuten immer die Hände?«

»Verzeihung, Herr Hauptmann«, erwidert Otto Matuschke mit rotgefrorenem, strahlendem Gesicht, »es war nicht meine Absicht.« Er nimmt jetzt so etwas wie Haltung an und rasselt mit seiner tiefen Baßstimme die Meldung herunter:

»Oberfeld Matuschke zur Gruppe Pitomnik versetzt.«

»Matuschke?« echot der Hauptmann, »den Namen kenne ich doch? Schon viel gehört von Ihnen. Waren Sie ...?«

Damit ist die kaum begonnene Unterhaltung schon zu Ende. In einem der Bunker schrillt ein Telefon. Dann kommt ein Mann angehastet. Mit rudernden Armen läuft er auf Gernroth zu und schreit:

»Alarmstart, Herr Hauptmann, die Iwans ... Sie haben einen Verband von Ju's in der Mangel.«

Die Chronometer der Flugzeugführer zeigen die zehnte Morgenstunde an. Erst vor einer halben Stunde waren viele von ihnen gelandet, und der kurze Luftkampf mit einem Schwarm russischer Jak-9-Jäger beginnt angesichts der Worte, die Hauptmann Gernroth jetzt in der verwitterten Baracke spricht, in ihrer Erinnerung schon wieder zu verblassen.

Dicht gedrängt stehen sie nebeneinander in dem zugigen Raum, in dem ein Kanonenofen faucht. Manchmal zittert die Erde, und es hört sich an, als ob Panzer oder Sturmgeschütze in der Nähe vorbeirasseln würden.

Matuschke ist ebenfalls dabei. Er steht neben Udo Körner, den Blick auf das Gesicht des Hauptmanns gerichtet, der den bevorstehenden Begleitschutz für einen kleinen Stuka-Verband

erläutert.

Der Chef spricht auch dieses Mal nicht viel, sondern beschränkt sich auf das Nötigste. »Wir gehen über dem Platz mit den Kameraden von den Stukas gleich auf Höhe und passieren dann den westlichen Stadtrand im Schnittpunkt des Stalingrader Bahnhofs. Dahinter werfen die Stukas ihre Bomben auf den Wolgahafen. Wir bleiben oben und passen auf, daß ihnen zunächst niemand an der Hose riecht. Beim Sturz geht es mit ab nach unten, und dann freie Jagd auf lohnende Erdziele.« Er macht eine Pause und sieht zu Otto Matuschke hinüber. »Für Sie dürften das ja noch böhmische Dörfer sein, wie?«

»Nicht so sehr«, erwidert der Oberfeldwebel mit einem mißlungenen Grinsen. »Es gibt gute Karten von dieser verdammten Gegend, und Udo – ich meine, Herr Leutnant Körner – hat mir schon das Wichtigste mitgeteilt.«

»Das ist ja fein«, entgegnet der Hauptmann, »im übrigen brauchen Sie sich von wegen des Herrn Leutnants keinen abzubrechen. Wenn ihr euch duzen wollt, dann ist hier bei uns die beste Gelegenheit dazu. Und nun noch einmal zur Sache. Also ...«

Hinter den Jagdmaschinen werden lange Schneefahnen weggeweht, als die Piloten den Raum verlassen. Die Motoren laufen bereits warm, Otto Matuschke sieht auf seine Uhr.

»Besondere Ehre«, knurrt er, »daß er mich gleich am ersten Tag zur ›Holzaugenrotte‹ (zwei Maschinen, deren Piloten überhöht fliegen und den eigenen Verband sichern sollen) einteilt.«

Udo Körner gibt ihm keine Antwort. Nebeneinander stapfen sie über den Schnee, die Hände tief in den Taschen. Die rotgefrorenen Gesichter der Warte tauchen vor ihnen auf. Kurze Meldungen. Dann ein letzter Händedruck und ein Blick hinüber zum Liegeplatz der Stukas. Auch dort ist offenbar alles zum Start bereit.

Der Schnee hängt wie ein dickes weißes Tuch über den zerfetzten Häuserfassaden, den endlosen Trümmerhalden und den Kratern, die unzählige Granaten in die froststarre Erde gerissen haben. Nirgendwo ist eine Spur menschlichen Lebens zu sehen, seit die Soldaten mit den deutschen oder russischen Stahlhelmen sich unter die Ruinen verkrochen hatten.

Aber selbst dann, wenn sie sich aus ihren Löchern, Kellern oder Bunkern herauswagen, um irgendwo einen Trümmerhaufen, ein Ruinenfeld mit einer feindlichen MG-Stellung oder sonst etwas zu stürmen, unterscheiden sie sich in ihren weißen, zerfetzten Tarnanzügen kaum von der verschneiten Oberfläche der Erde.

Nur die pausenlos durch die Luft zwitschernden MG-Garben, ploppende Granatwerferabschüsse, unter den Wolken entlangheulende Salven von Raketengeschützen und die bizarren Strichmuster der Leuchtpuren verraten, daß in der Mondlandschaft mit dem Namen Stalingrad noch ein tausendfältiges Leben herrscht.

Manchmal schieben sich weißgetünchte stählerne Kolosse zwischen den Trümmerbergen dahin. Panzer oder Sturmgeschütze, mit wippenden Geschützrohren, urweltlichen Fabeltieren ähnelnd, die in der frosterstarren Einöde nach Beute suchen.

Vielleicht hätte es aber des weißen Tarnanstrichs nicht einmal bedurft, denn der Eisüberzug auf den stählernen Aufbauten wäre Camouflage genug gewesen.

Eine der wütend aufröhrenden stählernen Festungen schiebt sich südlich der großen Kasernenanlage durch eine mit Steinen und Granattrichtern gespickte ehemalige Straße des westlichen Bahnhofsviertels. Das Luk der Sturmkanone ist geöffnet, und unter dem Oval einer vereisten Pelzmütze blicken zwei Augen über den Rand der Turmöffnung auf die Trümmerwüste hinaus.

»Motor abstellen!« befiehlt der Wachtmeister im Turm nach einem schnellen Rundblick. Sekunden später verstummt das

Dröhnen des Maybach-Motors, und in dem engen Kampfraum nistet sich eine lastende Stille ein.

In sich zusammengekauert, hocken die Männer auf ihren Plätzen, kleine Dampffahnen vor den Mündern. Doch plötzlich kommt Leben in die erstarren Gestalten, und auch der Wachtmeister hebt ruckartig den Kopf und blickt zum Himmel hinauf.

»Verdammt!« knurrt der Richtschütze, ein bäriger Unteroffizier, »was ist es? Iwans?«

Sekunden vergehen, dann erklingt die heisere Stimme des Wachtmeisters:

»Nein, Stukas und ein paar Jäger von uns. Sie müssen gleich über uns sein!«

Der Richtschütze nickt und starrt wieder vor sich hin. Das Brummen der Flugzeugmotoren wird stärker.

Der Wachtmeister verfolgt den Flugweg der Maschinen, und auf einmal sind Erinnerungen in ihm, Bilder, die manchmal vor ihm auftauchen, wenn droben am Himmel Jagdflugzeuge mit den Balkenkreuzen dahinziehen. Er beobachtet noch, wie die Stukas über die Tragfläche abkippen und sich in die Tiefe stürzen, ehe er den Befehl zur Weiterfahrt gibt.

Das Turmluk ist jetzt geschlossen, als sie tiefer in die Steinwüste hineinrumpeln, nach kurzer Wegstrecke in nördlicher Richtung und parallel zur Wolga weiterrollen, während hoch über ihnen zwei Messerschmitt-Jäger in langen Kreisen durch den Himmel ziehen.

In der Gegend des Wolga-Hafens züngeln Blitze in die Höhe. Jenseits der Explosionswolken huschen die Stukas über das Ruinenviertel des Bahnhofsgebietes, gefolgt von einer Schar Me 109, aus deren Tragflächen sich dünne Glutstriche lösen.

Für Otto Matuschke und den Leutnant in seiner Nähe wirken die anderen Maschinen wie Spielzeuge, die durch unsichtbare Fäden miteinander verbunden zu sein scheinen. Doch es ist ein

gefährvolles, tödliches Spiel, das dort unten seinen Verlauf nimmt. Am Ostufer der Wolga, am Rand des Stadtteils Krassnaja Sloboda, zündeln unzählige Mündungsfeuer aus der weißen Schneefläche, und die Leuchtspurbahnen leichter Flak zucken wie kilometerlange Spinnenbeine in die Höhe. Sie vereinigen sich, umklammern die silbernschimmernden Kreuzchen über dem verschneiten Ruinenfeld, und dann kommt jene Spanne von Augenblicken, wo sie eine der Maschinen umkrallen und ein Gebilde wie einen dicken Blutstropfen aus ihr herausdrücken.

Mit stockendem Atem starren die beiden Piloten in die Tiefe, wo der grellrote Blutstropfen sich soeben in einen rötlichen Ball verwandelt, aus dem schon Sekunden später ein dunkler Regen zerfetzter Flugzeugteile herausrieselt.

Sie liegen in leichter Schräglage, die linke Tragfläche dem Zentrum des Bahnhofsviertels entgegengewandt. Die Nadeln der Höhenmesser stehen auf 1.000 Metern, und unter ihnen breitet sich das schaurige Panorama des Schlachtfeldes von Stalingrad aus.

Zum erstenmal sieht Otto Matuschke jenseits des Bahnhofes das Areal des großen Treibstofflagers, die Ölraffinerie und nördlich davon die verschlungenen Gleisanlagen, die ihrer charakteristischen Form wegen den Namen »Tennisschläger« erhalten hatten. Und weiter droben die anderen Zentren des furchtbaren Ringens um jeden Meter Boden, das Metallurgische Werk Krassny Oktjabr, die Geschützfabrik »Rote Barrikade« und das Traktorenwerk Dshershinsky.

Der Anblick der Gespensterlandschaft, aus der immer wieder Blitze, Rauch und Feuer aufsteigen, ist so faszinierend, daß alles andere dagegen verblaßt und selbst Otto Matuschke die alte Jägerweisheit vergißt, den umgebenden Luftraum keine Sekunden lang aus dem Auge zu lassen. Er erinnert sich wieder daran, als die Maschine Udo Körners erneut durch sein Blickfeld zieht.

In der FT-Anlage ist es ruhiger geworden, seit der Angriff der Stukas zu Ende gegangen war, und nirgendwo ringsum zeigt sich auch nur die Andeutung einer Gefahr. Udo Körners »Me« wippt in die Normallage, als von der Ostrow-Insel her die Leuchtspургарben leichter Flak heraufzischen, und Sekunden später jagen sie in flachem Sturz westwärts, den anderen Maschinen nach, die bereits jenseits der Häuserruinen über die Schneefläche huschen.

Die Beklemmung ist gewichen, und der Blick des Oberfeldwebels kreist wieder durch den Himmel. Er wandert über die verzackten Ränder der Wolkendecke im Nordwesten, über den mit diesigem Licht verhangenen Horizont und dann wieder über Udo Körners Maschine. Für Augenblicke lichtet sich die Starre auf Matuschkes Gesicht, als er daran denkt, daß der junge Leutnant da drüben, den er einmal zu seinem ersten Abschuß geführt hatte, nun selbst die Rote befehligt.

Aber der Gedanke verschwindet so schnell, wie er gekommen war. Die Flughöhe beträgt jetzt vielleicht noch fünfhundert Meter. Langsam schiebt sich die Motorpartie über das Leitwerk der letzten Sturzkampfmaschine, die von zwei Me 109 flankiert wird. Voraus kommt bereits die von vielen Radspuren durchzogene Schneefläche des Rollfeldes von Pitomnik in Sicht. Die beiden Jäger neben den Stukas fliegen in engen Schlangenlinien, um die beträchtliche Geschwindigkeitsdifferenz auszugleichen.

Matuschkes Blick wandert noch einmal zurück.

Stalingrad! Das also ist Stalingrad! Er zählt die Ju 87, die unter ihm fliegen, und er erkennt, daß nur eine fehlt. Sein Oberkörper beugt sich nach vorn, und auf einmal ist es wie immer, wenn ein Einsatz zu Ende ist. Man konzentriert sich auf die Landung, denkt an eine Zigarette und...

Doch da ist plötzlich wieder jenes unerklärliche Gefühl, das eine Gefahr ankündigt. Otto Matuschkes Kopf ruckt nach oben und dreht sich nach rechts. Im nächsten Moment sieht er die

schnell dahinhuschenden Schatten unter dem Wolkenfeld. Es sind Flugzeuge mit schnittigen Konturen und langen Motorverkleidungen, die jetzt wieder in den grauweißen Dunstfetzen verschwinden.

Die Worte, die schon in der nächsten Sekunde über Matuschkes Kehlkopfmikrofon in den Äther hallen, haben eine jähre Wirkung. Während Udo Körners »Me« in die rechte Messerlage wechselt und auch der Oberfeldwebel seine Maschine herumreißt, spritzen weiter unten die anderen Jagdflugzeuge rings um die Stukas auseinander und ziehen steil in die Höhe.

Matuschke hat vergessen, wer an diesem Tag eigentlich die Rotte führt. Es fällt ihm nicht einmal auf, daß Udo Körner plötzlich halb seitlich hinter ihm hängt und mit ihm den Wolken entgegenrast, die im Norden von Pitomnik über der Erde hängen.

Als die enorme Geschwindigkeit ihrer Maschinen sie in den Wolkendunst hineinträgt, kommen die anderen mit den roten Sternen auf den Tragflächen gerade wieder heraus. Es sind sieben Mig 3, die nun in leicht gestaffelter Kolonnenform Pitomnik und den Stukas entgegenrasen, die zu diesem Zeitpunkt in enger Formation am südlichen Platzrand entlangziehen und sich offenbar bereits im Landeanflug befinden.

\*

Drei Mechaniker stehen bei Feldwebel Wendelin, dem Werkmeister der Jäger von Pitomnik. Nicht nur sie vergessen in diesen spannungsgeladenen Augenblicken die Kälte und das ganze Elend, das sie Tag für Tag umgibt. Auch drüber, am anderen Platzrand, wo die Ju 52 entladen werden und Hunderte von Feldgrauen vor Pferdegespannen oder Schlitten im Schnee stehen, gibt es zu diesem Zeitpunkt für die Männer mit den

hohlwangigen, von schweren Strapazen gezeichneten Gesichtern nur eines: den in Platznähe beginnenden Kampf der Jäger.

Zunächst war alles so gewesen wie immer. Sie waren vor den Bunkern gestanden und hatten den anfliegenden Maschinen entgegengesehen.

Alles schien glattzugehen, bis sich plötzlich im Norden des Platzes das fremdartige Singen anderer Flugzeugmotoren in den Lärm der niedrig fliegenden Jäger und Stukas gemischt hatte. Und dann war innerhalb von wenigen Sekunden der Teufel los gewesen.

Feldwebel Wendelin hebt gerade die Rechte, um auf die zwei Me 109 zu zeigen, die soeben den Wolken entgegenstürmen, als er mitten in der Bewegung verhält. Es bedarf keiner Erläuterung für seine Beobachtung, denn die Warte neben ihm haben ebenfalls gute Augen im Kopf. So sehen auch sie die sechs Ju 52, die in niedriger Höhe von Westen her den Platz anfliegen, der Schneefahne entgegen, die von den soeben gelandeten Stukas aufgewirbelt wurde.

»Heiliger Himmel!« stöhnt Wendelin. »Einen besseren Zeitpunkt hätten die sich wohl nicht aussuchen können.«

Wie zur Bestätigung seiner Worte quirlen jetzt drei – vier – sieben Jagdmaschinen aus den Wolken, die langen Motorverkleidungen in steilem Winkel der Erde entgegengereckt. Die Entfernung zu ihnen ist so gering, daß sogar die roten Sterne auf den Tragflächen zu sehen sind.

Wie die wilde Jagd preschen die russischen Jäger in die Tiefe, und aus den Bordwaffen der Spitzenmaschine lösen sich bereits die kleinen Flämmchen des Mündungsfeuers. Kaum zwanzig Meter vor der ersten Ju 52, die den Verband der Transporter anführt, wird eine Spur aus aufstäubenden Fontänen in den Schnee gestepppt, und dann sind auch die anderen heran.

Die Ju-52-Piloten haben die tödliche Gefahr inzwischen

erkannt und brechen den Landeanflug ab. Wie hilflose Vögel kurven sie zur Seite und scheren nach Süden aus, während die Migs bereits wieder den Wolken entgegenziehen.

Sie sind aber nicht mehr allein, denn hinter den beiden letzten Maschinen hängen zwei Me 109. Die eine feuert bereits, und schon wenige Augenblicke später wird die eine Mig mit einer ruckartigen Bewegung zur Seite gewirbelt. Eine lange Qualmschleppe hinter dem Leitwerk, zischt sie der Erde entgegen, und einige Kilometer vom Platz entfernt zeigt kurz darauf ein hoher Rauchpilz die Aufschlagstelle an.

Der zweitletzte Pilot des russischen Jäger-Verbandes leitet die Abwehrreaktion ebenfalls zu spät ein. Noch in der beginnenden Drehung wird er von den Kanonengeschossen der anderen Me 109 erfaßt und gerät sofort in Brand.

Von Westen her donnern jetzt drei weitere Me 109 dem Schauplatz des Kampfes entgegen. Sie fliegen haarscharf unter den noch steigenden sowjetischen Jägern vorbei, bäumen sich auf und drehen auf die schon in Wolkennähe befindlichen Gegner ein.

Feldwebel Wendelin steht mit geballten Händen immer noch auf dem gleichen Fleck. Neben sich hört er das erregte Stimmengewirr seiner Männer, ohne auch nur ein Wort zu verstehen.

Ein Donnerschlag hallt jetzt durch die Luft, und zwei Jagdmaschinen fallen förmlich aus den Wolken heraus. Sie liegen in steilen Messerkurven, drehen und preschen dann im Tiefstflug über das Rollfeld – kaum fünfzig Meter von den Warten und dem Werkmeister entfernt.

»Der Oberfeldwebel, der Neue!« brüllt einer der Mechaniker, ein Obergefreiter.

Wendelin nickt und befeuchtet seine ausgedörrte Kehle.

»Matuschke«, sagt er dann zu dem Wart, »das ist der alte Matuschke. Ich kenne ihn noch vom Kanal her. Mensch ...«

Er verstummt und reißt die Augen auf, während ein rauhes

Krächzen über seine Lippen dringt. Die erste Me 109, die vor Augenblicken vorbeiraste, dicht gefolgt von einer zweiten, zieht jetzt in steilem Winkel in die Höhe, den zwei Schatten entgegen, die soeben aus der Wolkenwand herauskamen. Es sind zwei russische Jäger, die nach blitzschnell durchgeföhrten Sturzrollen in jene Richtung einschwenken, wo die Ju 52 gerade wieder über dem Horizont in Sicht kommen.

Otto Matuschke hatte die beiden roten Jäger zuvor nicht gesehen. Es war mehr ein unbestimmtes Gefühl, das ihn nach einem kurzen Steigflug über die dünne Wolkendecke veranlaßte, wieder auf den Platz einzudrehen.

Trotz der in der Kabine herrschenden Kälte läuft ihm der Schweiß über die Stirn. Er erfaßt die Situation auch dieses Mal in einer unwahrscheinlich kurzen Zeitspanne.

Und wieder einmal sind es rein intuitive, von einer langen Routine diktierte Steuerbewegungen, die seine Maschine zunächst den Wolken entgegenziehen und sie dann nach einer Art Turn wieder in die Tiefe pfeifen lassen. Schon aus der Drehung heraus sieht er weit voraus die Silhouetten der Transportmaschinen und davor die zwei Migs.

In jenem Augenblick, als die erste zu feuern beginnt, drückt auch er auf den Auslöser der Bordwaffen. Er tat es, als die vorausfliegende Feindmaschine für einen Sekundenbruchteil durch das Fadenkreuz seines Leuchtviseurs zog, aber die Garben wandern dicht über der rechten Tragfläche der russischen Maschine vorbei und wühlen sich irgendwo in den Schnee.

Trotzdem bewirkte der Beschuß, was Otto Matuschke mehr unbewußt beabsichtigt hatte. Das Feuerwerk seiner Leuchtspurgarben alarmierte den bereits im Anflug und Angriff auf die Ju 52 befindlichen Führer der russischen Mig-Rotte. Während Matuschke an der in rechter Messerlage kreisenden zweiten Mig 3 vorbeizieht, wird die erste nun ebenfalls

herumgerissen und dröhnt dicht über dem Boden nach Osten.

Von diesem Augenblick an hat Otto Matuschke alles andere vergessen, was sich zu diesem Zeitpunkt rings um ihn herum abspielt. Die unter ihm wegkurvende und nun im Tiefstflug über Pitomnik rasende Maschine ist so etwas wie ein Magnet, der ihn mit geheimnisvollen Kräften anzieht.

Sekunden noch, dann zeigt die Motorpartie von Matuschkes »Me« in die Flugrichtung der russischen Mig. Der Daumen des Oberfeldwebels liegt bereits über dem Auslöseknopf der Bordwaffen. Eine Sekunde noch, jetzt!

Doch da schnellt das russische Jagdflugzeug hoch und steigt in nahezu senkrechtem Winkel in den Himmel hinein.

Matuschke fliegt das Manöver sofort nach. Kurz vor der Wolkenuntergrenze bekommt er den Russen nach einem kriminellen (Fliegerausdruck für »gewagt«) Flugmanöver für eine winzige Zeitspanne in den Vorhalt. Die Bordwaffen bellen, aber auch dieses Mal zeigt sich keine Wirkung.

Aus! durchfährt es Matuschke, jetzt verschwindet er in den Wolken und...

Ehe er den Gedanken zu Ende gebracht hat, geschieht gerade das Gegenteil. Der Oberfeldwebel ist darüber so verblüfft, daß er die Maschine zunächst weiter in die Höhe schießen läßt und in die grauen Dunstfetzen hineintaucht, Sekunden zuvor sah er die russische Mig noch in halber Rückenlage an der Wolkenuntergrenze dahinziehen, und er beginnt zu ahnen, daß in der anderen Maschine einer sitzt, der dieses listenreiche Handwerk offenbar ebensogut versteht wie er selber.

Ein Druck auf den Knüppel, ein Tritt ins Seitenruder, und die Me 109 fällt wieder aus den Wolken heraus. Das Flugfeld von Pitomnik kommt in Sicht und dann auch der Gegner, der nun den Platz diagonal überfliegt. Matuschkes Herzschlag kommt ins Flattern, als zwei andere »Me« so dicht an ihm vorbeizischen, daß seine Maschine durch den Preßdruck förmlich zur Seite geschleudert wird.

Schon wenige Augenblicke später sieht er in einer Aufwallung ohnmächtiger Wut, daß die einzelne Mig wie ein Raubvogel auf eine der immer noch um den Platz kreisenden Ju 52 herabsticht.

Da drückt Otto Matuschke den Knüppel nach unten, kommt aber schon Sekunden später wieder in die Höhe. Es hatte genügt, um Fahrt aufzuholen und den voraus immer noch im flachen Sturz befindlichen Russen zu unterfliegen.

Doch schon wenige Sekunden später wird die russische Maschine erneut aus ihrem augenblicklichen Kurs gezogen und in steiler Flächenlage nach Süden abgedreht.

Das war praktisch der Beginn jener Jagd, die von Hunderten und Tausenden von Soldaten in all ihren Einzelheiten miterlebt wird. Sie führt von Pitomnik aus in Richtung des Flugplatzes von Stalingrad, zur Wolga hin, zum »Tennisschläger« hinauf und endet am südlichen Ausläufer der Ostrow-Insel, wo eine aus schier unmöglichen Winkel angesetzte Garbe der deutschen »Messerschmitt« die sowjetische Maschine in einer Steigkurve trifft und sie auf den Eisschollen des Stromes zerschellen läßt.

Die Ju 52 sind gelandet, und auch von den Jägern ist niemand mehr in der Luft, als die einzelne Me 109 im Tiefstflug von Osten herandonnert und über dem Rollfeld von Pitomnik mit den Tragflächen zu wackeln beginnt.

Keiner der Männer am Liegeplatz braucht auf die Nummer zu achten, denn sie wissen alle, daß nur einer in der Maschine sitzen kann: Otto Matuschke.

Udo Körner steht neben Feldwebel Wendelin, als die Jagdmaschine nach einer engen Schleife zur Landung ansetzt. Außer dem Leutnant an der Seite Wendelins merkt wohl kaum einer der anderen, wie fertig der Mann in der »Me« sein muß, nachdem er sich auf eine einfache Landekurve beschränkt und auf jeglichen Firlefanz verzichtet hatte. Die Maschine setzt auf, rollt aus und kommt dann vor einer dünnen Schneefahne auf

den Liegeplatz zugetuckert.

Die Männer neben Udo Körner setzen sich in Bewegung. Sie laufen der »Me« entgegen, und auch Leutnant Körner tut es jetzt. Einige Warte helfen dem Oberfeldwebel aus der Maschine. Er hält sich sekundenlang an der Kabine fest, rutscht dann über die Tragfläche und geht mit unsicheren Schritten auf den Hauptmann zu.

Gernroth sieht ihn an, schüttelt den Kopf und sagt dann:

»Wo waren Sie?«

Über die Schulter des Hauptmanns hinweg begegnet Matuschkes Blick dem des Leutnants, ehe er sagt: »Ich weiß nicht recht, es war irgendwo über der Wolga, als ich ihn kriegte.«

Der Hauptmann schüttelt erneut den Kopf. Er scheint noch etwas sagen zu wollen, verzichtet dann aber anscheinend darauf. Er streckt Matuschke lediglich die Hand hin und klopft ihm auf die Schulter.

Danach ist alles schon wieder vorbei. Sie gehen auf den Gefechtsstandbunker zu und quetschen sich hinein. Einer bietet Matuschke eine Zigarette an. Nach einigen tiefen Zügen beginnt er zu erzählen. Niemand unterbricht ihn.

Stunden später senkt sich wieder die Nacht über Pitomnik. Ein Einsatztag ist zu Ende gegangen, ein Tag wie viele andere, zumindest für die Freiwilligen des Jagdgeschwaders »Udet« im Kessel von Stalingrad.

Für Hunderttausende anderer Soldaten gibt es keine Pause, keine Ruhe und kein Erbarmen. Die Augen des Krieges vermögen selbst die Finsternis zu durchdringen und neuen Opfern aufzulauern. Hunderten, Tausenden – auf beiden Seiten der Front. Wenn die Dunkelheit sich über das zerschundene, aus unzähligen Wunden blutende Land und die endlose Folterkammer zwischen Don und Wolga herabzusenken beginnt, verändert sich nur die Methode. Das Grauen aber bleibt.

Motoren von Flugzeugen dröhnen durch die Nacht, russische und deutsche. Die einen haben den Tod an Bord, die anderen Nachschubgüter für die Lebenden.

So ist es auch zu dieser Stunde, zu der einige tausend Kilometer entfernt, in der Heimat, noch die Wintersonne die Erde bestrahlt. Von Tazinskaja und Morosowskaja, von Stalino und den anderen Versorgungsflugplätzen jenseits des Kessels fliegen sie durch wirbelnde Schneeflocken, durch Wolkenbänke und eisige Kälte: die Männer der Transportgeschwader, namenlose Helden des Ringens um Stalingrad. Die anderen vom JG »Udet« hat das Brummen der Motoren aus den Bunkern getrieben. Sie waren über das Schneefeld gelaufen, vorbei an Ölfässern mit blakenden Flammen, kargen Hilfsmitteln, die eine Landebahnbefeuierung ersetzen sollen. Sie werden von Soldaten in dicken Mänteln bewacht, die jederzeit bereit sind, die Flammen mit Schnee zu ersticken, wenn von Norden oder der Wolga her die russischen Bomber kommen sollten.

Noch aber kommen sie nicht. Dafür dröhnen einige Ju 52 durch das Dunkel, dem Aufsetzpunkt von Pitomnik entgegen. Schemenhaft huschen sie an den Lichtern vorbei, setzen auf und rollen mit schwankenden Tragflächen dem Umschlagplatz an der anderen Seite des Rollfeldes entgegen.

Dort warten die Kolonnen der Nachschubfahrzeuge, von Männern umgeben, an deren Kopfschützern dicke Eiskrusten hängen. Geduldig scharren kleine Panjepferde im Schnee, nagen an den Holzwänden der Baracken, gleichfalls Symbole des Leidens ohne Ende, das noch viele Steigerungen in sich birgt.

Otto Matuschke, Oberfähnrich von Redden und Leutnant Udo Körner sind bei einem der Bunker angelangt, aus denen gebeugt daherstapfende Sanitäter die Verwundeten heraustragen. Sie schleppen sie zu den vorhin gelandeten Flugzeugen, um die sich inzwischen eine Traube von Menschen gebildet

hat.

Flüche und Kommandos schallen durch das Zwielicht. Tankwarte pumpen den Treibstoff aus den Tragflächen der Transportmaschinen, aus dem einen Behälter Sprit für die Jäger von Pitomnik, aus dem anderen Benzin für Fahrzeuge und Panzer. Kisten und Säcke werden aus den langen Rümpfen gezerrt, und die Augen der Schwerverwundeten in der Nähe der Flugzeuge sind voller Sehnsucht und Hoffnung auf die dunkel gähnenden Einstiegsluken gerichtet.

Die Lichter auf dem Rollfeld erlöschen, und in der Luft erklingt ein feines, immer stärker werdendes Brummen. Am Ostrand schießt eine Flak gelbe Lichterschnüre in die Wolkenwand. Irgendwo in einiger Entfernung bebt die Erde, Blitze zucken hoch und Bomben krepieren.

An den Flugzeugen arbeiten sie weiter, als ob nichts gewesen wäre. Auch die drei Jäger hatten beim Aufbellen der Schüsse nur kurz die Köpfe herumgedreht. Jetzt sehen sie wieder auf die verzerrten Gesichter der Todkranken und Schwerverletzten herab, die immer noch an ihnen vorbeigetragen werden. Sie hören wimmernde und stöhnende Laute, das Knirschen schwerer Schritte.

Einige Zeit später gehen sie wieder hinüber zu ihrem Bunker, der ihnen auch diesmal in dieser Welt des Elends wie ein Stück Paradies vorkommt. Es war selbstverständlich, daß Matuschke bei Udo Körner und dem Oberfähnrich geblieben war, denn die beiden anderen sind immer noch nicht zurückgekommen, und keiner weiß, warum.

In der Nähe des Eingangs bullert ein kleiner Ofen, der eine brütende Hitze verströmt. Lange lauschen sie auf das Grummeln der Schlacht, das drohend durch die Nacht hält, vom »Tennisschläger« her, vom Traktorenwerk Dshershinsky und von überall dort, wo die Soldaten des Generalobersten Paulus ihre furchtbare Pflicht erfüllen. Sie sehen einander an, daß sie fast alle das gleiche denken: Wie mag es dort drüben

zugehen?

Am Eingang taucht eine Gestalt auf und lässt die Decke wieder zurückfallen. Der Mann, ein Infanterist offenbar, nimmt den Stahlhelm ab und entfernt den eisverkrusteten Kopfschützer. Ein gerötetes, mit einem Vollbart bedecktes Gesicht kommt zum Vorschein, über dem sich dichtes, dunkles Lockenhaar nach hinten wölbt.

Der fremde Kamerad blickt zu dem bullernden Ofen hin, und in seinem stumpfen Blick leuchtet etwas auf.

»Entschuldigt«, sagt er dann, »ihr habt doch sicher nichts dagegen, wenn ich mich ein wenig aufwärme.«

Matuschke schluckt einige Male, ehe er sagt: »Mann, das ist doch selbstverständlich. Setz dich nur. Hier ist noch Platz genug.«

Der Infanterist nickt, zerrt den schweren Fahrermantel von den Schultern. Ein Obergefreitenwinkel kommt zum Vorschein und in dessen Nähe auf der linken Brustseite das EK I, die silberne Nahkampfspange und das Infanteriesturmabzeichen.

Der Obergefreite scheint die Blicke der anderen auf den Auszeichnungen zu spüren, und ein bitteres Lächeln lichtet für Augenblicke die Starre auf seinem Gesicht, das ebenso einem Zwanzigjährigen wie einem um zehn Jahre Älteren gehören könnte. Er setzt sich und reibt seine frostklammen Hände. Sein Blick huscht über die Gesichter der drei Jäger. Sie tragen noch ihre Pelzwesten, auf denen keine Dienstgradabzeichen angebracht sind. Aber den Mann aus Stalingrad scheint das nicht zu stören.

Matuschke hält ihm eine Zigarettenschachtel hin. Mit spitzen Fingern greift der Obergefreite nach einem der weißen Stäbchen, als ob er eine unschätzbare Kostbarkeit berühre.

»Behalt die Schachtel!« sagt Matuschke mit trockener Stimme. »Wir haben noch mehr davon.«

»Danke!«

Der Oberfähnrich reicht ihm Feuer. Der Landser raucht mit

tiefen Zügen und halb geschlossenen Augen.

»Wo kommst du her?« fragt Udo Körner.

Der Obergefreite zuckt die Schultern und sagt:

»Von der 73. ID, wir wollen hier Sturmgeschützmunition holen. Aber sie sagten, daß das Zeug erst mit einer der nächsten Maschinen gebracht würde.« Er zieht erneut an der Zigarette, langsam und fast vorsichtig.

»Und ihr, ihr – seid Flieger?«

»Ja«, sagt Udo Körner, »wir gehören zu den Jägern.«

»Das ist gut«, erwidert der Obergefreite. »Alles, was in der Luft ist, ist gut. Bomber, Stukas, Jäger, und vor allem die Transportmaschinen da draußen. Ohne euch ...« Er verstummt und starrt auf den Eingang. Drei Augenpaare sind auf den Infanteristen gerichtet. In seiner Rechten, die die Zigarette hält, ist jetzt ein leichtes Zittern. Allen liegt die Frage auf der Zunge: Wie ist es bei euch? Aber keiner spricht sie aus.

Zwischen der Zigarettenenglut und den Fingern des Obergefreiten ist nur noch ein winziger Papierrest, trotzdem drückt er sie noch nicht aus. Die Kippe fällt auf den gestampften Boden, als draußen die Flak aufzubrüllen beginnt. Schon wenige Sekunden später läßt ein grollender Donnerschlag den Bunker erbeben. Dann bricht etwas wie ein schweres Gewitter über den Platz herein. Zahlreiche Bombenexplosionen vermischen sich mit dem Bellen der Fla-Geschütze.

Keiner der Männer geht hinaus. Sie sitzen noch in der gleichen starren Haltung auf den Pritschen, als das Flakfeuer abflaut und sich eine düstere Stille auszubreiten beginnt.

Der Obergefreite greift nach seinem Mantel. »Ich danke euch«, sagt er, »Muß jetzt wieder zu meinen Leuten. Macht's gut, Kameraden!«

»Ja, du auch!« sagt Matuschke. Der Infanterist stülpt den Kopfschützer über und bewegt sich auf den Ausgang zu. Dann sind sie wieder allein. Eine Weile hocken sie noch auf den

Pritschen, ehe auch sie in das Dunkel hinaustreten. Sie stemmen sich gegen den eisigen Wind und laufen auf die Schneeböden zu, hinter denen ihre Maschinen stehen. Nach einiger Zeit wissen sie, daß nicht eine einzige durch den Bombenangriff beschädigt wurde.

Drüben bei den Ju 52 geistern Lichter durch die Finsternis. Gestalten laufen über das Rollfeld, und von Stalingrad her hallt ein drohendes Fauchen durch den Nachthimmel.

Der Bunker nimmt sie wieder auf, jenes karge Verlies, angefüllt mit Wärme und einer trügerischen Atmosphäre von Geborgenheit. Sie legen sich auf die Pritschen und lauschen auf die vielfältigen Geräusche, die von überallher zu ihnen hereindringen. Ihre Augen schließen sich, doch sie finden keinen Schlaf; aber auch keine Worte, um das auszudrücken, was wie eine Last in ihnen hockt: die Ahnung um die Sinnlosigkeit des Kampfes, der in wenigen Stunden auch für sie wieder beginnen wird.

Der Schlaf ist noch so fern. Sie sind müde und zerschlagen, aber ihre Nerven noch in voller Aktion, ebenso wie ihre Gedanken. Und dann klingt Udo Körners Stimme durch das Dunkel:

»Otto, wie war das damals eigentlich, als du vor der Themsemündung herunterkamst?«

Sekunden verrinnen. Ein schnelles Atmen, das Knistern einer Decke. Der Oberfähnrich hebt den Kopf und blickt zu den beiden anderen hinüber. Im Osten jaulen schwere Granaten durch die Luft, dann das Echo einer grollenden Detonation.

»Verdammter, fällt dir nichts anderes ein? Nun gut, ich war zwei Tage im Bach. Als sie mich fanden, war ich halb irr vor Durst und Hunger. Sie haben mich weit draußen aufgefischt. Eine Strömung muß mich hinausgetrieben haben. Wenigstens sagten sie das. Es war eine Seenotmaschine, die mich fand. Den Rest kannst du dir denken.«

Schweigen! Draußen knirschen Schritte über den Schnee.

Wahrscheinlich sind es Posten. Motoren dröhnen auf, Maschinen rollen zum Start.

»Und dann?«

Der Oberfähnrich weiß kaum, wovon sie sprechen. Körner hatte noch nie über diese Dinge geredet. So ahnt er nur die Zusammenhänge.

»Dann kam ich zum Ersatzhaufen und nach Italien, das heißt, nach Sizilien. Malta! Tag für Tag Malta. Müncheberg (Einer der erfolgreichsten Jäger in der Schlacht um Malta.) lag bei uns auf dem Platz. Hans Joachim Müncheberg. Sicher hast du schon von ihm gehört?«

»Ja! Und dann?«

»Dann ging es nach Rußland. Und als ich bei der Gruppe hörte, daß du hier bist, da bin ich auch gekommen.«

Es war wieder still in dem engen Erdraum. Nur ihr Atem ist zu hören. Draußen starten sie jetzt. Man hört es deutlich an dem vorbeiziehenden Motorenlärm. Sie lauschen dem verklingenden Dröhnen nach und denken an die Schwer-verwundeten im Rumpf der Maschinen. Minuten vergehen noch, bis Körner die Frage ins Dunkel schickt:

»Was hältst du von der Sache hier, Otto?«

Die Erwiderung kommt sofort:

»Was weiß ich? Bin ich ein General?«

Sekunden rinnen dahin. Dann wieder Körners Stimme:

»Es sieht nicht gut aus. Sie hätten vorher ausbrechen sollen. Nicht einmal die Ju-Kutscher (Flugzeugführer der Ju 52) glauben daran, daß sie das mit den 300 Tonnen täglich je schaffen werden. Und wenn das Wetter wieder schlechter wird, was dann?«

»Weiß ich nicht, verdammt noch mal. Irgendwie wird es schon klappen. Ist ja auch nicht unsere Sache, oder?«

»Nein, natürlich nicht.«

Der Oberfähnrich räuspert sich. Er redet von dem Gerücht, das wie ein Gespenst durch den Kessel schleicht:

»Sicher wird noch ein Ausbruch erfolgen«, sagt er, und seine Stimme ist voller Glaube und Eifer. »Überall hört man es. Sogar der Hauptmann und Eibner haben gestern darüber gesprochen.«

Die anderen sagen nichts, als ob das Wort, das sie alle mit letzter Hoffnung erfüllt, ein Heiligtum wäre.

Ferner Motorenklang dröhnt durch die Nacht. Artilleriefeuer flackert auf, verstummt wieder. Der Widerschein von Blitzen zuckt über den Eingang des Bunkers. Schnee knirscht. Die Posten unterhalten sich. Ein Gewehrkolben knallt gegen eine Gasmaskenbüchse. Ein halb erstickter Fluch, Worte, die dumpf unter einem Kopfschützer hervorklingen.

»Am besten wir schlafen!« Otto Matuschkes Baß scheint den ganzen Raum zu füllen. »Morgen gibt es vielleicht einen harten Tanz, 'ne ganze Menge Stukas soll mit uns überfliegen, wie ich gehört habe. Eibner hat es erzählt. Macht die Klappe zu und schaltet euer Hirn ab. Morgen könnt ihr es wieder gut gebrauchen.«

Keiner sagt mehr etwas. Doch es dauert noch lange, bis ihre Atemzüge ruhiger werden.

Vor dem Bunker hockt die Nacht in tiefster Finsternis.

Nur noch fünf Stunden ...

Der neue Morgen ist im Osten kaum über den Horizont gestiegen, als sich zwei Me 109 mit röhrenden Motoren über den Schnee schieben. Während sie am Bunker vorbeirollen, hebt der Pilot der einen Maschine die Hand und winkt kurz zu den Männern hinüber, die weiter drüben auf dem festgestampften Flockenteppich stehen. Sie winken zurück. Einer von ihnen tut es länger als die anderen.

Die Jagdmaschinen rollen über den Platz und stoppen vor einigen Ju 52, deren Motoren bereits laufen.

Dann stiebt der Schnee auf und verdichtet sich zu langen, weißen Fahnen. Die Transporter rollen an, heben sich in die Luft und drehen nach Westen ab.

Auf ihrer Fährte jagen kurz darauf die beiden Me 109 über die Schneepiste, und in Udo Körner ist ein seltsames, unerklärliches Gefühl, als er der weißen »Zehn« nachsieht, in der Otto Matuschke sitzt. Zusammen mit dem Oberfähnrich von Redden hatte er den Auftrag bekommen, die Transportmaschinen auf ihrem Flug nach Tanzinskaja zu begleiten und auf dem Nachschubflugplatz einige wichtige Ersatzteile abzuholen.

Sie gehen in den Bunker zurück und setzen sich um den warmen Ofen. Unteroffizier Moldauer hatte den Leutnant dorthin begleitet, nachdem Körner ihn darum gebeten hatte. Sie zünden sich eine Zigarette an. Körner schnallt den Riemen mit Leuchtpatronen um den Schaft seines Pelzstiefels und richtet sich dann wieder auf.

»Wir werden heute zusammen fliegen, Moldauer. Etwas Neues wird es bei diesem Einsatz sicher nicht geben. Trotzdem: Haben Sie noch irgendeine Frage?«

»Nein, Herr Leutnant!«

»Gut, dann...«

Ein Gefreiter streckt den Kopf zum Eingang herein. »Es ist soweit«, sagt er, »zur Einsatzbesprechung, Herr Leutnant!« Zehn Minuten später steigt Udo Körner in seine Maschine. Unteroffizier Handtke, sein 1. Wart, legt ihm die Gurte über die Schultern und klappt dann das Kabinendach zu. Auf der rechten Tragfläche steht ein Obergefreiter an der Andrehkurbel. Er braucht nicht lange warten. Schon wenige Augenblicke später steigt eine Leuchtkugel in die Luft. Die Kurbel dreht sich immer schneller, und der Motor springt an. Die vier Me 109 postieren sich seitlich hintereinander. Hauptmann Gernroth hebt die Hand, dann peitscht die auf Volltouren rotierende Luftschaube den Schnee nach hinten. Die Maschine verschwindet in einer weißen Wolke und schießt einige Zeit später wie ein heller Pfeil daraus hervor.

Die anderen folgen in geringen Abständen. Nacheinander

gleiten sie in das trübe Licht hinein, das unter dem wolkenbedeckten Himmel hängt.

Körners Maschine steigt den Wolken entgegen, die kaum achthundert Meter über der Erde hängen. Voraus, vielleicht sogar im Luftraum über der Wolga, gähnend große Wolkenlöcher. Die Stukas sind immer noch im Steigflug. Sie verschwinden jetzt in den Wolken, und auch Udo Körner erinnert sich des Befehls, den Ju 87 durch die dünne Dunstschicht zu folgen.

Von unten her zischen Leuchtstriche durch die Wolkendecke – die ersten Garben der sowjetischen Flak. Trotzdem verändern die Ju-87-Piloten ihren Kurs um keinen einzigen Grad. Dicht nebeneinander fliegen sie in zwei Ketten und einem Schwarm der Wolga entgegen.

\*

Die Vermittlung liegt im unteren Raum einer Kolchose am Rand des Flugplatzes von Tazinskaja. Der Gefreite Alsheimer hockt vor dem Klappenschrank, eine zerquetschte Zigarette in der Hand. Er sieht gerade durch eines der notdürftig geflickten Fenster, als wieder eine Klappe fällt. Der Gefreite drückt einen Stöpsel in die Buchse und meldet sich. Eine befehlsgewohnte Stimme klingt ihm entgegen.

»Oberst Körner, geben Sie mir mal einen Herrn vom Stab.«

»Jawohl, Herr Oberst!«

Die Verbindung ist schnell hergestellt. Der Gefreite verzieht das Gesicht, als eine Ju 52 tief über die Kolchose brummt. Er bleibt in der Leitung, weil er diese Stimme irgendwie kennt. Wenn ihn nicht alles täuscht, dann hatte dieser Oberst in den letzten Tagen schon mehrmals angerufen.

»Herr Oberleutnant«, sagt jetzt der Gefreite Alsheimer, »ein Herr Oberst Körner verlangt einen Herrn vom Stab. Bitte melden!«

Und dann geht es weiter:

»Oberleutnant Faber!«

»Hier Oberst Körner. Herr Faber, ich bin hier im Ort Tazinskaja. Wir haben in diesem Raum gerade zu tun, und darum möchte ich Sie um eine Auskunft bitten. Ich weiß, daß mein Sohn als Jagdflieger drüben in Stalingrad ist. Gibt es da keine Möglichkeit einer Verbindung zu ihm?«

Aus der Stimme des Oberleutnants hört der Gefreite Alsheimer jetzt das blanke Erstaunen heraus.

»Verbindung, Herr Oberst? Nein, das ist unmöglich. Herr Oberst kennen doch sicher die Verhältnisse. Im übrigen wäre es besser, wenn Herr Oberst einmal selbst hier vorbeikommen würden. Am Telefon...«

»Ich verstehe«, kommt es zurück. »Schön, ich werde nachher bei Ihnen vorbeisehen. Wie war doch Ihr Name?«

»Oberleutnant Faber, Herr Oberst.«

»Ich danke Ihnen!«

Ein Kübelwagen mit vereister Karosserie fährt etwa eine halbe Stunde später am Platzrand von Tazinskaja entlang. Einige in der Nähe herumlaufende Posten werfen dem Wagen gelangweilte Blicke zu. Sie unternehmen auch nichts, als sich das Fahrzeug dem Rollfeldrand nähert und dort stehenbleibt. Eine hochgewachsene Gestalt in einem Pelzmantel, eine russische Pelzmütze auf dem Kopf und in dicken Filzstiefeln, steigt aus und entfernt sich einige Schritte von dem Kübel.

Der Mann scheint den hektischen Betrieb auf Tazi zum erstenmal zu sehen. Wie gebannt beobachtet er die Transportmaschinen, die durch das Schneetreiben schaukeln, irgendwo auf der weißen Fläche drehen und dann in dichten Schneewolken dahinröhren.

Von den Kolchosen her, wo die Stäbe des Flughafenbereichs und des Lufttransportführers untergebracht sind, walzt ein Kettenkrad heran. Es hält in der Nähe. Der Fahrer rasselt

zurück, nachdem eine verummumte Gestalt in den Schnee gesprungen war.

Der Mann im Pelzmantel wendet jetzt den Kopf und geht auf den anderen zu. Als er dicht vor ihm ist, tippt er kurz an seine Pelzmütze und ruft dann die Worte in das Singen des Windes:

»Oberst Körner. Könnten Sie mir vielleicht...?«

Der andere blickt überrascht in das gerötete Gesicht des Offiziers. »Welch ein Zufall, Herr Oberst«, sagt er, »Herr Oberst hatten vor einiger Zeit mit mir telefoniert.«

»Ach, Sie sind Herr Faber?«

»Jawohl, Herr Oberst.«

»Das ist ja großartig. Also, Herr Faber, ich wollte ...« Er verstummt und folgt dem Blick des Oberleutnants, der nach Nordosten sieht. Im Tanz der Schneeflocken werden die Konturen einiger Ju 52 sichtbar, hinter denen jetzt zwei Jagdflugzeuge zum Vorschein kommen. Es sind Me 109, die nun dem Schneefeld von »Tazi« entgegendorücken, kaum zehn Meter über der Erde eine steile Kurve beschreiben, die Fahrwerke ausfahren und dann zur Landung anschweben. Der Oberleutnant deutet auf die beiden Jagdmaschinen. »Die kommen aus dem Kessel, Herr Oberst. Hier hätten Sie die beste Möglichkeit, etwas über Ihren Herrn Sohn in Erfahrung zu bringen.«

Oberst Körner nickt, und der Oberleutnant bemerkt den Ausdruck von Erregung auf seinem Gesicht. Sekundenlang versucht er sich vorzustellen, wie es in einem Mann aussehen mag, der seinen Sohn im Kessel weiß, aber es gelingt ihm nicht.

Inzwischen haben auch die Transportmaschinen die Landung beendet. Die beiden Me 109 preschen in hoher Fahrt über den Schnee. Ihre Piloten dirigieren sie auf einen der Kistenstapel am Platzrand zu, der von zahlreichen verschneiten Benzinfässern flankiert wird.

»Wenn Herr Oberst mich mitnehmen würden«, sagt jetzt der

Oberleutnant, »dann könnten wir zu den Maschinen hinüberfahren.«

»Ja, natürlich! Kommen Sie!«

Wenige Minuten später hält der Kübel vor den beiden Jagdflugzeugen. Die Piloten stemmen sich gerade aus den Kabinen. Erstaunt betrachtet Oberst Körner den einen der beiden, eine hünenhafte Gestalt, die in der unförmigen Pelzkombination noch wuchtiger wirkt.

Oberleutnant Faber winkt dem Flugzeugführer, und Otto Matuschke kommt mit mürrischem Gesichtsausdruck näher. Da weder der Oberleutnant noch der Oberst Dienstgradabzeichen tragen und sich daher von Mannschafts- oder Unteroffiziersdienstgraden nicht im geringsten unterscheiden, klingen Otto Matuschkes erste Worte auch entsprechend:

»Was ist denn los, verdammt noch mal? Habt ihr nichts anderes zu tun, als einen alten Mann durch die Gegend zu scheuchen?«

Der Oberleutnant schluckt, scheint aber sofort zu verstehen und produziert ein entschuldigendes Lächeln in Richtung des Obersten.

»Ich bin Oberleutnant Faber«, sagt er, »und das hier ist Herr Oberst Körner. Sie kommen aus Stalingrad?«

Matuschke zeigt sofort Wirkung.

»Entschuldigung«, krächzt er, »aber ich ...«

»Schon gut!« mischt sich jetzt Oberst Körner ein. »Militärische Gepflogenheiten scheinen mir in dieser Situation ohnehin überflüssig. Wie ist Ihr Name?«

Der Riese bringt die Innenseite seiner Pelzstiefelschäfte aneinander.

»Oberfeldwebel Matuschke, Herr Oberst!«

»Matuschke? Sie sind Matuschke?« Er streckt ihm die Hand entgegen. »Was glauben Sie, wie oft mein Junge Ihren Namen schon in Briefen erwähnt hatte. Waren Sie nicht so etwas wie sein Lehrmeister? Matuschke, ich freue mich, Sie endlich

einmal persönlich kennenzulernen.«

Otto Matuschke starrt ziemlich fassungslos auf die Hand des Obersten und dann wieder auf dessen Gesicht, ehe er seine Pranke endlich hebt und die Rechte des Offiziers umschließt.

»Ich – freue mich auch, Herr Oberst.«

»Matuschke, wie geht es ihm? Ist er gesund?«

Ein unsicheres Lächeln huscht über Otto Matuschkes Gesicht.

»Das ist er, Herr Oberst. Und ich glaube, er ist schon lange so weit, daß man sich keine Sorgen mehr um ihn zu machen braucht.«

\*

Die Stukas sind bereits jenseits der Front, und dort, wo ihre Bomben explodieren, stehen noch dünne Rauchsäulen über der verschneiten Trümmerwüste.

In jenem Augenblick, als Hauptmann Gernroth den Befehl zum Rückflug gibt, stehen die vier Me 109 im Luftraum zwischen der Geschützfabrik und dem Traktorenwerk. Weit voraus ziehen die Sturzkampfbomber im Tiefflug dahin. Ihre Umrisse werden immer kleiner, und die dicken Wolkensäcke scheinen sich förmlich über sie zu schieben.

Aus einer flachen Kurve heraus blickt Udo Körner noch einmal zur Wolga-Insel zurück, um dann befehlsgemäß zum Tiefflug überzugehen. Sekundenlang registriert er voller Erstaunen die Tatsache, daß die sowjetische Flak am Ufer ihren Beschuß eingestellt hatte, obwohl die Messerschmitt-Maschinen ihnen praktisch vor den Rohren herumfliegen. Im Gefolge dieser Überlegung ist sofort der Gedanke da, daß diese erstaunliche Tatsache eigentlich nur einen Grund haben kann.

Kaum eine Minute später findet das Rätsel, das für die Männer in den deutschen Jagdmaschinen eigentlich schon keines mehr ist, eine überraschende und äußerst folgenschwere

## Lösung.

Unteroffizier Moldauer sieht die fünf russischen Lagg-Jäger zuerst. Mit seinem hastig hervorgestoßenen Warnruf hatte der Kampf über der Ruinenfront des nördlichen Stalingrad eigentlich schon begonnen.

Die fünf Russen haben eine ausgezeichnete Angriffsposition, das Überraschungsmoment auf ihrer Seite und anscheinend einen erfahrenen Führer an ihrer Spitze. Noch im flachen Sturzflug trennen sie sich und stoßen dann von beiden Seiten auf die deutschen Rotten herab.

Ein Blick zurück! Unteroffizier Moldauer hängt wie an einer unsichtbaren Schnur dicht hinter dem Leitwerk, kleine Kondensfähnchen an den Tragflächen. Unten ist die Ruinenlandschaft immer noch ein langsam kreisendes weißes Brett. Die zwei Laggs haben bis jetzt noch keinen Vorteil herausgeholt. Sie sind so nahe, daß die Oberkörper der Piloten in den Kabinen zu erkennen sind.

Blitzschnell wirbeln die Gedanken durch Udo Körners Hirn. Er sucht alle Tricks, Listen und Erfahrungen zusammen, über die er verfügt. Eine kurze Kopfwendung, und die drei anderen roten Jäger kommen ins Blickfeld. Auch sie kreisen um die beiden Maschinen mit den dunklen Balkenkreuzen auf den Tragflächen. Ein Wort klingt in die lastende Stille:

»Moldauer?«

»Ja?«

»Aufpassen, wir hauen nach unten ab. Dranbleiben. Achtung – jetzt!« Die Maschine wirbelt in die Gegenkurve, und gleichzeitig senkt sich der Bug nach unten. Die Erde rast auf die Frontscheibe zu. Ein kurzer Zug am Knüppel. Der Gashebel wandert auf Vollast. In fast senkrechtem Steigflug zischen die beiden Me 109 wieder in die Höhe, vorbei an den sowjetischen Laggs, die jetzt in halber Rückenlage drehen und aber schon im Ansatz zum Sturz von ihren Piloten wieder herumgerissen werden.

In diesem Moment erkennt Udo Körner, daß in den Maschinen mit den roten Sternen Männer sitzen, die offenbar Meister ihres Faches sind. Seine nächsten Befehle kommen in Sekundenschnelle:

»Wieder nach unten weg, zur Seite scheren, mindestens fünfzig Meter Abstand, dann wieder hoch und aus der Rückenlage heraus auf sie runter. Fertig – los!«

Erneut stechen sie nach unten. Einige Kilometer entfernt wirbeln die anderen durcheinander. Ein Feuerblitz steigt am Himmel auf, ein dunkler Regen. Alles rollt mit unheimlicher Schnelligkeit ab. Jede Sekunde kann zum kostbaren, unwiederbringlichen Vorteil werden bei diesen Turnieren am Himmel.

In der Totenlandschaft nördlich des »Tennisschlägers«, im Kraterfeld vor der Metallurgischen Fabrik und weiter oben bei der Geschützfabrik sind unzählige Ferngläser zum Himmel gerichtet. In den Okularen erscheint jetzt eine Me 109, die überraschend zu einer Art Looping ansetzt, sich nach kurzem Sturz wieder nach vorn dreht und dann aus kurzer Entfernung auf einen dicht unter ihr vorbeiziehenden sowjetischen Jäger feuert. Schon Sekunden später kippt die russische Lagg mit einer immer länger werdenden Feuerschleppen nach unten weg und zerschellt irgendwo auf den Ausläufern der verschneiten Steppe.

Udo Körner jagt an dem getroffenen Gegner vorbei. Er spürt nichts in sich, weder Triumph noch Jubel, höchstens eine geringe Erleichterung. Sein Blick kreist in die Runde.

Fast im gleichen Augenblick hat Körner das Gefühl, ein furchtbarer Schlag reiße seinen linken Arm aus dem Gelenk und seinen Kopf von den Schultern. Für Sekunden sitzt er völlig bewegungsunfähig hinter seinem Knüppel, im Unterbewußtsein auf das Bersten des Kabinenglases lauschend und auf die Glutstriche starrend, die über ihn hinwegzischen. Dann hört er die mit gellender Stimme hervorgestoßenen Rufe

wieder, seinen Namen und dann nichts mehr.

Als die rötlichen Schleier wieder zu weichen beginnen, sieht er die weiße Schneefläche vor sich, in die sich die Motorspitze der Maschine jeden Augenblick hineinzubohren scheint.

Der schwache Zug am Knüppel ist mehr instinktive Reaktion als bewußtes Erkennen der tödlichen Gefahr. Die Luftschaubennabe hebt sich, und die verschneite Steppe huscht jetzt dicht unter der Maschine dahin.

Die bunten Sterne tanzen wieder vor den Augen, und eine unerklärliche, fast wohlige Gefühlswoge schwemmt alles mit sich. Erst der Geruch von Hitze und Rauch zerrt den erschlaffenden Willen noch einmal aus seiner Lethargie. Die Lider scheinen mit Bleigewichten beschwert zu sein, als sie sich wieder heben.

Plötzlich ist der dicke Schneeteppich wieder da mit eckigen, dunklen Gebilden darauf. Schnee stäubt jetzt über die Kabine, und kurze, rhythmische Stöße schütteln die Maschine. Der Oberkörper des Leutnants wird nach vorn geworfen und wieder zurückgeschleudert. Wie in Trance bewegen seine Füße die Seitenruderpedale, während seine Rechte sich um den Knüppel klammert.

Mit kreisenden Armbewegungen winken einige Warte die Ju 52 ein, die vor wenigen Minuten gelandet waren. Über Pitomnik kreisen noch zwei Jäger, die jetzt die Fahrwerke ausfahren und dem Landekreuz entgegenslipen.

Feldwebel Wendelin war vor einiger Zeit über das Rollfeld gelaufen, um drüben bei dem technischen Kommando der Transportgruppe Feldwebel Emig zu besuchen, einen alten Bekannten aus früheren Jahren. Sie stehen nebeneinander vor einem Benzinbunker, als die zwei Me 109 ausrollen und kurz darauf zwei weitere Messerschmitt-Jäger von Osten her auf den Platz zupreschen.

Beim Anblick der zwei Me 109 verhärtet sich Wendelins Gesicht. Er ahnt, daß dieser Kampf auf ihrer Seite Opfer

gefordert hat. An den Nummern der jetzt vorbeirasenden Maschinen erkennt er, daß nur der Hauptmann und Unteroffizier Moldauer zurückgekommen sind.

Keine der Maschinen fliegt mit wackelnden Tragflächen über die Schneepiste. Sie kurven ein und setzen sofort zur Landung an.

Auf der breiten Fahrbahn, die von Pitomnik nach Gumrak hinaufführt, kommen Laster angefahren. Sie halten vor einem der Bunker, die durch große Rote-Kreuz-Fahnen als Sanitätsplätze gekennzeichnet sind. Zwei Männer ziehen eine reglose Gestalt von der Ladepritsche.

»He«, sagt Feldwebel Emig zu Wendelin, »sieh mal, das ist doch einer von euch!«

Wendelin fährt herum, sieht die Pelzstiefel an den Füßen des Verwundeten, die Lederjacke. Ohne eine Erwiderung stapft er davon, auf den Lkw zu.

Schon aus einiger Entfernung erkennt er, wen die Männer gerade auf den Bunker zutragen. Er hastet ihnen nach und packt den großen Obergefreiten an der Schulter. »Mann, wo habt ihr denn den gefunden?«

»Drüben!« Der Obergefreite deutet nach Nordosten. »Ist es einer von euch? Er ist neben der Rollbahn im Schnee gelandet. Wir haben ihn aus der Maschine geholt.«

Wendelin schiebt seine Mütze nach hinten und blickt auf das bleiche Gesicht mit dem blutverschmierten Verband und die zerfetzte Jacke, deren linker Ärmel nach unten hängt.

»Leutnant Körner!« murmelt er. »Das ist ja ...« Er wischt sich über die Augen und sagt dann: »Bringt ihn hinein! Ich werde drüben Bescheid sagen.«

Eine Viertelstunde später betritt er den Gefechtsstandbunker. Hauptmann Gernroth, Feldwebel Eibner, der den Einsatz nicht mitgemacht hatte, und Unteroffizier Moldauer sitzen auf Kisten und sehen dem Feldwebel mit fahlen Gesichtern entgegen. Otto Matuschke und der Oberfähnrich stehen im Hintergrund des

Raumes. »Was ist?« fragte Gernroth mit rauer, fast tonloser Stimme. »Herr Hauptmann, drüben bei den Sani-Bunkern – eben haben sie Leutnant Körner gebracht!«

»Was ist mit ihm?« sagt Matuschke. »Hat es ihn schwer erwischt?«

»Ich weiß es nicht«, erwiderte Wendelin. »Sie haben sein Gesicht und seinen Oberarm verbunden. Alles voll mit Blut. Er war bewußtlos.«

»Wenigstens lebt er noch«, murmelt Gerhroth, »denn auf Purschaller brauchen wir nicht mehr zu warten.« Er steht auf und zertritt die Zigarette auf dem Boden. »Kommt, wir wollen nach ihm sehen.«

Matuschke steht mit gesenktem Kopf da, als die anderen bereits auf den Eingang zugehen.

Der Hauptmann dreht sich um.

»Wollen Sie nicht mit, Matuschke?«

Der Oberfeldwebel scheint aus tiefen Gedanken zu erwachen.

»Selbstverständlich, Herr Hauptmann. Ich habe nur – drüben in Tazinskaja – ich mußte gerade daran denken ...«

»An was denn, zum Teufel?« fährt Gernroth ihn gereizt an.

»Sein Vater war drüben. Oberst Körner, Er hat mit mir gesprochen.« Ein bitterer Zug huscht über Matuschkes Gesicht. »Und ich habe auch noch gesagt, er brauchte sich um den Leutnant jetzt keine Sorgen mehr zu machen.«

Gernroth hebt überrascht den Kopf.

»Sein Vater? Drüben in Tazi? Er ist Oberst? Das wußte ich nicht.«

Schweigend laufen sie am Rollfeld entlang, wo Männer der Flughafenbetriebskompanie die Transporter entladen. Bald wird die Dämmerung herabsinken, und im Schutz der Nacht werden weitere Maschinen mit Nachschub an Bord anfliegen.

Die Dämmerung senkt sich bereits über den Platz, als sie das kleine Heerlager an der anderen Seite der Schneepiste

passieren. Hunderte von Fahrzeugen halten in der Nähe der Lagerplätze, wo das Herz des Kessels pulsiert, das den Hunderttausenden Lebenskraft einhauchen soll. Aber es schlägt Von Tag zu Tag langsamer und unruhiger, und die Blicke der Vermummten, die den Fliegern nachsehen, sind leer und stumpf, gleichgültig und schicksalsergeben.

Ein Sanitäter mit einem gelblichen Gesicht, eine blutverschmierte Schürze vor dem Leib, schüttelt den Kopf, als sie nach dem Leutnant Udo Körner fragen.

»Er lebt«, sagt er, eine Zigarette zwischen den vom Nikotin gefärbten Fingern, »und sie haben ihn jetzt gerade auf dem Tisch. Reden können Sie nicht mit ihm, Herr Hauptmann. Vielleicht werden wir ihn heute nacht noch in eine Maschine packen, die ihn ausfliegt.«

»Was hat er denn?«

Der Sani – sein Dienstgrad ist nicht festzustellen – scheint den gereizten Ton in Gernroths Worten überhaupt nicht zur Kenntnis genommen zu haben. Er deutet mit einer Vagen Geste auf den Gang, Wo die Schwerverwundeten dicht nebeneinander liegen, stumm, stöhnen oder still vor sich hin wimmernd. »Es sind zu viele, Herr Hauptmann, bitte, entschuldigen Sie mich jetzt. Ich muß wieder hinein.«

Aus den Wolken Wirbeln Schneeflocken, als sie wieder draußen stehen.

Es ist Nacht geworden in Pitomnik. Die Motoren einer Ju 52 drehen im Leerlauf. Mit geübten und doch schwerfällig anmutenden Bewegungen schieben Männer die Tragen mit Schwerverwundeten in die Ladeluke der Transportmaschine.

Neben der Öffnung steht der Bordmechaniker des Transportflugzeugs, ein Obergefreiter. Er zählt jede Trage und blickt manchmal in den dunklen Rumpf hinein, in dem zuweilen eine Taschenlampe aufflammt. Der schmale Lichtschein geistert dann über verzerrte Gesichter, Verbände und zusammengekrümmte Körper, auf denen kleine Pappkarten

hängen – für viele der Entlassungsschein aus der Hölle und ein Ausweis, der das Leben bedeuten kann.

Der Bordmechaniker tritt einen Schritt zur Seite, als sie eine Trage heraufschieben, auf der ein Mann mit einem völlig verbundenen Kopf liegt. Nur dort, wo sich der Mund befinden muß, gähnt eine kleine Öffnung. Der Schwerverwundete regt sich nicht. Im Schein einer gerade aufflammenden Lampe liest der Bordmixer der »Anton-Gustav« die mit ungelenker Blockschrift hingemalten Worte:

»Tebes, Karl, Wachtmeister, Sturmgeschütz ...«

Weiter kommt er nicht, denn der dünne Lichtstreifen erlischt.

»Fertig!« sagt jetzt der Bordmechaniker zu einem der draußen stehenden Sanitäter. »Wir sind voll!«

Der andere nickt und dreht sich um. Über die Schulter hinweg sagt er noch: »Macht es gut, Kumpels, und kommt bald wieder!«

Der Bordmixer verriegelt das Luk und geht zur Pilotenkanzel. »Du kannst abhauen, Seppe«, sagt er zu dem hinter dem Steuerhorn sitzenden Unteroffizier.

Schweigend nimmt der Pilot die Meldung zur Kenntnis und erhöht die Drehzahl der Motoren. Draußen gibt einer der Warte ein grünes Lichtsignal. Bremsklötze sind weg, heißt das, ihr könnt...

Hinten im Rumpf klammert sich ein Sanitätsgefreiter zwischen den Reihen der Tragen mit den Schwerverwundeten an eine Verstrebung. Er atmet erleichtert auf, als er spürt, daß die Maschine vom Boden weggekommen ist und in der Luft schwebt. Dann richtet er sich auf und tappt vorsichtig zwischen den Tragen entlang.

Bei dem Mann mit dem Kopfverband kauert er sich wieder nieder. Er sieht die verbundenen Hände und das Zucken des gemarterten Körpers.

Sturmgeschütze! denkt er, das ist auch so eine Sache. Sicher sind sie in Brand geschossen worden. Er blickt auf den

verbundenen Kopf und dreht sich um, als ein heißer Atem sein Gesicht streift.

Sein Kamerad kniet halb hinter ihm. Er deutet auf eine Trage in der Nähe und schreit durch das Dröhnen der Motoren dem anderen die Worte ins Ohr: »Das da ist ein Flieger von Pitomnik, ein Leutnant. Du mußt ihn auch kennen. Er hat schon oft mit uns geredet.«

»Was hat er denn?«

»Nicht mal allzu viel, wenn du dir die anderen dagegen anguckst. Etwas mit dem Oberarm und eine schwere Splittergeschichte im Gesicht. Aber die brauchen sie halt noch nötiger als die anderen, daher haben sie ihn wohl auch gleich hier reingepackt.«

»Mann«, knurrt der andere, »was heißt reingepackt? Wer hätte ihn denn in Pitomnik behandeln sollen?«

»Hast recht«, meint der andere Sani. Er blickt jetzt auf den mit dem verbrannten Gesicht und sucht nach dem Puls über dem Handgelenk. Aber er findet ihn nicht, weil die Binden zu weit in die Höhe reichen. Da drückt er den Finger gegen die Halsschlagader. Schon nach einigen Sekunden sieht er den Kameraden an und sagt:

»Den kannst du nachher gleich aussortieren lassen, der hat es hinter sich.«

»Was?«

»Brauchst nicht mehr nachzusehen. Es ist so.«

Sie starren beide auf den reglosen Körper, der nur noch vom feinen Vibrieren der Motoren, das durch den Rumpf läuft, leicht bewegt wird. In den letzten Monaten hatten sie schon so viel Leid und grauenhafte Verletzungen gesehen, daß selbst ihr Mitleid unter der Last ihrer schweren Pflicht allmählich zu verkümmern begann.

Auch dieses Mal liegt nun ein Toter vor ihnen, den sie später in Tazinskaja in den Schnee legen werden: einen von Tausenden aus den Reihen der 6. Armee in Stalingrad.

Der Sturm peitscht die Schneeflocken gegen die Gesichter der Männer, die in Tazinskaja auf den Motorenlärm lauschen, der aus den tiefhängenden Wolken von Osten her zu ihnen herabbrandet.

Leuchtfeuer flackern auf dem Rollfeld auf, in deren Widerschein die einlandenden Transportmaschinen wie langsam dahinhuschende Schemen anmuten. Hinter den Steuersäulen Piloten aller Dienstgrade, die unter stetigem Einsatz ihres eigenen Lebens einmal über 42.000 Verwundete aus der Totenlandschaft an der Wolga herausgeholt haben sollten.

Lampen kreisen über den Köpfen von Mechanikern, und die großen Flugzeuge dröhnen gehorsam heran. Sanitätswagen fahren mit abgeblendeten Lichtern über den Schnee und halten dort, wo die Maschinen zum Stillstand kommen werden. Dutzende von Männern nähern sich den Ausstiegsluken und greifen nach den Tragen mit den Opfern der Schlacht an der Wolga.

Ein Stück abseits des gespenstigen, fast lautlosen Treibens stehen zwei Offiziere und beobachten das makabre Bild.

»So geht das bald jede Nacht, wenn das Wetter es einigermaßen zuläßt, Herr Oberst!« sagt Oberleutnant Faber.  
»Nacht für Nacht!«

Oberst Körner nickt. Er sieht zu, wie die Sanitäter eine Trage nach der anderen in die Sankas schieben und dann auf die Pritschen von Lastwagen. Er hebt erregt die Hand, als er erkennt, wie einige der Verwundeten in den Schnee gelegt und dann unter den Körpern der Draufliegenden die Bahnen weggezogen werden.

»Sind das...?«

»Ja, Herr Oberst, das sind Männer, die unterwegs gestorben sind.«

Mit einer ehrfürchtigen Bewegung nimmt Oberst Körner seine Pelzmütze ab. Der eisige Wind zerrt an seinen Haaren, aber er scheint die Kälte nicht zu spüren. Er hat die Mütze noch

in der Hand, als er sich wieder an den jungen Oberleutnant wendet.

»Ich danke Ihnen, Herr Faber. Wie Sie wissen, war dies mein letzter Tag bei Ihnen. Und – wenn mein Junge einmal hier bei Ihnen vorbeikommen sollte, dann grüßen Sie ihn von seinem Vater.«

Er streckt Faber die Hand entgegen, setzt die Pelzmütze auf und stapft mit schwerfälligen Schritten auf den in der Nähe haltenden Kübelwagen zu.

Von Osten her klingt erneut das Dröhnen von Motoren durch die Nacht, als das Fahrzeug sich in Richtung Tazinskaja durch den Schnee wühlt...

**ENDE**

## **20-cm-Kanone (E)**

Dieses Eisenbahngeschütz besaß eine Rundumlafette auf zwei vierachsigen Drehgestellen und hatte das Rohr der Schiffskanone S.K. C/34 vom Kaliber 20,3 cm. Die Kanone wurde im Rahmen des »Sofortprogramms« von 1936 bei Krupp angefertigt. In einer Entwicklungs- und Bauzeit von 1936 bis 1941 wurden insgesamt acht Geschütze dieser Art gebaut. Diese Mammut-Waffe sollte den damals existenten Mangel an Geschützen für schweres Flachfeuer ausgleichen helfen.

### **Technische Daten**

Kaliber:	203 mm
Rohrlänge:	12.150 mm
Länge des gezogenen Teiles:	9.527 mm
Gewicht des Rohres:	20.700 kg
Gesamtgewicht in Feuerstellung:	86.100 kg
Länge über alles:	18,44m
Mündungsgeschwindigkeit der Geschosse:	925 m/sec.
Schußweite:	36,4 km
Feuergeschwindigkeit:	30 Schuß/Stunde

## Deutsche Geschütze



**20-cm-Kanone (E)**