

**DER  
LANDSER**

Heft 5 15 — Seiten 48 — Preis 1,60 — Abt. 10 11  
Schwarz-weiß 1,80 — Werbung 10 11 — Abt. 10 11

**1,60 DM**

**Erlebnisberichte zur  
Geschichte des  
Zweiten Weltkrieges**

**1080**

**L. VRBA**

# **MIDWAY**

**Juni 1942. — Die große See-Luftschlacht im Pazifik**



Scan & Korrektur: Keulebernd

## Ritterkreuzträger der Luftwaffe



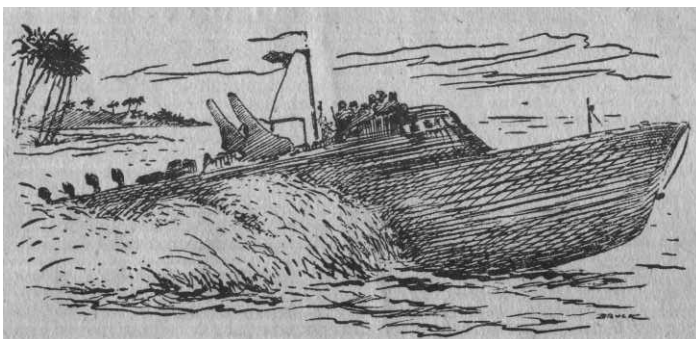
### **Ernst Börngen**

Im Jahre 1940 flog der am 7.2.1916 in Meuselwitz/Thüringen geborene B. als Leutnant bei der II. Gruppe des Jagdgeschwaders (JG) 27, dem späteren »Wüsten-Jagdgeschwader«, das einmal in Hans-Joachim Marseille seinen berühmtesten Piloten haben sollte. B. wurde zunächst Staffelkapitän der 5. Staffel des JG 27 und danach Kommandeur der I. Gruppe. Er errang seine meisten Luftsiege auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz, über Italien und schließlich als Angehöriger der Reichsverteidigung, deren Aufgabe darin bestand, die nach Deutschland einfliegenden viermotorigen US-Bomber abzuwehren. Eine dieser »Fliegenden Festungen« wurde von Börngen am 19.5.1944 bei Helmstedt gerammt. Er erlitt dabei schwere Verletzungen und verlor den rechten Arm. Das Ritterkreuz war B. am 3.8.1944 verliehen worden. Der spätere Major hatte auf über 450 Feindflügen 45 Luftsiege errungen, darunter die bemerkenswerte Zahl von 24 viermotorigen Bombern.

(Quellennachweis: »Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe – Jagdflieger«, Dieter Hoffmann-Verlag, Mainz.)

# Midway

## **Juni 1942. – Die große See-Luftschlacht im Pazifik**



Im Juni 1942 näherte sich eine gewaltige japanische Armada, darunter der Schlachtschiffgigant »Yamato«, einem winzigen Eiland im weiten Pazifik, dem Midway-Atoll. Die Absicht der japanischen Streitkräfte, die Insel zu erobern und zu einem eigenen Stützpunkt auszubauen, beschwor eine der schwersten Seeschlachten der Kriegsgeschichte herauf. Zum ersten Mal bestimmten von Flugzeugträgern aus gestartete Maschinen den Verlauf des Kampfes, und zum ersten Mal entschieden sie auch den Ausgang einer maritimen Groß-Operation. Nach dem japanischen Überfall auf die US-Flotte im Hafen von Pearl Harbor (Dezember 1941) mit den nachfolgenden triumphalen militärischen Erfolgen des Kaiserreiches hatten die amerikanischen Piloten durch die Versenkung großer japanischer Flugzeugträger gleichzeitig auch eine Wende im pazifischen Kriegsgeschehen eingeleitet. Von der ersten Phase dieses mit ungeheurer Erbitterung geführten Ringens handelt die nachfolgende dokumentarische Schilderung.

Die Redaktion

## Der historische Hintergrund

Am 7. Dezember 1941 führten die Japaner den Offensivschlag gegen Pearl Harbor und erreichten Ende des Monats mit der »Südoperation«, die sich nach Südostasien und auf die Philippinen richtete, alle Ziele der 1. Phase ihrer Eroberungszüge. Anfang 1942 errangen sie weitere Siege: Kendare, Lae, Salamaua, Bau, Bougainville, Java, Sumatra, Borneo, Celebes, Malaya, Singapur, Burma und Rabaul wurden überrannt, die britischen Schlachtschiffe REPULSE und PRINCE OF WALES versenkt. Auf der Höhe von Tricolamee hämmerten Admiral Nagumos Flugzeugträger zwei britische Kreuzer sowie den Träger HERMES in den Grund und legten Colombo in Trümmer.

Durch diese Erfolge waren nicht nur wichtige Rohstoffgebiete gesichert worden, sondern das kaiserliche Imperium hatte auch seinen Machtbereich gewaltig ausgedehnt und strategische Schlüsselpositionen eingenommen. Das japanische Volk jubelte, und der Siegestaumel – durch Pressemeldungen über die angeblich »wankende Moral« der Amerikaner und ihre nun verdunkelten »Geisterstädte« noch zusätzlich geschürt – drängte förmlich zu neuen Taten. Aber das Kaiserliche Hauptquartier war vorerst noch unschlüssig. Einige Mitglieder des Stabes wollten über Ceylon hinaus weiter westwärts vorstoßen und im Nahen Osten mit Rommels Afrika-Korps Verbindung aufnehmen; die alten Schreibtischstrategen jedoch beharrten auf der Beibehaltung des Südkurses mit Richtung auf Neu-Kaledonien, Samoa und Fidschi, um Australien zu isolieren.

Da geschah etwas Unerwartetes, Am 18. April 1942 dröhnten plötzlich dreizehn US-Mitchell-Bomber über Tokio und warfen Spreng- und Brandsätze ab, während drei andere Kobe, Osaka und Nagoya angriffen. In Tokio fiel das nicht weiter auf, Weil gerade eine Luftschutzübung zu Ende ging

und die Einwohner in den amerikanischen Bombern eigene Maschinen vermuteten. Aber Ministerpräsident Hideki Tojo, der sich eben auf einer Routine-Inspektion befand und im Flugzeug dem kleinen Landeplatz Nito entgegenschwebte, entdeckte plötzlich die »merkwürdigen, braungestrichenen« Maschinen und erschrak: US-Bomber!

Der angerichtete Schaden war zwar gering, dafür aber der Schock im Volk um so größer und der Glaube an die Sicherheitszonen im Pazifik gewaltig erschüttert. Die Fachleute im Marine-Oberkommando stimmten darin überein, daß die schweren Flugzeuge unmöglich von Trägern aus gestartet sein konnten und vermuteten deren Absprungbasis auf den Midway-Inseln, die auf halbem Weg zwischen Hawaii und Japan liegen.

Auch der von allen verehrte Admiral Isoroku Yamamoto, Oberbefehlshaber der Vereinigten Flotte der Kaiserlich-Japanischen Marine, schloß sich dieser Meinung an; nur glaubte er, der Angriff habe dem kaiserlichen Palast gegolten. Jedenfalls lieferte dieses spektakuläre Ereignis den Grund, Midway auszuschalten. Um die Verwirrung in Japan noch zu steigern, hatte Präsident Franklin Delano Roosevelt als Startplatz der Bomber »Shangri-La« genannt, was lediglich einen Buchtitel bezeichnete.

Der berühmt gewordene »Doolittle-Raid« hatte eine interessante Vorgeschichte: Die Absicht der Amerikaner, sich durch einen Schlag gegen Japan für Pearl Harbor zu revanchieren und damit die öffentliche Meinung in den USA wieder aufzurichten, stieß auf große Schwierigkeiten. Da die Eindringtiefe der eigenen Trägerflugzeuge nur 300 Seemeilen betrug, hätten die Träger wiederum näher als 500 Seemeilen an Japan heranfahren müssen, wobei die Entdeckungs- und Angriffsgefahr nicht auszuschließen war. Da boten sich als Lösung die Heeresbomber an, deren Reichweite und Tragfähigkeit die der Trägermaschinen weit übertrafen.

Bei Probestarts auf dem Träger HORNET stellte sich dann heraus, daß die B-25-Maschinen zwar abheben, aber auf dem Flugdeck nicht wieder landen konnten. Auch dafür fand sich ein Weg. Für die Landungen wurden einfach Plätze in China ausgesucht. Die Bomber hatten auch keine beklappbaren Flügel, um unter Deck verstaut werden zu können, doch die HORNET packte dann die 16 Maschinen auf das Flugdeck, und zusammen mit dem Träger ENTERPRISE, 4 Schweren Kreuzern, 8 Zerstörern und 2 Tankern zog der Verband Anfang April nördlich von Hawaii nach Westen. Vizeadmiral William F. Halsey führte. Knapp 1000 Seemeilen vor Tokio wurde Treibstoff ergänzt. Der Plan war, auf 500 sm\* heranfahren, die Maschinen nachmittags starten und nachts angreifen lassen. Oberst Jimmy Doolittle sollte vorausfliegen und über Tokio Brandbomben zur Zielbeleuchtung abwerfen.

Doch es kam anders. Der Verband wurde zu früh gesichtet, und die Maschinen mußten bereits 650 sm vor dem Ziel aufsteigen, während die Träger mit Höchstfahrt nach Osten abliefen. Nun waren die Bomber bereits mittags über den Einsatzpunkten, erfüllten ihren Auftrag und flogen dann noch 1.100 Meilen weiter nach China, wo sie nachts eintrafen. Aber die Plätze in dem von Tschiang Kai-schek kontrollierten Gebiet waren nicht landeklar. Beim Aufsetzen gingen 4 Maschinen zu Bruch, 11 mußten vor dem Aufschlagen von den Besatzungen mit Schirmen verlassen werden, und eine kam in Wladiwostok (Sowjetunion) herunter.

Während das Unternehmen in Amerika große Genugtuung auslöste, beschloß das japanische Oberkommando endgültig, Midway zu annektieren. Mit der Besetzung war gleichzeitig die Hoffnung verbunden, eine zusätzliche Schlüsselstellung im Pazifik und das Sprungbrett für eine spätere Hawaii-Invasion gewinnen zu können.

Die Absicht, Midway zu erobern, tauchte jedoch bereits im

---

\* sm = Seemeile = 1852 m

Februar auf und wurde wegen der offensichtlichen Schwierigkeiten dann wieder aufgegeben. Midway lag 2.200 sm entfernt und mußte ohne landgestützte Flugzeuge angegriffen werden; um beide Inseln zu nehmen und zu halten, würde viel Schiffsraum benötigt, der anderswo gebraucht wurde; die Zeit war auch zu kurz, um die erforderliche Ausrüstung und Versorgung sicherzustellen. Und nicht zuletzt lag Midway im Bereich der auf Hawaii stationierten US-Luftwaffe. Aber Midway hatte einen Vorzug, der alles andere überwog: Yamamoto war dafür! Deshalb gab der Admiralitätsstab am 5. April, wenn auch ungern, schließlich seine Zustimmung, und Yamamoto hängte als Anerkennung die Operationen gegen Fidschi-Samoa und die Aleuten daran.

Nach der Doolittle-Aktion erhielt Kapitän z. S. Kameto Kuroshima, Chef der Operationsabteilung, den Auftrag, das Gesamtunternehmen beschleunigt auszuarbeiten. Die auseinanderlaufenden Einzelphasen erforderten daher 16 verschiedene Gruppen von Schiffen, deren Einsatz wiederum zentral koordiniert werden mußte.

Kernstück des Plans bildete der Tag »N« (Landung auf Midway); »N-3« sollte den Schlag gegen die Aleuten auslösen, bei »N-2« hatte Admiral Nagumos Kampfgruppe mit 6 Trägern aus Nordwesten gegen Midway vorzustößen und die Inseln sturmreif zu bomben.

Für »N« selbst war vorgesehen: Angriff der Landungsverbände, unterstützt von der 2. Flotte (Kondo); inzwischen sollte die Hauptflotte (Yamamoto), rd. 300 sm zurück, zwischen die beiden Verbände aufschließen und die US-Flotte vernichten, sobald sie Midway zu Hilfe kam. Von der Aleuten-Gruppe würden einige Schiffe nahe genug warten, um rechtzeitig in die Schlacht eingreifen zu können. Zusätzlich waren zwei Kordons von U-Booten zwischen Hawaii und Midway zu postieren, um die Feindabsichten rechtzeitig zu melden. Dies war das Gerüst des Plans, den Yamamoto billigte

und dann seinem Stab zur »Feinarbeit« überließ.

Fregattenkapitän Yoshiro Wada, Signaloffizier, lieferte das Verbindungssystem zwischen den Verbänden. Fregattenkapitän Yasuji Watanabe nahm sich der taktischen Probleme an. Fregattenkapitän Akira Sasato war für Flugzeug- und Pilotenfragen zuständig, andere Stabsoffiziere kümmerten sich um Navigation, Landungen und Nachschub.

Am 1. Mai 1942 war die Planungsphase beendet, und die Befehlshaber der verschiedenen Verbände wurden vier Tage lang unter dem Vorsitz von Konteradmiral Matome Ugaki, dem Chef des Stabes, am Sandkasten in die Operationsdetails eingewiesen. Am 5. Mai erließ das Kaiserliche Hauptquartier unter Feldmarschall Sugiyama und Großadmiral Nagano schließlich den »Erweiterten Plan« (Marinebefehl Nr. 18 und Zusatzbefehle), der die 2. Phase der Eroberungen einleiten sollte: Besetzung von Port Moresby (Neu-Guinea), Tulagi (Salomonen), Midway sowie Adak, Attu und Kiska (Aleuten). Wie immer fehlte dem strategischen Konzept die klare Schwerpunktbildung, ein Umstand, der sich später rächen sollte.

Für die Unternehmen Tulagi und Moresby, bis zum 3. bzw. 5. Mai terminiert, standen folgende Verbände bereit, die in Rabaul sammelten:

**Trägerkampfgruppe:** Die Träger ZUIKAKU und SHOKAKU mit je 63 Flugzeugen (21 Jäger, 21 Sturzbomber, 21 Torpedo (T)-Maschinen), 2 Schwere Kreuzer, 6 Zerstörer.

**Tulagi-Gruppe:** 1 Schwerer Kreuzer, 2 Zerstörer, 7 Minen-sucher, 2 Minenleger, 1 Transporter.

**Moresby-Gruppe:** 1 Leichter Kreuzer, 6 Zerstörer, 5 Minen-sucher, 1 Minenleger, 11 Transporter, 3 Hilfsschiffe.

**Unterstützungs-Gruppe:** 2 Leichte Kreuzer, 1 Seeflugzeug-mutterschiff, 3 Kanonenboote.

**Deckungs-Gruppe:** 3 Schwere Kreuzer, 1 Leichter Träger SHO-HO (21 Flugzeuge), 1 Zerstörer.

**U-Boot-Gruppe:** 5 Patrouillen-, 2 Angriffs-U-Boote.

Der Oberbefehlshaber des Verbandes, Vizeadmiral Noatake Inouye, Chef der 4. Flotte, leitete die Operationen vom Flaggschiff, dem Kreuzer KASHIMA, der in Rabaul lag. Dort war auch das 25. Marine-Luftwaffengeschwader mit 70 Maschinen stationiert, am 4. Mai kamen 90 weitere hinzu.

Der Angriff auf **Midway** und die **Aleuten** bedurfte eines weit größeren Aufgebots:

**Träger-Gruppe** (Vizeadmiral Chuichi Nagumo):

AKAGI (21 Jäger, 21 Bomber, 21 T-Maschinen)

KAGA (30 Jäger, 23 Bomber, 30 T-Maschinen)

HIRYU (21 Jäger, 21 Bomber, 21 T-Maschinen)

SORYU (21 Jäger, 21 Bomber, 21 T-Maschinen)

Zusammen 272 Flugzeuge. Dazu 2 schnelle Schlachtschiffe, 2 Schwere Kreuzer, 12 Zerstörer.

**Hauptflotte** (Admiral Isoroku Yamamoto): 7 Schlachtschiffe (darunter die 68.000-t-YAMATO), Leichter Träger HOSHO (8 T-Maschinen), 2 Seeflugzeugträger (einer mit 2 Schnell-U-Booten und 6 Klein-U-Booten), 2 Leichte Kreuzer, 13 Zerstörer.

**Midway-Besetzungs-Gruppe** (Vizeadmiral Nobutake Kondo):

**Deckungs-Gruppe:** 2 schnelle Schlachtschiffe, 4 Schwere Kreuzer, 1 Leichter Träger ZUIHO (12 Jäger, 11 Bomber), 8 Zerstörer.

**Bombardement-Gruppe:** 4 Schwere Kreuzer, 2 Zerstörer.

**Transport-Gruppe:** 12 Transporter (Marine- und Heereslandungsgruppen, 2 Bau-Bataillone, Klein-U-Boot-Truppe, Wettertrupp; zusammen 5.000 Mann), 3 alte Zerstörer mit Sturmtruppen, 1 Leichter Kreuzer, 10 Zerstörer.

**Seeflugzeug-Gruppe:** 2 Seeflugzeugträger (28 Seeflugzeuge), die auf dem Atoll Kure, 60 sm westlich von Midway, eine Seeflugzeugstation einrichten sollten; 2 Zerstörer, 7 Minensucher.

»**Voraus-Abteilung**«: 15 U-Boote, davon 12 auf 500 bis 600

sm östlich von Midway in Wartestellung, 3 zur Versorgung von Flugbooten an Treffpunkten etwa in der Mitte zwischen Midway und Hawaii.

**Aleuten-Verband** (Vizeadmiral Boshiro Hosogaya): 2 Leichte Träger (RYU-JO mit 16 Jägern, 21 T-Maschinen; YUNYO mit 22 Jägern, 21 Bombern, 10 T-Maschinen), 1 Seeflugzeugträger (60 Seeflugzeuge), 3 Schwere Kreuzer, 2 Leichte Kreuzer, 11 Zerstörer, 6 U-Boote, Minensucher und U-Bootjäger, 7 Transporter; 17 Öldampfer marschierten in mehreren Gruppen mit den Verbänden oder standen auf Treffpunkten.

Das Gesamtunternehmen stand unter dem Oberbefehl von Admiral Isoroku Yamamoto, der von der YAMATO aus führte. Der Plan erhielt nun den endgültigen Stempel und die Code-Namen: die Gesamtoperation hieß von nun an »MI«, die Aleuten-Aktion »AO« und das Midway-Unternehmen »AF«.

Um rechtzeitig Informationen über den Gegner zu erhalten, wurden am 8. Mai Flugboote, die von U-Booten Treibstoff übernahmen, auf Pearl Harbor angesetzt. Anfang Mai liefen auch die U-Boote mit Südkurs aus; einige hatten 2-Mann-U-Boote an Bord; um damit später bei Sidney und Madagaskar Ablenkungsangriffe zu fahren; wieder andere steuerten ihre Sperrpositionen zwischen Midway und Hawaii an. Das Boot I-168 (Fregattenkapitän Yahachi Tanabe) sollte direkt vor Midway aufklären.

Für die Landung auf Midway war Fregattenkapitän Yasumi Tunaha verantwortlich. Aber er besaß nur ungenaue Karten von den Inseln, denn eine Aufklärungsmaschine war im März abgeschossen worden. So beschloß er, im Süden zu landen, wo das Riff näher am Ufer lag; er konnte aber nicht wissen, daß diese Barriere im Nordteil eine große Lücke aufwies! Auch die Schätzung der US-Kräfte auf Midway lag mit 750 bis 1.700 Soldaten, 60 Flugzeugen und 20 Geschützen weit unter den Zahlen, die vor der Schlacht bereitstanden. Doch das war nicht so wichtig, denn die Japaner waren von ihrer Überlegenheit

und Unbezwingbarkeit überzeugt.

Die Landungstruppen stellten Marine und Heer gemeinsam, zusammen 4.600 Soldaten. Oberst Ichikis 28. Infanterieregiment mit Pionieren und Schnellfeuerkanonen brauchte keinen Gegner zu fürchten. Die 2. Marine-Landungseinheit unter Hauptmann Ota, die Marinepioniere und sogar der Wetterbeobachtungstrupp rekrutierten sich aus harten Elitemannschaften; zudem führten die Landungssoldaten allein 94 Geschütze mit. Allerdings fehlten der Marine flachgehende Landungsboote, um die Riffe überwinden zu können, doch Fregattenkapitän Shiro Yonai, verantwortlich für das Marinekontingent, besorgte sich die Boote von einer Heeresinfanterieschule.

Am 15. Mai lief der Landungsverband nach Saipan aus, wo im Schnellverfahren Landeübungen abgehalten wurden, während Ichiko auf der YAMATO von Yamamoto persönlich in seine Aufgabe eingewiesen wurde. Der Invasionsverband nahm am 18. Mai Kurs auf Midway.

Auf der AKAGI, Nagumos Flaggschiff der Trägerflotte, herrschte im Stab Hochbetrieb. Der Midway-Angriff war nun endgültig für den 4. Juni festgesetzt worden. Aber Konteradmiral Ryunosuka Kusaka, Chef des Stabes, hielt den Zeitpunkt für zu verfrüht, denn der Trägerverband war eben erst angeschlagen aus der Schlacht in der Korallensee zurückgekehrt; auch die Piloten zeigten sich erschöpft und brauchten eine Ruhepause.

Yamamoto jedoch blieb hart, legte am 20. Mai die taktische Zusammenarbeit der Verbände fest und ließ den aus 70 großen Schiffen bestehenden Hauptteil der Flotte an der Reede von Hashirajima sammeln. Prunkstück war die mächtige YAMATO, das größte Schlachtschiff der Welt, die 46-cm-Geschütze hatten eine Reichweite von über 25 Seemeilen. Doch der beeindruckendste Mittelpunkt blieb Nagumos

Trägergruppe, obwohl jetzt 2 Flugzeugträger fehlten. Das beeinträchtigte die Siegeszuversicht jedoch keineswegs, wie das Flottenkommando bewies; es hatte der Postleitstelle in Yokusuka befohlen, anfallende Post direkt nach Midway weiterzugeben, das nun »Ruhmreicher Monat Juni« hieß.

Der 25. Mai blieb der Abschiedsfeier vorbehalten, der 26. diente letzten Arbeiten und Besorgungen. Die Saipan-Schiffe steuerten die Insel Wake an, um aufzutanken, und die ersten Einheiten des Aleuten-Verbandes verließen mit Ostkurs die Reede von Ominato. Tags darauf stampfte die Trägergruppe von Hashirajima die Bungo-Straße hinaus in den Pazifik. Der Aufbruch stand unter einem günstigen Zeichen, denn der 27. Mai 1942 war der 37. Jahrestag des ruhmreichen Sieges von Admiral Togo über die Russen in der Seeschlacht bei Tsushima. Wieder einen Tag später liefen die Schiffe für Attu und Kiska (Aleuten) aus, auch die Flugzeugtender CHITOSE und KAMIKAWA MARU, die auf Kure, einer winzigen Insel bei Midway, eine Basis für Wasserflugzeuge einrichten sollten. Admiral Tokeo Kurita verließ mit seiner Kreuzergruppe Guam, um rechtzeitig bei Midway an der Schlacht teilnehmen zu können.

Am 29. Mai meldete sich Kondo mit seinem Kampfverband von Yamamoto ab, und schließlich folgte die Hauptflotte unter dem Oberbefehlshaber selbst. Eine gewaltige Armada – 11 Schlachtschiffe, 8 Flugzeugträger, 23 Kreuzer, 65 Zerstörer und viele Hilfsschiffe (zusammen 190) – stießen in die blaue Dünung des Pazifiks vor. Ihr Aufmarschgebiet spannte sich in einem 1.800 sm weiten Bogen von den Kurilen im Norden bis nach Guam im Süden. Für das Unternehmen würden die Maschinen mehr Öl verbrauchen als die gesamte japanische Marine in einem Friedensjahr. Yamamoto befahlige rd. 100.000 Soldaten, darunter 20 Admirale; 700 land- und bordgestützte Flugzeuge (davon 261 Trägermaschinen) waren einsatzbereit.

Die Japaner zweifelten nicht am Sieg. Diese Zuversicht drückte auch der Kaiserliche Generalbefehl Nr. 94 aus: »Wir werden die beim Anlaufen unserer Operation auftauchende feindliche Flotte vernichten.« Nagumo behauptete sogar: »Dem Feind sind unsere Pläne nicht bekannt.« – Genau hier aber lagen die Schwächen des Planes: Unterschätzung des Gegners und die Unterstellung, daß er wie erwartet reagieren würde.

\*

Um diese Zeit verfügte das Marineministerium in Washington bereits über eine Studie der AF- und AOB-Operationen, datiert vom 29. Mai 1942. Der Auslauftermin des Aleutenverbandes war in der Seekarte mit dem 16. Mai, 08.00 Uhr, schwarz eingetragen; die Invasionsflotte aus Saipan trug in roter Schrift das Datum des 28. Mai, und die grüne Linie des Trägerkurses war mit dem 27. Mai angegeben.

Auch im Hauptquartier der Pazifik-Flotte in Pearl Harbor gab es eine ähnlich präparierte Karte, nur bog hier der Trägerverband mit 135 Grad Peilung nach Midway ab. In beiden Kommandostellen bestand aber noch Unklarheit darüber, welche Bedeutung einem bestimmten Punkt rd. 650 sm westlich von Midway zukam, den die Flotte am 2. Juni erreichen sollte, und welches Ziel der Landungsverband anlief.

Der Oberbefehlshaber der US-Pazifik-Flotte, Admiral Chester W. Nimitz, wußte, daß eine offene Seeschlacht nicht zu gewinnen war. Seit dem Desaster in Oahu (Hawaii) verfügte er kaum noch über Schlachtschiffe, auch seine Träger waren zahlenmäßig unterlegen. Nur die bessere Taktik konnte hier helfen.

Nach Pearl Harbor hatten die Japaner ihren Funkschlüssel geändert. Fregattenkapitän Joseph J. Rochefort jr. gelang es jedoch, den neuen Code JN-25 zu analysieren und das System der japanischen Flaggoffiziere aufzulösen. Mit den Männern

von der Combat Intelligence Unit überwachte er ständig den Feindfunk und lieferte den Stäben wichtige Informationen. Im April waren die Feind-Aktionen gegen Tulagi und Moresby bekannt, so daß Admiral Fletcher mit einem Kampfverband in die Korallensee auslaufen konnte.

**Träger-Gruppe:** YORKTOWN mit 72 Flugzeugen (21 Jäger, 38 Bomber, 13 Torpedo-Maschinen), LEXINGTON mit 71 Flugzeugen (23 Jäger, 36 Bomber, 12 Torpedo-Maschinen), 4 Zerstörer

**Angriffs-Gruppe:** 5 Schwere Kreuzer, 5 Zerstörer

**Unterstützungs-Gruppe** (engl. Konteradmiral Crace): 2 Schwere Kreuzer, 1 Leichter Kreuzer, 2 Zerstörer

**Brennstoff-Gruppe:** 2 Tanker, 2 Zerstörer

**See-Aufklärungsgruppe:** 12 große Flugboote mit einem Tender in Neu-Kaledonien

**U-Boot-Gruppe:** 11 U-Boote, von australischen Häfen aus operierend

\*

Als Inouye in Tulagi Landungs- und Bautruppen abgesetzt hatte und weiter nach Moresby vorstieß, kam es am 7. Mai im Korallenmeer zur Schlacht. Der Leichte Träger SHOHO wurde von Bomben zerschlagen und tags darauf die SHOKAKU beschädigt; die ZUIKAKU verlor viele Piloten und Flugzeuge. Auch die LEXINGTON erhielt Treffer, fing Feuer, explodierte später und wurde mit eigenem Torpedo versenkt. Die YORKTOWN konnte beschädigt abgeschleppt werden.

Das Gefecht im Korallenmeer bildete den Auftakt für eine neue Epoche der Seekriegsgeschichte, die nun vom Einsatz der Träger, bestimmt werden sollte.

Die Japaner verzichteten vorerst auf die Moresby-Invasion und mußten, was weit schwerer wog, für die Midway-Operation zwei Träger abschreiben.

Dem Nachrichtenüberwachungsdienst gelang es inzwischen, die Chiffren AL, AO und AOB als Aleuten-Unternehmen zu entschlüsseln. Bei AF jedoch tappten die Abhörfachleute noch immer im dunkeln, obwohl bei genauer Betrachtung der Karte und logischer Folgerung Midway nicht übersehen werden konnte. Oder täuschte der Gegner nur? Admiral Ernest J. King, OB (Oberbefehlshaber) der US-Flotte, nahm das an und vermutete in AF, das die Japaner auch mit »Objekt« bezeichneten, den Angriff auf Hawaii. Andere Stabsoffiziere dagegen befürchteten, daß der Stoß auf Nikoa, die französischen Fregatten-Bänke, Gardner Pinnacles, Lisanski Island oder Hermes-Riff ziele. Aber Rochefort und sein Team setzten auf Midway und konnten schließlich auch Admiral Nimitz davon überzeugen.

Der Oberbefehlshaber flog am 2. Mai kurz entschlossen nach Midway und besprach dort mit den verantwortlichen Männern, Fregattenkapitän Cyril T. Simard von der US-Marine und Oberstleutnant Herold Shannon, dem Chef des Marinekorps, die Inselverteidigung. Eine Woche später war jedoch noch immer unklar, ob der Gegner wirklich Midway anlaufen würde.

Da kam Captain L. D. McCormick von Nimitz' Planungsstab die rettende Idee. Er wies die Radiostation in Midway, das durch ein Seekabel mit Pearl Harbor verbunden war, telefonisch an, in einem offenen Funkspruch zu melden, daß die Süßwasseranlage ausgefallen sei. Der Trick funktionierte. Schon zwei Tage später gab eine japanische Funkstelle nach Tokio durch, das »Objekt« habe Schwierigkeiten mit der Wasserversorgung. AF und Midway waren also identisch, die Abwehrmaßnahmen konnten anlaufen.

Am 14. Mai informierte Nimitz den örtlichen Befehlshaber auf Hawaii, Generalmajor Delos Emmons, dem die 7. Air Force (Luftflotte) unterstand, alarmierte die Flotte und befahl die Kampfverbände mit den Trägern beschleunigt zurück. Nach der Schlacht im Korallenmeer stand Konteradmiral Frank Jack

Fletchers Task Force (TF) 17 mit drei Trägern im Südpazifik bei Tongatabu, wo die YORKTOWN behelfsmäßig repariert und dann in Schlepp genommen werden sollte. Vizeadmiral William F. Halseys Task Force 16 mit den Trägern ENTERPRISE und HORNET, die für die Seeschlacht zu spät gekommen war, meldete sich aus dem Gebiet der Salomonen. Beide Verbände liefen sofort Heimatkurs und fingen am 18. Mai den dringenden Funkspruch aus Pearl Harbor auf: »Rückkehr beschleunigen!«

Um jedes Risiko auszuschalten, wurden auch an der Westküste der USA und auf Hawaii Abwehrschritte eingeleitet. Besonders hier war noch in Erinnerung, daß bereits im März japanische Flugboote mehrmals die Inseln überflogen hatten. Nachprüfungen ergaben, daß die Maschinen von den Marshall-Inseln gekommen waren und unterwegs von U-Booten Treibstoff übernommen hatten.

Rochefort, der meist in einer abgetragenen roten Smokingjacke und Pantoffeln herumlief, und die Männer von der Combat Intelligence Unit kamen nun kaum mehr zum Schlafen; sie ruhten nur noch kurz zwischen Ordern und Papierstapeln auf Sesseln und Bänken aus. Alle Frequenzen der Japaner wurden rund um die Uhr überwacht, jede Meldung lief sofort an die Einsatzstäbe weiter und vervollständigte die Karteneintragungen. Allmählich gewann das Feindbild an Klarheit, dem Puzzle fehlten nur noch wenige Steine – einer davon war das Angriffsdatum.

Man rechnete für den Midway-Angriff mit Ende Mai. General Emmons ließ sich nicht davon abbringen, daß Hawaii in Gefahr sei und wollte keinen einzigen Heeresbomber für Midway hergeben. Doch mit Nimitz' Befehl an die Flotte, sich für den Abwehrkampf um Midway bereitzumachen, wurden nun auch Emmons' Flugzeuge automatisch dem »Cincpac« (Commander-in-Chief-Pacific)\* unterstellt. Aber wenn nun die

---

\* Oberbefehlshaber Pazifik

Japaner tatsächlich Hawaii angriffen? Dann würden für die Verteidigung keine Heeresmaschinen verfügbar sein – eine Katastrophe! Nimitz übernahm eine große Verantwortung.

Doch für lange Überlegungen blieb jetzt keine Zeit mehr, denn die letzten Feindmeldungen ließen den 28. Mai als D-Tag<sup>\*\*</sup> für Midway vermuten. Nimitz ließ sofort Shannon und Simard verständigen, die Kampfvorbereitungen forcieren und stellte unter dem erfahrenen Admiral Theobald einen kleinen Flottenverband für die Aleuten zusammen, der dort die Japaner beschäftigen und gleichzeitig die eigene offene Flanke vor Midway schützen sollte.

Zusätzlich war ein Kordon von U-Booten im Halbkreis westlich von Midway aufzubauen, der laufend Meldungen durchzugeben hatte. Die wenigen Schlachtschiffe konnte Nimitz entbehren und beließ sie als Schutzschild an der amerikanischen Westküste.

Was aber war mit der YORKTOWN? In der Schlacht würde jeder Träger zählen. Deshalb mußte sie schnellstens repariert werden, sobald sie eintraf. Ein dringender Funkspruch ging an die Werft ab: Alles vorbereiten und Ersatzteile heranschaffen!

Am 18. Mai gab es Sonderalarm für die 7. Air Force, weil von der Westküste neue B-17-Bomber (»Fliegende Festungen«) eingeflogen wurden. Auch die Marine lieferte die neuen großen PBY-Flugboote, die sofort nach Midway weitergeleitet wurden.

Midway selbst war nur ein winziger Punkt im Weltmeer, aber seine überaus wichtige strategische Lage unverkennbar: 1.100 Seemeilen bis Hawaii, 1.100 bis Wake, 2.200 bis Tokio. Das Atoll besteht aus einem Korallenriff von 5 Seemeilen Durchmesser, das eine Lagune umschließt. Im Südteil des Riffs liegen die Inseln Sand (3 Kilometer lang) und Eastern (2 Kilometer lang, mit kleinem Flugplatz, den auch Bomber benutzen können).

---

<sup>\*\*</sup> Decision – Entscheidung (Angriff)

Nun rollten laufend Nachschubberge auf die Inseln: Kanonen, Flak-Batterien, Stacheldraht, Munition, Bekleidung, Verpflegung, Patrouillenboote und Soldaten. Am 23. Mai dampfte die große Eisenbahnfähre KITTYHAWK mit Jagdflugzeugen, Sturzbombern, 5 Panzern und anderem Kriegsggerät an Bord in Richtung Midway.

Am gleichen Tag verhandelten Admiral Pat Bellinger, Chef der Aufklärungsflugzeuge, und Captain A. C. Davis, Flugoffizier in Nimitz' Stab, mit Heeresbefehlshabern über die künftige Zusammenarbeit von land- und bordgestützten Flugzeugen des Heeres und der Marine. Nun gingen auch die U-Boote in See: 11 sollten westlich von Midway Position beziehen, 7 östlich der Inseln. Tags darauf lief das U-Boot NAUTILUS (Korvettenkapitän Bill Brockman) aus.

Am 25. Mai herrschte in Pearl Harbor Aufregung. Ein entschlüsselter Funkspruch enthielt alle Einzelheiten der japanischen Gesamtoperation und den Angriffszeitpunkt für Midway: zwischen dem 3. und 5. Juni. Es war auch die letzte, noch im JN-25-Code gegebene Meldung, die MI-Operation lief unter einem neuen Schlüssel.

Die Midway-Verteidiger wurden mit einem KR-Spruch\* in halbchiffrierter Form unterrichtet: »Rechnen mit 4 CV (Deckname für Träger), jeder mit 36 VF (Jäger) plus 27 VSB (Aufklärungsbomber), die Balsa (Midway) aus kurzer Entfernung, etwa 50-100 sm, angreifen und Luftverteidigung sofort ausschalten wollen.«

Die Amerikaner mobilisierten nun alle Abwehrkräfte und verstärkten die Aufklärung. PBY-Flugboote erkundeten täglich einen Sektor von 700 sm und 180° westlich von Midway.

Endlich trafen auch die Kampfverbände in Hawaii ein. Die ENTERPRISE machte in Ford Island fest. Admiral Halsey, der an einem Hautleiden erkrankt war, meldete sich bei Nimitz zurück, der ihn, trotz heftigen Protestes, in ein Hospital

---

\* dringend

schickte.

Die TF 16 mitsamt dem Stab übernahm Konteradmiral Raymond Ames Spruance, den der OB in die bevorstehende Schlacht einwies. Die Besatzungen des Trägers und der Begleitschiffe erfuhren aus Gerüchten und vielerlei Umständen, daß eine große Sache im Gange war. Überall herrschte Unrast, Lastwagen karrten Vorräte heran, die auf den Schiffen verstaut wurden.

Nachmittags kam Fletchers TF 17 mit der YORKTOWN im Schlepp, die von einem Einsatzkommando sofort ins Trockendock Nr. 1 gelotst wurde. Dort wartete schon eine Arbeitsgruppe; Aufbockhölzer, Winden, Werkzeuge und Ersatzteile lagen griffbereit. Admiral Nimitz, Werftdirektor Captain Claude Gilette, der Reparaturfachmann Korvettenkapitän H. J. Pfingstag und ein Technikerstab prüften das beschädigte Schiff. Pfingstag veranschlagte für die Arbeiten neunzig Tage. Nimitz aber sagte: »Wir müssen das Schiff in drei Tagen zurückhaben.«

Die Spezialisten schauten einander überrascht an, dann nickte Pfingstag: »Yes, Sir.« Unter solchem Zeitdruck hatte die Werft bisher noch nie gearbeitet, aber der Träger wurde pünktlich fertig.

Inzwischen erging an die Befehlshaber der Flottenverbände der Operationsplan Nr. 29-42. Davon gab es 86 Kopien. Der Plan sah vor, den Gegner durch Abnutzungstaktik zu schwächen und Midway zu halten. Die Entscheidung sollte unweit des Atolls gesucht werden, da die Feuerkraft der Inseln den vierten Träger ersetzen konnte. In einem Zusatzbefehl hieß es: »Bei der Durchführung der Aufgabe gemäß Operationsplan 29-42 werden Sie sich vom Grundsatz des kalkulierten Risikos leiten lassen, das heißt, Ihr Verband darf nicht einem Angriff überlegener feindlicher Verbände ausgesetzt werden, ohne daß die Aussicht besteht, dem Feind noch größeren Schaden zuzufügen.«

Für die Abwehrschlacht waren verfügbar:

**Kampfgruppe** (Task Force 16, Konteradmiral Raymond A. Spruance): **ENTERPRISE** (27 Jäger, 38 Bomber, 14 T-Flugzeuge); **HORNET** (27 Jäger, 37 Bomber, 15 T-Flugzeuge); 5 Schwere Kreuzer, 1 Leichter Flak-Kreuzer, 9 Zerstörer.

**Kampfgruppe** (Task Force 17, Admiral Frank Jack Fletcher): Großer Träger YORKTOWN (25 Jäger, 37 Bomber, 13 T-Flugzeuge), 2 Schwere Kreuzer, 6 Zerstörer.

**Tankgruppe:** 2 Tanker, 2 Zerstörer.

**Auf Midway:** Von der Marine 37 große Flugboote, 6 T-Flugzeuge. Vom Marinekorps 27 Jäger, 27 Bomber. Vom Heer 34 Bomber (meist B-17). Der Bestand wurde später ergänzt bzw. verändert.

Am 28. Mai, morgens, lief die TF 16 aus und nahm Kurs auf Barbers Point, nordöstlich von Midway. Zwei Tage später folgte die YORKTOWN. Als die letzten Dockarbeiter im Kanal vom Träger auf ein Motorboot übersetzten, spielte eine Musikband »California, Here I Come«. Kurz darauf stieß die TF 17 geschlossen in den Pazifik vor. In langwieriger Arbeit hatten die Einsatzstäbe den taktisch günstigsten Treffpunkt beider Kampfgruppen gefunden, der das Eingreifen bei Midway und Hawaii ermöglichte. Er hieß hoffnungsvoll »Point Luck« und lag 325 sm nordöstlich von Midway. Die Festlegung dieser Ausgangsbasis für die Midway-Schlacht setzte zugleich auch die japanische U-Boot-Sperre matt. Am 2. Juni standen die beiden US-Kampfgruppen bei Point Luck in Sichtweite voneinander auf und ab.

Was geschah inzwischen auf Midway? Shannon, nun zum Oberst befördert, und Simard, jetzt Captain, wurden am 20. Mai von Nimitz in einem Brief über die letzten Feindmeldungen unterrichtet. Der D-Tag war mit dem 28. Mai angegeben. So blieb noch eine Woche Zeit. In einer

Besprechung wurden alle Sofortmaßnahmen festgelegt, der Großeinsatz begann. Auf Sand und Eastern führten die Verteidiger Schanzarbeiten durch, bauten Geschütz- und Kampfstände sowie Bunker für Besatzungen und Flugzeuge. An günstigen Geländepunkten entstanden Vorratslöcher für Bomben, Benzin- und Wasserbehälter und Nahrungsmittel-depots. Die Strände wurden mit Drahtverhauen gesichert, Minengürtel deckten das Ufergelände und den Landungsbereich bis weit in die See hinein.

Am 22. Mai schlug plötzlich eine Explosion über die Inseln, und jeder dachte: die Invasion! Dann aber stellte sich heraus, daß ein Matrose bei der Zerstörung an der automatischen Tankanlage den falschen Hebel betätigt und dadurch 1,5 Millionen Liter Flugzeugbenzin hochgejagt hatte. Von nun an mußten die Maschinen mühsam mit der Handpumpe versorgt werden. Ein Offizier meinte zerknirscht: »Die Bedienung der Anlage war zwar absolut idioten-, aber nicht seemannsicher!«

Die Midway-Verteidiger erfuhren am 25. Mai das endgültige Angriffsdatum: zwischen dem 2. bis 5. Juni. Also noch eine Wochenfrist. Weitere Verstärkungen kamen: die Raiders und acht 37-mm-Kanonen. Tags darauf brachte die Eisenbahnfähre 18 SBD-Sturzbomber und 7 F4F-Jäger. Schließlich landete noch ein illustrierter Gast aus Hollywood, der Filmregisseur John Ford. Er kam mit dem Auftrag, den Inselkampf vor Ort zu drehen.

Vor dem Angriff umfaßte die Abwehr auf Midway: 3.632 Soldaten verschiedener Waffengattungen, 120 Flugzeuge, 11 Patrouillenboote, 5 Panzer, 8 Granatwerfer, 14 Küstengeschütze, 32 Fliegerabwehrkanonen. Für die Fernaufklärung sorgten U- und Flugboote, zur Naherkundung dienten Patrouillenboote in der Lagune und vor den Stränden. Besonders die Aufklärungsarbeit wurde intensiviert, denn vom frühen Erfassen des Gegners hing der taktische Einsatz der Träger ab.

Zu Land und auf See erwarteten die Amerikaner hart entschlossen den Gegner.

\*

Über dem Midway-Atoll flimmerte eine Hitzeglocke. Manchmal fächelte eine Brise und kräuselte den Wasserspiegel. Aber trotz der Trägheit, die über allem lag, arbeiteten sie hart: Seeleute, Infanteristen, Artilleristen, Luftwaffensoldaten, Nachrichtendienste, Pioniere, Schreibstuben- und Küchenpersonal.

Baukräne hievten Lasten durch die Luft, Lastwagen transportierten Erde, Steine und Geröll. Soldaten, einzeln und in Gruppen, schaufelten, hackten, sägten oder schlepten Schanzmaterial, sie spannten Stacheldraht und verminten.

Midway glich einem Termitenbau, überall an Land, auf dem Wasser und in der Luft waren Hektik und Betriebsamkeit. Die Dieselmotoren der Patrouillenboote bullerten in den Arbeitslärm, Explosionen brüllten, und in kurzen Abständen rührten Flugzeuge im Tiefflug über den Archipel hinweg.

Die Soldaten auf Sand und Eastern rüsteten verbissen zur Abwehrschlacht. Zwar wußte niemand genau, wann die Japaner kommen würden; fest stand nur, *daß* sie kamen. Seit Wochen schon dauerte die Ungewißheit an, und jeder hielt sich an die Gerüchte, die täglich wechselten. Einen kleinen Trost bot der ständig wachsende Bestand an Truppen, Flugzeugen, Waffen und Ausrüstung. Was vorher an Forderungen für eine wirksame Inselverteidigung von den Zuteilungsstellen rundweg abgelehnt worden war, wurde jetzt im Übereifer erfüllt.

Im Nordteil von Sand errichteten die Marine-Infanteristen vom 6. Defense Bataillon Abwehrstellungen. Das Gelände stieg hier neun Meter an, bildete zugleich die höchste Erhebung der Insel und bot gute Sicht sowie Schußfeld bis weit ins Meer hinaus.

Oberst Herold Shannon führte das Bataillon und den Oberbefehl auf Midway. Er hatte sich vom einfachen Soldaten hochgedient und besaß jene störrische Zähigkeit, die jede Art von Verteidigung erst erfolgversprechend macht. Seine Vorliebe für Stacheldraht, Hindernisse und Unterstände bewirkte den Bau von gestaffelten Grabensystemen und Bunkerlinien. Flugzeuge konnte er nicht leiden. Als die Tankanlage in die Luft flog, schimpfte er: »Schlagt die Kisten am Strand zusammen!« – Aber gerade die Anwesenheit des zähen alten »Ledernackens« beruhigte die Verteidiger und stärkte ihren Kampfgeist.

»Nur noch drei Tage«, sagte Mac Mills\*, der Gruppenführer. Auch als Sergeant (Unteroffizier) packte er kräftig zu.

»Latrinenparole«, schnaufte Corporal (Hauptgefreiter) Phil Larkes. »Jeden Tag ein neues Datum. Sollen die verdammten Nips\*\* doch endlich kommen.«

»Diesmal stimmt es. Leach, der Kasino-Steward, hat es in einer Offiziersrunde aufgeschnappt: D-Tag ist der 3. Juni.« Mills schob eine nackte Schulter unter den Träger, gab seinem Helfer einen Wink, dann wuchteten sie die Schiene über die Bunkeröffnung.

»Schaut hinunter! Schon wieder schleppen sie Stacheldraht heran«, sagte Private (Gefreiter) Hank Greer.

»Der Alte glaubt wohl, wir könnten die Flugzeuge mit Verhauen aufhalten.« Er rückte oben die Deckenlage zurecht.

»Da unten stiefelt McGlashan herum.«

Sie blickten zum Strand hinunter, wo der Captain als

---

\* Die Namen der in diesem Band verzeichneten militärischen Führungspersönlichkeiten sind unverändert wiedergegeben worden, was auch auf einen Großteil der Subalternoffiziere auf Midway und den Kriegsschiffen zutrifft. Lediglich Namen von Unteroffiziers- und Mannschaftsdienstgraden wurden teilweise frei gestaltet. Die Dialoge korrespondieren entweder mit dokumentarisch belegten Äußerungen oder wurden vom Verfasser, der jeweiligen Situation entsprechend, eingefügt, um Atmosphäre und Kolorit des Handlungsablaufs drastischer hervorzuheben.

\*\* Spitzname für Japaner (von »Nippon«, Name für Japan)

Operationsoffizier Anweisungen gab. Ungeachtet der Hitze war er ständig unterwegs und kümmerte sich um die Befestigungsarbeiten. Einmal fuhr er sogar in einem U-Boot hinaus und betrachtete die Stellungen von See her – quasi mit den Augen des Feindes.

Bei dieser Inspektionstour schien er noch Schwachstellen im System entdeckt zu haben, denn er ließ sofort Fallen gegen U-Boote und Landungstruppen entwerfen. Mit dieser Aufgabe betraute er den Marine-Gunner Arnold.

Über die erstaunlichen Fertigkeiten dieser altgedienten Kanoniere erzählte man sich im Korps Legenden, so daß Arnold auf Anhieb auch Rat wußte. Irgendwo besorgte er Plastiksprengstoff, der wie Teig aussah, und mit einigen Helfern zusammen ging er daran, das Zeug zu kneten und in lange Abflußrohre zu stopfen, deren Enden dann mit heißem Teer versiegelt wurden. Die 380 so gebastelten »Kanonenschläge«, die zu je sechs gebündelt und mit Drähten für die Fernzündung versehen im Ufersand und unter Wasser vergraben wurden, stellten wirkungsvolle Todesfallen dar. Nebenher pusselten die Männer aus Whiskyflaschen einen stattlichen Vorrat an Molotow-Cocktails.

In der Nordostecke von Sand entstand für die Leute von der Marine, der Luftwaffe und der übrigen Dienste eine zweite Abwehrlinie. Nebenan im Gebüsch richtete Captain Ronald K. Miller für vier seiner 37-mm-Kanonen, die auch zur Flugzeugabwehr taugten, Batteriestellungen ein; vier andere Geschütze postierte er auf Eastern. Später kamen als mobile Artillerie noch fünf leichte Panzer dazu. Im Süden wurden die großen Hangars für die Flugboote erweitert. Die Landebahn für die Flugzeuge des Marinekorps und des Heeres lagen drüben auf Eastern, 20 Minuten jenseits der Lagune.

Außer den »Marines« befand sich auf Midway noch eine Elitetruppe: die Raiders. Im Norden von Sand grub sich die C-, auf Eastern die D-Kompanie ein. Bataillonskommandeur war

Major Evand F. Carlson. Seine Ausbildungsmethode, die auf der Gong-How-Philosophie beruhte und von den Marineinfanteristen wegen Erziehung zum Ungehorsam rundweg abgelehnt wurde, hatte er als ziviler Beobachter den kommunistischen Verbänden in Nordchina abgeschaut. Da das Weiße Haus aber die Raiders kritiklos akzeptierte und Nimitz von ihrem Kampfwert überzeugt war, schickte er das Bataillon zur Bewährung hierher.

Die Angehörigen des disziplinlosen Haufens traten denn auch wie Briganten auf: Patronengurte über den nackten Schultern, die Taschen voller Handgranaten und lose Messer im Gürtel; sie warfen ihre Dolche treffsicher in jedes Ziel. Sogar die Sanitäter waren bewaffnet und lehnten es ab, Rot-Kreuz-Binden zu tragen. Anfangs verweigerten sie es auch, die Schiffe zu entladen, bis Shannon sich die Kerle vornahm; von nun an brachen sie alle Rekorde.

Selbst die Marines Betrachteten die Raiders mit Respekt und wagten es nachts nicht ohne Losungswort ihren Stellungen nahe zu kommen. Als neueste Marotte organisierte die Bande 30 cm lange Schraubenzieher für Nahkampfwertzecke.

Doch der wilde Haufen verfügte auch über gewiefte Tüftler. Einige Männer, die schon am Spanischen Bürgerkrieg teilgenommen hatten, halfen dem Sprengstoffexperten, Leutnant Harold Throneson, aus etwas Dynamit und einer Taschenlampenbatterie eine Mine zu bauen, die bei 40 Pfund Druck detonierte. Die C-Companie allein stellte 1.500 Stück davon her.

Ein Mann aus Thronesons Gruppe und Gunner Arnold entwickelten schließlich eine neue Infanteriemine: Zigarrenkisten wurden mit Nägeln, Stiften, spitzen Steinen, Glasscherben und einer kleinen Ladung TNT gefüllt. Die Minen konnten elektrisch oder auch durch eine Gewehrkuugel gezündet werden; als Zielhilfe war an der Kistenseite ein gut sichtbarer Punkt aufgemalt.

Für alle Männer auf Midway brachen harte Tage an. Zwischen Arbeit und Wachdienst blieben noch knapp fünf Stunden zum Schlafen. Aber trotz der gewaltigen Anstrengungen gab es wenig Hoffnung, Midway halten zu können. Jeder spürte gegenüber der mächtigen Armada, die über die See heranstampfte, die eigene Chancenlosigkeit. Auch die stetigen Appelle an die Kampfmoral, die Abwehrhärte, konnten das Gefühl der Unterlegenheit nicht ausräumen. Schließlich waren die militärischen Erfolge der Japaner, ihre Zähigkeit und Kampfbesessenheit bekannt, und bisher hatten sie auch erreicht, was sie beehrten.

Auch Shannon und die Stäbe, obwohl sie Midway verbissen in eine Festung verwandelten und Siegeszuversicht predigten, gaben sich keinen Illusionen hin. Jeden Abend trafen sich die verantwortlichen Männer im Hauptquartier und besprachen die abgeschlossenen und neuen Verteidigungsaufgaben. Der Gefechtsstand, ein tiefer Bunker mit dreieinhalb Meter dicker Deckenlage, befand sich im Zentrum von Sand und war zugleich die Befehlsstelle für die Marineinfanterie.

Captain Cyril T. Simard, Chef der Marine-Einheiten, gab vom Bunker nebenan über ein weißes, daher etwas deplaciert wirkendes Telefon seine Anweisungen. Da die bevorstehende Schlacht unter der Regie der Flotte stand, entwickelte sich auch auf Midway eine besondere Kommandostruktur: Shannon, obwohl Befehlshaber, unterstand eigentlich Simard; doch der machte von seiner Weisungsbefugnis nur in Ausnahmefällen Gebrauch. Ein solcher trat ein, als der Operationsoffizier McGlashan vorschlug, die Geschützstellungen zusätzlich durch Sandsackbarrieren abzusichern. – »Um den Sand am Ufer holen zu können, müssen wir Verhaue wegräumen«, führte er aus. »Dann räumt sie weg«, sagte Simard.

Da sauste der Stacheldrahtfanatiker Shannon hoch: »Kommt überhaupt nicht in Frage!«

Simard blieb kühl. »Oberst, hiermit gebe ich Ihnen den

ausdrücklichen Befehl, den Draht so lange entfernen zu lassen, bis alle Säcke mit Sand gefüllt sind.«

Ein anderes Mal wurde Simard dienstlich, als Shannon in seine Idee verrannt blieb, vor Angriffsbeginn die Inseln einnebeln zu lassen. Kein noch so gutes Argument konnte ihn davon überzeugen, daß ein Rauchschleier weniger die Inseln schütze als vielmehr den Gegner anlocken würde.

Als vermittelndes Glied fungierte auch oft Brigadegeneral Willis Haie von den B-17-Fliegern, der eine Flasche Old Crow-Bourbon mitbrachte, ausschenkte und die Gespräche auf Spezialprobleme hinführte: Sollten die Heeresmaschinen mit ihrer großen Reichweite zurückgehalten oder besser auch zur Aufklärung herangezogen werden? Wie konnten vor dem Angriff alle Flugzeuge rechtzeitig und ohne Zwischenfälle starten?

Die Erörterungen im engsten Stab dauerten oft bis tief in die Nacht, während die jüngeren Offiziere Routinearbeiten erledigten oder mit dem »Cincpac« telefonierten. Die Kabelverbindung erwies sich als absolut störungsfreie, schnelle und abhörsichere Nachrichtenübermittlung zwischen dem Außenposten und dem Oberbefehlshaber im Pazifik.

Nachts war Midway verdunkelt und erstarrt. Nur die Posten wachten an den Geschützen und Bunkern. In der Lagune und vor den Stränden patrouillierten Wachboote. Auch tagsüber mußte jeder Mann ständig Gewehr und Helm griffbereit haben.

Laufend trafen nun Flugzeuge ein, die untergestellt und gewartet, deren Besatzungen versorgt und in den Dienstbetrieb einbezogen werden mußten.

Major Lofton Henderson kam mit 18 SED-Sturzbombern und 7 F4F-Jägern. Die von den Trägern abgemusterten Maschinen wirkten gegenüber den auf Midway stationierten alten 16 Vindicators und 21 Buffalo-Jagdflugzeugen wie neu. Aber von den 21 Piloten waren 17 eben von der Flugzeugführerschule abgegangen, so daß wegen mangelnder

Erfahrung die SED den geübteren, die Vindicators den Anfängern zugeteilt wurden. Zum Üben blieb keine Zeit mehr. Schon am ersten Tag gingen zwei Vindicators zu Bruch, und die Kommandeure machten ernste Gesichter.

Das Heer schickte 4 B-26-Maschinen, die Torpedos tragen konnten. Captain James Collins und seine Männer, die von Hickam Field auf Hawaii kamen, hatten eigentlich auf ein ruhiges Kommando in Australien gehofft, doch daraus wurde nun nichts, denn zusammen mit drei anderen Besatzungen wurden sie nach Midway in Marsch gesetzt. Keiner wußte, was sie dort sollten.

Als die Maschinen auf Eastern einfielen, standen schon Mechaniker bereit und hängten lange Torpedos unter die Tragflächen. Im Eiltempo wurden Starts und Landungen geübt, und da die Kompassse nicht funktionierten, verflogen sich die Piloten und mußten von Aufklärern gesucht und heimgeführt werden. Wieder einmal zeigte sich das alte Problem für Heeresflieger: Navigation auf dem Meer und Zielwürfe auf Schiffe.

Oberst Walter C. Sweeney, der stets in Strümpfen flog, brachte weitere 8 Langstreckenbomber vom Typ B-17 nach Eastern. Jetzt standen dort 15 solche Maschinen, die in Bunkern untergebracht waren, während die Besatzungen nebenan in Zelten wohnten, um im Notfall schnell starten zu können.

Fregattenkapitän Logan Ramsey führte zusätzlich 12 PBY-Flugboote der Marine heran. Der Commander, körperlich ein Riese mit bedächtigen Bewegungen, war geistig fast ein Genie. Er spielte ausgezeichnet Bridge und löste dabei Navigationsprobleme, ohne erst die Karten wegzulegen. Zwar brachte seine legere Art die Vorgesetzten oft zur Verzweiflung doch als sich nun die Lage auf Midway zuzuspitzen begann, schickte der Chef der Aufklärungstreitkräfte, Admiral Bellinger, seinen fähigsten Offizier hierher. Dem Idol der

jungen Flieger fiel es daher auch nicht schwer, Freiwillige für seinen Stab zu finden.

Als Ramsey sich bei Simard meldete, setzte der Captain sofort für alle Angehörigen des Aufklärungsdienstes eine Besprechung an. »Meine Herren«, führte er aus, »es ist an der Zeit, Sie darüber zu informieren, warum Sie hier sind. Wir stehen am Vorabend einer Schlacht. Der Angriff auf Midway ist terminlich eigentlich schon überfällig. Die Japaner haben uns noch eine Gnadenfrist eingeräumt. Jetzt verfügt der ›Cincpac‹ über die endgültigen Operationsdaten des Gegners: Schlag gegen die Aleuten am 3., Anmarsch der Transporter aus Südwesten und der Träger aus Nordwesten bis zum 4. Juni. Die Japaner werden nach bewährtem Muster Midway erst mit Trägermaschinen bomben und dann die Sturmtruppen einsetzen. Gemäß dem taktischen Grundsatz des ›Cincpac‹: ›Angreifen, bevor wir angegriffen werden‹ – haben Admiral Bellinger und General Tinker von der 7. Air Force einen gemeinsamen Aufklärungsplan für Midway ausgearbeitet, der einen Bereich von 700 Seemeilen und 180° westlich des Atolls abdecken soll. Im Klartext: Sieg oder Niederlage hängen für uns davon ab, ob wir den Gegner früh genug erfassen und die Abwehrmaßnahmen dadurch voll in Gang bringen können...«

Simard erklärte an der Karte die Einzelheiten des Verteidigungsplanes und das Zusammenspiel der drei Waffengattungen Heer, Marine und Luftwaffe.

Ramsey löste dann Simard an der Karte ab. »Ab morgen ist der bisherige Turnus der Aufklärungsarbeit – ein Tag Erkundungseinsatz, zwei Tage frei – abgesetzt. Wir fliegen jetzt täglich 700 Seemeilen. Das ist Kriegseinsatz. Nun ist der Augenblick gekommen, für den wir schließlich ausgebildet wurden. Alle 22 PBY gehen abwechselnd auf Erkundung, jede Maschine übernimmt dabei einen Sektor von 15° in der Form eines Tortenstückes. Das bedeutet bei 700 sm Flugstrecke hin und zurück eine Einsatzdauer von 15 Stunden. In der übrigen

Zeit müssen die Staffeln eingewiesen, die Maschinen gewartet und gecheckt werden; für Essen und Schlaf bleibt nicht mehr viel.

Oberst Sweeney stellt seine B-17 dem Aufklärungsdienst zur Verfügung, wodurch wir etwas entlastet werden. Zu diesem Zweck erhalten die Heeresbomber Zusatztanks, so daß ihr ohnehin enormer Flugradius noch gesteigert werden kann.«

Ramsey trug nun in der Karte die Aufklärungsbereiche ein, und Korvettenkapitän Bob Brixner, Führer der Patrouillenstaffel 44, und Fregattenkapitän Massie Hughes von der 23., notierten die Werte der Koordinaten. Es verging noch geraume Zeit, bis alle Detailfragen geklärt waren.

Jeden Morgen, beim ersten Frühlicht, hoben nun die PBY schwerfällig vom Wasser ab. Ob reine Flugboote oder die neuen Amphibienmaschinen – alle waren plump und langsam. Die Piloten selbst nannten sie »Scheunentore« und »schöne, große Zielscheiben«.

Um die genaue Peilung zu bekommen, kreisten die Flugboote erst jedesmal über dem Stützpunkt und knatterten dann bedächtig an den imaginären Speichen eines riesigen Halbkreises entlang, der sich von Südwesten nach Nordosten über die weite See hin erstreckte. Drüben auf Eastern hetzten die B-17-Besatzungen durch Tau und Dämmerung, kletterten in die mächtigen Bomberrümpfe und donnerten kurz darauf über die noch dunkle See feindwärts.

Der erste Zwischenfall passierte schon am 30. Mai. Zwei zerschossene PBY mußten bei Eastern notwassern, weil sie ein japanischer Aufklärer, der von Wake gekommen war, übel zugerichtet hatte. Spätestens zu diesem Zeitpunkt erfuhren die Amerikaner, daß die PBY den japanischen Maschinen hoffnungslos unterlegen waren. Trotzdem wetteiferten die Staffeln untereinander im Erkundungseinsatz, obwohl er die Besatzungen langsam aufrieb. Nach stundenlangem Flug

mußten die Maschinen gewartet, geprüft, mit der Handpumpe aufgetankt werden, weil es an Bodenpersonal mangelte; zudem gab es regelmäßig Einsatzbesprechungen, Reports mußten geschrieben werden, Routinesachen erledigt werden; kein Wunder, daß das fliegende Personal todmüde in die Feldbetten fiel – und im Morgengrauen fing der Dienst schon wieder an.

Zu Testzwecken schickte der »Cincpac« noch 6 TBF-Flugzeuge, moderne Torpedo-Maschinen.

Leutnant zur See George Fraser, Ramseys Verbindungs-offizier, fürchtete, daß die Flugzeuge, die noch keiner kannte, beim Anflug abgeschossen werden könnten. Flugs gab er an alle Flak-Batterien die Typenbeschreibung durch: »Sehen aus wie dicke F4F-Jäger!«

Dank dieser Vorsichtsmaßnahme konnte Leutnant Langdon K. Fieberling seine Maschinen unbehelligt landen. Als er sich bei Oberst Ira E. Kimes meldete, der die Flugzeuge des Marinekorps befehligte, erfuhr er erst, warum er nach Midway gerufen worden war. Die TBF gehörten eigentlich zur Torpedostaffel 8 vom Träger HORNET, und sie hatten in Norfolk die neuen Maschinen eingeflogen. Am 8. Mai wurde die ganze Abteilung mit 19 Flugzeugen plötzlich nach Pearl beordert, sie flog an die Westküste, wurde dort auf Dampfer gepackt und am 29. Mai in Hawaii wieder ausgeladen. Dort suchte man Freiwillige, die sechs Maschinen nach Midway bringen sollten. Völlig ahnungslos hatte sich Fieberling auf den Weg gemacht und staunte jetzt nicht wenig, als ihn Kimes aufklärte.

Auch zu Wasser lief die Beobachtung nun rund um die Uhr. In der Lagune und vor den Inseln waren Patrouillenboote im Einsatz, weiter draußen lauerten U-Boote.

Nimitz hatte an alles gedacht, nun schickte er noch den Filmregisseur John Ford hierher, damit er den Inselkampf drehen sollte. Simard stöhnte nur:

»Ach du lieber Gott – der Filmfritze hat mir gerade noch

gefehlt«. Er brachte ihn bei der Staffel 23 unter und wies ihm für seine Arbeit den relativ sichersten Platz im oberen Teil des Hauptkraftwerkes auf Sand Island zu, wo er auch eine gute Sicht hatte.

»Haben wir noch etwas vergessen?« fragte Shannon in der Nacht zum 3. Juni den Stab und die Bereichskommandeure. Aber niemand meldete sich zu Wort, denn alle verantwortlichen Männer waren überzeugt, das möglichste getan zu haben. Ob das reichen würde, mußte der Schlachtverlauf zeigen. Nun konnten sie nichts weiter tun als zu warten. »Dann befehle ich ab null Uhr Alarmstufe zwei, in der folgende Aufgaben dringlich sind«, fuhr Shannon fort und las von einer Liste ab. »Alle Code-Unterlagen gehen sofort per Kurier nach Pearl; die übrigen Geheimsachen sind zu verbrennen. Alle Offiziere legen ihre Rangabzeichen ab und lassen sich nur noch mit dem Familiennamen ansprechen. In der Umgebung des Stützpunktes sind Vorschlagshämmer bereitzuhalten, um im kritischen Falle die wichtigsten Apparate zerstören zu können. An die Lastwagenfahrer ergeht die Anweisung, in dieser Phase die Wagen zu vernichten.«

Nachdem er zu Ende gelesen hatte, sagte er: »Obwohl wir vom Abwehrwillen aller überzeugt sein können, ist es taktisch notwendig, auch einen möglichen Rückzugskampf einzukalkulieren. Für den Fall eines hier nur begrenzt möglichen Zurückweichens hat McGlashan die zweite Grabenstellung im Nordteil von Sand als letzte Widerstandslinie vorbereiten lassen; Munition, Verbandszeug, Wasser- und Lebensmittelvorräte sind dort beschußsicher eingegraben. Zur Vereinfachung der Befehlsgebung ist dieser Riegel künftig nur noch als ›McGlashan-Linie‹ zu bezeichnen.

Für die äußerste Situation der Gefangenschaft hat Spencer spezielle Verhaltensregeln aufgestellt, die er Ihnen anschließend bekanntgeben wird. In dieser Hinsicht haben die Japaner einen miserablen Ruf, der uns wiederum nur nützen

kann. Trotzdem bin ich dafür, vom Verhalten in der Gefangenschaft den Leuten erst dann Mitteilung zu machen, wenn sie unvermeidlich ist und das Überleben bedeutet.«

Die Besprechung dauerte sehr lange, weil noch viele Einzelheiten geklärt werden mußten. Diesmal, so spürten alle, war der D-Tag nahe. Als die Kommandeure nachts spät in ihre Abschnitte zurückkehrten, ordneten sie die letzten Maßnahmen an, Alarmanweisungen verschärften den Wachdienst. Ein klarer Mond stand über dem Atoll und der glitzernden See.

\*

Seit drei Tagen lag das japanische U-Boot I-168 zwei bis drei Seemeilen vor Midway mit besonderem Erkundungsauftrag. Eine zermürende Aufgabe, denn tagsüber konnten sie nicht auftauchen, und in knappen Abständen donnerten Aufklärer und Bomber über das Boot hinweg. Nachts ließ der Kommandant, Fregattenkapitän Tanabe, das Boot bis auf 800 Meter heranzufahren und auftauchen, dann beobachtete er mit dem Fernglas. Was er entdeckte, ging per Funk nach Tokio, und das Marine-Oberkommando gab die Informationen an die marschierende Flotte weiter, die unter Funkstille lief. Das war ein umständlicher Weg der Nachrichtenübermittlung, doch wegen der Ortungsgefahr gerechtfertigt.

Tagsüber war es stets scheußlich im Boot: stickige Luft, Hitze und die dauernde Erwartung, mit Wasserbomben plötzlich hochgejagt zu werden. Oft flogen die US-Maschinen so tief, daß ihr Lärm wie eine Säge durch das Boot schnitt; die Männer krümmten sich zusammen und schlossen ihre Fäuste um die Talismane, die der 1. Offizier Mochizuki ihnen vom Kameyama-Schrein mitgebracht hatte.

Tanabe verbrachte die meiste Zeit am Sehrohr. Immer wieder fuhr er es vorsichtig aus, drückte die Augen in die Gummimuscheln der Okulare und diktierte seine

Beobachtungen, die Mochizuki mitschrieb:

»Auf Sand neue Flugboot-Typen, vermutlich PBY-Amphibienmaschinen ... frische Drahtsperrn am Südufer im Planquadrat 3a bis 4b errichtet ... im Zentrum verstärkter Lkw-Verkehr ...« Während Mochizuki alles aufschrieb, wartete Tanabe, bis eine Welle schlierig von der Linse abließ und die Sicht wieder freigab. Er verstand nicht, daß sie noch nicht entdeckt worden waren; ein gewissenhafter Ausguck drüben oder auf einem Patrouillenboot hätte das Periskop eigentlich sehen müssen. Nach einer halben Stunde holte er es dann wieder ein, um es bald erneut auszufahren.

Jetzt war es Nacht, und Tanabe drehte am Fernglas. Das Mondlicht gab gute Sicht, und er konnte vorn die hellen Korallenbänke und Einzelheiten auf den Inseln erkennen.

»Trotz Verdunkelung haben sie neun Arbeitslampen brennen. Möchte wissen, was da vorgeht. Geben Sie Befehl, noch weiter ranzufahren!«

Mochizuki nickte und trat weg, kurz darauf rumorten die Diesel, und sie bewegten sich dem Ufer entgegen. Zum Glück bullerten weiter draußen Patrouillenboote entlang, die das Motorengeräusch des U-Bootes kaschierten.

»Verdammte Funkstille«, sagte Tanabe, »kein Aas weiß, wo unsere Flotte jetzt steht. Morgen müßte, wenn nichts dazwischengekommen ist, der Angriff erfolgen. Dann ist auch unser Auftrag hier erfüllt, und wir gehen endlich auf Trägerjagd.«

Tanabe und keiner im Boot ahnten, welche Aufgabe sie noch erwartete. Andere japanische U-Boote lauerten vor den Französischen Fregattenbänken, um Unternehmen »K« durchzuführen: die Boote I-121 und I-122; später kam noch I-123 hinzu. Ein ähnlicher Auftrag war schon im März erfolgreich abgeschlossen worden. Damals kamen zwei große Flugboote von Kwajalein, wurden hier von U-Boot-Tankern mit Treibstoff versorgt und weiter nach Pearl dirigiert. Doch

hatte die Sache nicht viel gebracht, weil eine Maschine abgeschossen wurde.

Diesmal aber, wo eine Großoperation lief, war alles wie verhext. Als die drei Boote eintrafen, ankerte bereits ein US-Flugzeugtender in der Lagune. Die Kommandanten mußten sich darauf beschränken, nachts mit den Ferngläsern zu beobachten, zu warten und darauf zu hoffen, daß das Schiff bald auslaufen würde. Am nächsten Tag schon, dem 29. Mai, sollten die Flugboote aus Kwajalein kommen. Aber das US-Schiff blieb. Die Kommandanten hegten den begreiflichen Wunsch, den Amerikaner mit Torpedofächern abzuschießen.

Inzwischen hatte auch der eigene U-Boot-Tanker Position bezogen. Korvettenkapitän Toshitake Neno fluchte inbrünstig und wartete. Als noch ein zweites US-Schiff an der Reede festmachte, riß ihm die Geduld. Kurz entschlossen ließ er die veränderte Lage nach Kwajalein funken und erwartete weitere Befehle. Vizeadmiral Eiji Goto antwortete schnell: »Unternehmen K um einen Tag verschoben, Flugboote treffen am 31. Mai ein.« Doch der Aufschub um einen Tag bedeutete nur einen schwachen Trost, denn die Amerikaner dachten nicht daran, wegzufahren. Deshalb funkte Neno um Mitternacht erneut.

Diesmal kam der Bescheid von Vizeadmiral Nishizo Tsukahara, Befehlshaber der 11. Luftflotte und Gotos Vorgesetzter. Er gab durch, daß das Unternehmen »K« überhaupt nicht stattfinden würde. Aber auch die Funkanalytiker in Pearl (Harbor) fingen den Spruch auf und leiteten die Nachricht weiter. Das mißglückte Unternehmen trug die Schuld daran, daß einige U-Boote, die nutzlos vor den Bänken gewartet hatten, nun zu spät im Sperriegel eintrafen, der schon am 1. Juni gebildet sein sollte; sieben andere kamen wegen Ausrüstungsschwierigkeiten erst am 3. Juni im Zielgebiet zwischen Hawaii und Midway an. So geschah es, daß weder das Unternehmen »K« noch der Sperrkordon die für

die anmarschierende Flotte wichtigen Informationen liefern konnten, während die US-Kampfverbände verdunkelt und in Höchstfahrt unentdeckt Point Luck ansteuerten.

Weder Yamamoto noch Nagumo wußten im entscheidenden Augenblick, wo die US-Träger standen – eine gefährliche Situation, wie die Abfolge des Geschehens später zeigen sollte.

\*

Die Task Force 16 war nun sechs Tage auf See und steuerte Nordwestkurs auf Midway zu. Auf den Flugzeugträgern war der tägliche Dienst längst zur Routine geworden: 03.15 Uhr Wecken des Wartungspersonals. 03.25 Uhr erstes Frühstück. 03.50 Uhr Wecken der Flugzeugbesatzungen. Um 05.00 Uhr hoben die ersten Patrouillenmaschinen ab.

Von nun an starteten und landeten die Aufklärer pausenlos bis 20.49 Uhr, dann schloß die Flaggenparade den Tagesablauf ab. Ohne die befohlene Funkstille, den verstärkten Wachdienst und die scharf geladenen Waffen hätte der Einsatz einem Manöver geglichen. Und noch etwas war anders: die drückende Ungewißheit, ob man angesichts der Feindüberlegenheit siegen würde; im anderen Falle waren nicht nur Midway, sondern auch Hawaii und die amerikanische Westküste in Gefahr, besetzt zu werden. Zudem beschäftigte jeden Mann persönlich die Überlebensfrage.

Konteradmiral Raymond Ames Spruance spürte die große Verantwortung, die ihm übertragen worden war. Eigentlich gehörte Vizeadmiral William F. Halsey auf diesen Posten, doch er litt, als er aus dem Korallenmeer zurückkehrte, an einem Hautleiden mit Juckreiz, gegen den weder Hafermehlbäder noch Medikamente geholfen hatten und der ihn weder essen noch schlafen ließ. Obwohl Doktor Hightower den Admiral krank schrieb, meldete er sich bei Nimitz, und bevor ihn der Oberbefehlshaber ins Hospital schickte, bat er um die

Benennung eines fähigen Nachfolgers. Halsey schlug sofort Spruance, den Führer seiner Kreuzer und Zerstörer, vor und empfahl, daß er gleich den ganzen Stab mit übernehmen sollte.

Spruance, der ahnungslos sein Flaggschiff, die NORTHAMPTON, verließ, um sich bei Halsey zurückzumelden, erfuhr auf der ENTERPRISE vom Adjutanten Leutnant William H. Ashford den Kommandowechsel. Spruance war Überrascht, denn es gab dienstältere Offiziere für diesen Auftrag, zudem war er kein Flieger und noch keinen einzigen Tag auf einem Träger gewesen.

Aber Nimitz blieb diesen Argumenten gegenüber unbeeindruckt, er teilte dem Admiral nur kurz die offizielle Ernennung mit und wies ihn dann in das Abwehrkonzept ein. Der ursprüngliche Gedanke, in Richtung Nordwesten den Japanern entgegenzustoßen und sie westlich von Midway abzufangen, schloß das große Risiko ein, daß der Gegner in Wahrheit Hawaii oder die Westküste angreifen könnte – dann ständen die Träger nutzlos an der falschen Stelle. Spruance schlug deshalb vor, im Nordosten von Midway zu warten und so für beide Möglichkeiten gerüstet zu sein. Er war sich auch durchaus bewußt, wer sein Gegner sein würde: der alte Fuchs Nagumo, der schon den Angriff gegen Pearl Harbor geführt hatte, der zudem zahlenmäßig überlegen war und mit kampferprobten Piloten ankam.

Für Spruance traten bereits zu Beginn der Fahrt Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit mit dem Stab auf, denn er und sein Vorgänger Halsey waren von grundverschiedenem Wesen. Halsey hatte seine Männer, Flieger und Seeleute, nach dem Desaster von Pearl Harbor moralisch wieder aufgerichtet und ihnen Selbstvertrauen, Kampfgeist und Geschicklichkeit in der Waffenhandhabung beigebracht. Er hockte stets am Bug des Trägers, beobachtete die Starts und Landungen, so daß ihm nachgesagt wurde, daß er jeden einzelnen Piloten und seine Maschine kennen würde.

Dem Stab ließ er größtmögliche Freiheiten zukommen, er kümmerte sich nie um Details, liebte das gemeinsame Frühstück und das Gespräch mit seinen Stabsoffizieren, war umgänglich und großzügig. Offiziere und Mannschaften verehrten ihn gleichermaßen.

Spruance bildete zu ihm das genaue Gegenstück: Er war verschlossen, genau, methodisch, bevorzugte stets den Dienstweg und konnte stundenlang über der Karte brüten, ehe er einen Befehl gab. Als Kaffeekenner braute er sich stets selbst sein Getränk aus eigens dafür mitgebrachten grünen Bohnen und fragte dann mehr aus Höflichkeit als aus einem echten Geselligkeitsbedürfnis heraus, ob jemand mit ihm frühstücken wollte. Da sein Gebräu gemeinhin als ungenießbar galt, losten die Offiziere jeden Morgen untereinander aus, wer sich diesmal für die Frühstückstafel zu »opfern« hatte. Spruance aber ging, seinem pedantischen Wesen folgend, zielbewußt, eifrig und konsequent vor, denn er wollte in der kurzen Zeit, die ihm bis zum Kampf noch verblieb, alles über die Trägerfunktion und -führung erfahren. Als fanatischer Spaziergänger wanderte der drahtige Admiral bei jedem Wetter abwechselnd mit einem seiner Stabsoffiziere über das Flugdeck und fragte unermüdlich. Er begriff und lernte schnell, obwohl es hieß, daß er zum »Kanonenklub« der konservativen Dickschiffleute gehöre, die stets verächtlich auf die elegant uniformierten Trägerpiloten herabzuschauen pflegten. Aber auch der Stab versuchte, sich der Eigenart des neuen Befehlshabers anzupassen – was auch gelang.

Die Leutnante William Sayer und Hal Rogers, die zusammen auf der Fliegerschule in Annapolis waren und nun zur Jägerstaffel von Fighting 6 der ENTERPRISE gehörten, saßen im Bereitschaftsraum.

»Teufel, nicht auszudenken, wenn die Shintos\* Hawaii nähmen. Meine Frau und das Kind sind noch in Nuami

---

\* Spitzname für Japaner

Valley«, sagte Sayer. »Könnte doch sein, daß die Schlitzaugen Midway sagen und Pearl meinen, wie?«

»Sicher. Aber wozu sich verrückt machen?« Rogers nippte nachdenklich am Glas mit Limonade. »Es heißt, daß sie alle Nichtkombattanten aus Pearl wegbringen würden.«

»Hoffentlich.«

Tatsächlich hielt sich auf Hawaii hartnäckig das Gerücht, daß eine große japanische Flotte Kurs auf Pearl nehme. Man rechnete mit hohen Verlusten und entließ daher alle Heeresangehörigen aus dem Hospital von Schofield, die Freiwilligen der Civilian Defense wurden einberufen. General Emmons forderte die Evakuierung von Frauen und Kindern aus Honolulu in sichere Gebiete. Alle Einwohner empfanden Angst und Hoffnung zugleich. In Pearl Harbor bezogen Marinesoldaten an den Maschinenkanonen auf den Betonpfeilern am Werfteingang Gefechtsstation. Bei Einbruch der Dunkelheit gab es in der Werft Alarm, die Arbeit wurde gestoppt, die Arbeiter besetzten die Automatwaffen auf den Hallendächern oder die Feuerlöschpumpen. Im Hafen bewachten alle Geschützbedienungen ihre Kanonen, es herrschte totale Verdunklung, und quergestellte Lastkraftwagen blockierten die Straßen.

Auch an der Westküste lebten die Menschen in Spannung und Nervosität, es gab allgemeine Urlaubssperre und keine Rundfunksendungen mehr. In der San Francisco Bay wurde falscher Alarm gegeben, weil angeblich 60 Meilen vom Golden Gate entfernt nicht identifizierte Objekte aufgetaucht und wieder verschwunden waren. Gegen Überraschungsangriffe hatte das Western Sea Frontier Command von der Marine aus Patrouillenbooten und Yachten 400 Seemeilen vor der kalifornischen Küste eine Vorpostenlinie errichtet. An Land wachten die 4. Armee und das Western Defense Command.

Peter Morley von Bombing 6, der einen Sturzkampfbomber flog, kam hereingestürzt und rief: »Lovelace von Fighting 3 der

YORKTOWN ist eben tödlich verunglückt. Seine F4F sprang über die Landesperre und rammte eine andere Maschine. Fängt ja gut an.«

»Was, Lovelace?« zuckte Sayer hoch. »Der flog in meiner Rotte. Er war ein Vorzüglicher Flieger.«

»Kotzkram, ja. Aber wer weiß, wer von uns morgen noch leben wird?« Morley ließ sich zerknirscht in den Sessel fallen. »Am besten ist, sich ablenken. William, erzähl was über Hawaii; von den Ala-Moana-Schiffen, mit denen die Touristen Mondscheinfahrten nach Molokai unternehmen; vom Luau-Tanz der Hula-Mädchen, wenn der Flötenspieler die kleine Tomtom bläst und die Ukele-Gitarren schluchzen, während die Leute Schweinehaut mit Poi essen ...«

»Hör auf! Was soll der Quatsch?« fauchte Sayer. Zufällig trat Tom Francis von der Torpedo 6 ein und verhinderte die aufkommende Verstimmung. »Sauwetter mit Regen und Nebel«, sagte er, »ist es für uns oder die Nips ein Vorteil? Jedenfalls tut sich was. Eben warfen zwei Maschinen von der YORKTOWN Meldungen auf dem Flugdeck ab. Ob die Japse wohl schon rangekommen sind?«

Während seit Tagen die Flugzeuge von Scouting 6 im Dauereinsatz Erkundung flogen, herrschte im Stab auf der ENTERPRISE gespannte Erwartung. Bis jetzt war vom Feind noch nichts zu sehen, und heute, am 2. Juni, sollten die Task Force 16 und 17 aufeinandertreffen. Die Funkstille, dazu das unsichtige Wetter, erschwerten die Annäherung beträchtlich.

Spruance brütete über den Karten, rechnete die Koordinaten nach. Der Navigationsoffizier, Fregattenkapitän Richard Ruble, der Operationsoffizier, Leutnant zur See Art Ely, und der 1. Offizier, Fregattenkapitän W. F. Boone, standen etwas abseits im Kartenraum und unterhielten sich leise.

»Da, zwei Maschinen der YORKTOWN fliegen dicht über uns hinweg und werfen was ab«, rief Ely.

»Endlich!« Spruance seufzte.

Dann stürzte auch schon eine Ordonnanz herein und übergab dem Admiral ein wasserdicht verpacktes, grellgelbes Futteral mit der Meldung von Admiral Frank Jack Fletcher, der als dienstälterer Offizier beide Verbände befehligte.

Spruance dankte, öffnete und las die Nachricht, während sich Ruble sofort über die Seekarte beugte und nach dem Meßzirkel griff. »Treffpunkt um 15.30 Uhr auf Position 32° 04' nördlicher Breite und 172° 45' westlicher Länge:« Spruance legte das Blatt auf den Kartentisch. »Okay, also in zweieinhalb Stunden das Rendezvous exakt auf Point Luck, meine Herren.«

Alle Schiffe der Task Force 16 wurden durch Morsescheinwerfer verständigt und der Verband lief kurz darauf mit Gegenkurs wieder langsam nach Westen zurück. Etwas vor 16.00 trafen die beiden Kampfgruppen zusammen. Im Vergleich zum Gegner nahmen sich die US-Streitkräfte auf See recht bescheiden aus: 3 Flugzeugträger, 8 Kreuzer, 14 Zerstörer, insgesamt 25 Kriegsschiffe; das war auch alles, was die Amerikaner im Pazifik aufzubieten hatten.

Nun begann das Warten. Getrennt, aber auf Sichtweite mit 10 Seemeilen Abstand, fuhren die Verbände nachts näher an Midway heran und entfernten sich tagsüber wieder.

Auf allen Trägern spürten die Leute nun die wachsende Spannung, und obwohl der tägliche Dienstbetrieb reibungslos funktionierte, suchte doch jeder auf seine Art das nervtötende Warten zu überbrücken.

Captain Buckmaster, Kommandant der YORKTOWN, saß immer nach Einbruch der Dunkelheit ohne Licht in seiner Kabine, um besser die See beobachten und im Alarmfall sofort auf die Brücke eilen zu können.

Leutnant Jack Lordon, Jagdflieger von Fighting 3, im Zivilberuf Ingenieur, lenkte sich durch Integralrechnungen ab.

Feldwebel Bob Snider spielte aus einem Schachbuch Meisterpartien nach. Sie und ihre Kameraden auf der YORKTOWN, die sich irgendwie auf die Schlacht

vorbereiteten, ahnten nicht, was ausgerechnet ihrem Schiff noch bevorstand, das schon einmal schwer angeschlagen aus dem Korallenmeer heimgekehrt war.

\*

Knapp 500 Seemeilen hinter den US-Trägern fuhr Korvettenkapitän Tamori Yoshimatsu sein U-Boot I-166 in die Sperrposition zwischen Hawaii und Midway und ging sofort auf Beobachtungsstation, um das Auslaufen der Feindflotte ja nicht zu verpassen. Doch diese Hoffnung sollte sich nicht mehr erfüllen.

Anfangs marschierte die japanische Flotte bei herrlichem Wetter, auf allen Schiffen herrschten Siegeszuversicht und Begeisterung, und manchmal gellten »Banzai«-Rufe über die See. Die Trägerpiloten, ohnehin hervorragend ausgebildet und die meisten kriegserfahren, übten nahezu spielerisch ihre Scheinangriffe mit Bomben und Torpedos. Es war nicht zu leugnen: Nagumo verfügte über eine ausgezeichnete Fliegertruppe. Sein As allerdings, Fregattenkapitän Mitsuo Fuchida, Führer der Flugzeuggruppe an Bord der AKAGI und berühmt geworden, weil er die Spitzenverbände damals gegen Pearl Harbor dirigiert hatte, lag mit einer Blinddarm-entzündung im Schiffslazarett.

Am 1. Juni, nachmittags, gerade nach der Treibstoff-übernahme, zog ein Schlechtwettergürtel mit dichtem Nebel und Regenböen herauf. Während sich die Navigationsoffiziere darüber ärgerten, denn zu der Funkstille kam nun auch noch das unsichtige Wetter, empfanden die Piloten diesen Umstand eher als angenehm, denn der Flugbetrieb fiel aus.

Als Leutnant Raita Kito, der einen Zero-Jäger flog, auf der AKAGI die Offiziersmesse betrat, winkte ihm der Bomberpilot Takayoshi Tashiyota, der mit Fregattenkapitän Tashio Kanoye Go spielte. Alle anwesenden Offiziere wirkten fröhlich und

gelöst, und in die verhaltene Geräuschkulisse plärrte ein Grammophon das bekannte Lied »Kirameku Seiza.«

Leutnant Taijiro Nakoki von der Torpedostaffel blieb lieber allein. Er schrieb erst einen Brief, legte sich aufs Bett und spielte dann auf der Shaku hashi, einer Art Bambusflöte, während er dabei an seine Braut in Kobe dachte.

Auch hier, wie beim Gegner, bereitete sich jeder Mann innerlich auf die Schlacht vor, aber es war anders. Damals, vor dem Angriff gegen Pearl Harbor, hatte Nakoki nicht schlafen können, jetzt kam ihm gar nicht der Gedanke an die Gefahr; er kannte seine Maschine und den Auftrag – alles würde wie in Pearl ablaufen. Hatte nicht Nagumo selbst mitgeteilt, daß die Amerikaner – wie damals – ahnungslos wären? Außerdem: Welch höheres Glück konnte einem Krieger noch widerfahren, als durch den Tod in der Schlacht als Ei-Rei\*, von Familie und Volk verehrt, durch die Torii in den Himmel eintreten zu dürfen? Ob sie nun heil zurückkehrten oder fielen: beides konnte nur Ehre und Glück bedeuten!

Auch Admiral Chuichi Nagumo, der die Trägerflotte führte, war zuversichtlich. Er wirkte energisch, kampfbereit und vertrat so den alten Samuraigeist. Er gab sich anders als beim Unternehmen gegen Pearl Harbor, nicht so mürrisch, zerfahren.

Während die AKAGI in der aufruhenden See stampfte, sprach er mit dem Stab noch einmal die Angriffsdetails durch.

»Noch nichts über das Unternehmen ›K‹ bekannt?« fragte er zwischendurch.

»Nein. Die Funkstille erschwert die Nachrichtenübermittlung. Trotzdem wären KR-Sprüche sicher durchgekommen; daß es nicht passiert, läßt darauf schließen, daß die Sache gut läuft oder einfach nichts Wichtiges zu melden ist«, sagte Admiral Kusaka, der Chef des Stabes.

Nagumo überflog den letzten Lagebericht und legte das Blatt beiseite. »Hier steht: ›Es ist nicht anzunehmen, daß der Gegner

---

\* Held

im Gebiet um Midway noch über kampfkraftige Verbände mit Flugzeugträgern verfügt.« Aber die Meldung ist drei Tage alt, die Situation könnte sich geändert haben.«

»Unser V-Mann<sup>\*</sup> in Hawaii bestätigt diese Meldung. Die US-Träger standen bei den Salomonen ...«

»... und die neuesten Informationen vom U-Boot-Sperriegel?« unterbrach Nagumo ungeduldig.

»US-Träger noch nicht gesichtet, was wiederum ihren Standort außerhalb unseres Operationsbereiches vermuten läßt.«

»Was meldet die YAMATO?«

»Keine Meldung.«

Beiden Männern war bewußt, daß der Funkbereich des Trägers wegen der flachen Aufbauten nur begrenzt war, zudem Funkstille herrschte. Aber eine wichtige Meldung hätten die Funker, die alle Frequenzen abhörten, aufgefangen; Yamamoto hätte dann auch sicher die Funkstille unterbrechen und Kurzinformationen im Nahbereich durchgeben lassen. Da sich auch der OB nicht meldete, schien der Aufmarsch planmäßig abzulaufen.

Obwohl keiner es aussprach, etwas wie getrübler Optimismus klang aus Nagumos Fragen. Vielleicht war Fregattenkapitän Minoru Genda, Chef der Operationsabteilung, der einzige, den die fehlenden Informationen mißtrauisch machten, Aber wie der dienstälteste Stabsoffizier, Kapitän zu See Oischi, Fregattenkapitän Sasabe, der Navigationsoffizier, und andere Stabsangehörige schwieg er ebenfalls.

Nagumo, der bullige Befehlshaber und Judokämpfer, der früher auf Zerstörern fuhr, setzte nun seine Besprechung fort; er ahnte nicht, daß er direkt in eine Falle lief.

---

\* Verbindungsmann, Spion



Etwa 600 Seemeilen hinter Nagumos Verband pflügte die Hauptflotte durch den Pazifik.

Admiral Isoroku Yamamoto, Oberbefehlshaber aller Angriffsverbände, der an einem Durchfall litt, stocherte appetitlos in seiner Schale mit Reisbrei herum und überdachte die Lage.

Verschiedene Umstände stimmten ihn mißtrauisch: Die Insel Wake meldete US-Aufklärungsflieger, der feindliche Funkverkehr um Hawaii und die Aleuten verstärkte sich laufend, und die meisten Meldungen trugen den Zusatz »dringend«. Eben gab das Marine-Oberkommando in Tokio durch, daß Midway die Abwehrmaßnahmen forcieren, die eigenen U-Boote den Sperrkordon zu spät gebildet hätten und Unternehmen »K« fehlgeschlagen sei.

Das alles war zu viel, um nicht Gefahr spüren zu müssen. Yamamoto kannte die Amerikaner zu gut, deshalb war er mißtrauisch. Er hatte in Harvard studiert, war Marine-Attache in Washington und als solcher mit dem Wirtschaftspotential der USA vertraut.

Und er, der nicht rauchte, nicht trank, außerdem hervorragend Bridge spielte, unterschätzte die Amerikaner keinesfalls. Damals, in Pearl Harbor, hatte man sie überrumpelt – ein zweites Mal würde das kaum gelingen. Genau dafür sprachen alle Anzeichen.

Yamamoto verstand auch zuviel von Seekriegsführung, um nicht zu wissen, daß der Gegner nur mit einem Offensivschlag besiegt werden konnte – ein Krieg auf Zeit war für Japan nicht zu gewinnen.

Geboren 1884 während der großen »Meji-Restauration«, hatte Yamamoto unter dem heldenhaften Admiral Togo gedient und in der Schlacht gegen die Russen bei Tsushima, wo er verwundet wurde, Erfahrungen gesammelt.

Der Admiral schob den Teller zur Seite, und der Bootsmann Heijiro Omi, Chefsteward und verantwortlich für die

Zubereitung des Essens, räumte ihn fort. Yamamoto blickte ihm nach, und plötzlich fiel ihm der an sich belanglose Zwischenfall beim Abschiedsfest an Bord der YAMATO an der Reede von Hashirajima wieder ein: Eben dieser Omi hatte aus Versehen eine Tai, die köstliche Seebrasse, statt nur in Salzwasser, was in Japan Glück verheißt, zusammen mit Miso (Sojabohnen) gekocht, und das bedeutete Unglück. Obwohl Yamamoto nicht abergläubisch war, glaubte er jetzt doch zwischen Omis Mißgeschick und der gegebenen Lage eine nahezu orakelhafte Verknüpfung zu ahnen.

Yamamoto stand auf und ging ins Stabszimmer. Dort fragte er seinen Chef des Stabes, Admiral Ugaki:

»Sollten wir Nagumo nicht wenigstens warnen? Eine Operation solchen Ausmaßes verlangt exakte Informationen über das Feindverhalten.«

»Ich rate in jedem Fall davon ab, die Funkstille zu durchbrechen. Es ist anzunehmen, daß auch die Funker der AKAGI die Meldungen aus Tokio empfangen und Nagumo über die veränderte Lage informiert haben.«

»Genau das wissen wir eben nicht. Die geringste Panne, jetzt, in der Aufmarschphase, hätte katastrophale Folgen. Gestern schon fuhren unsere Klein-U-Boote Ablenkungsangriffe gegen Diego-Suarez und Madagaskar, heute operieren sie im Hafen von Sidney, übermorgen geht Hosogayas Verband zu den Aleuten, Flugzeuge der RYUJO haben bereits Dutch Harbor bombardiert. Alles läuft gut an – nur über die Reaktion des Gegners wissen wir nichts.«

Trotz dieser gewichtigen Argumente blieb Ugaki stur, das Funkverbot wurde nicht aufgehoben. Also wurde nichts unternommen, um Nagumo zu warnen.

Einige hundert Seemeilen weiter südlich fuhr der Invasionsverband in zwei Kiellinien nebeneinander. Diese Formation wurde gewählt, um die 13 Schiffe, deren

Führungsmannschaften keine Zeit mehr gefunden hatten, die Signale für die Verbandsfahrt zu lernen, besser dirigieren zu können. Fregattenkapitän Toyama auf der Brücke der JINTSU verzweifelte fast, weil die Transporter trotz Kriechfahrt immer wieder aus dem Ruder liefen. Den Soldaten an Bord war das egal. Überall herrschte beängstigende Enge, deshalb fielen die Übungen an Waffen und Landungsbooten aus, und die Sturmtruppen hatten genug Muße zum Dösen und Erzählen.

Am 2. Juni wurde der Nebel immer dichter, er bot zwar Schutz vor den Feindaufklärern, doch die Navigatoren verfluchten ihn. Nagumos Verband rückte nun so eng in Kiellinie zusammen, daß die Ausguckposten sich jeweils an den im Schlepp mitgeführten Markierungsbojen der vor ihnen fahrenden Schiffe orientieren konnten. Zu allem Übel mußte die Kampfgruppe heute auch noch gemäß Operationsplan zum Angriff in südöstliche Richtung abdrehen. Im Nebel aber war eine Kurskorrektur mittels Blinkzeichen nicht durchführbar, funken wiederum durften sie nicht. Für Nagumo und seinen Stab ergab sich daraus ein schwieriges Problem: Entweder langsamer fahren und besseres Wetter abwarten, wodurch aber der Invasionszeitplan gefährdet wurde, oder unter Mißachtung der Ortungsgefahr die Kommandos funken.

Kapitän zur See Oischi, der dienstälteste Stabsoffizier, schlug vor, im Nahbereich zu funken, weil es nicht möglich war, die Zeitpläne zu ändern. Nagumo stimmte schließlich zu. Um 13.30 Uhr erging der kürzeste Befehl, den die japanische Flotte je durchgab: »Kurs 125.«

Auf allen 26 Schiffen schlugen die Ruder um, die Maschinen kamen kurz von Touren, drehten dann wieder auf AK, und der Verband stampfte nun in Richtung Midway. Gegen Abend klarte es auf, nachts traten die Sterne aus den Wolkenlücken hervor. Nagumo führte seine Kampfgruppe abgeblendet dem Ziel entgegen.

Auf Midway herrschte Enttäuschung, denn alle Aufklärer

kehrten ohne Kontaktmeldung zurück.

\*

Der 3. Juni 1942 war ein Mittwoch. Im Nordwesten verdeckte noch immer ein Nebelschleier das Meer. Für die Aufklärungsstaffeln auf Midway war wie immer um 03.00 Uhr Wecken, es gab ein kurzes Frühstück mit Toast und etwas Kaffee, dann fuhren die Besatzungen mit Jeeps und Lastwagen durch die feuchte Dunkelheit zu den Startplätzen. Um 03.50 Uhr, im fahlen Zwielficht des Morgens, heulten die Motoren auf und liefen warm; pünktlich um 04.15 Uhr hoben die ersten Suchflugzeuge ab, schraubten sich behäbig in den Himmel und gingen auf ihre festgelegten Kurse.

Genau eine Viertelstunde später dröhnten die mächtigen Silhouetten der B-17-Bomber auf Eastern Island die Pisten hinunter und schwebten nacheinander lärmend dem düster verhangenen Horizont entgegen.

Simard hatte den Heerespiloten den Südwestsektor zugewiesen, weil sie keine Erfahrung in der Erkennung von Schiffstypen besaßen und gerade viel, vielleicht alles, von klaren, genauen Berichten über die Feindkräfte abhing; und weil eben aus dieser Richtung am allerwenigsten mit einem Angriff zu rechnen war. Außerdem drohten in diesem Sektor am ehesten Überfälle japanischer Patrouillen, die von Wake aus operierten, doch die Bomber waren gut armiert und brauchten sie nicht zu fürchten.

Nach den ersten 400 Meilen hatten dann die »Fortresses« und »Catalinas« wie gewöhnlich ihre ökonomische Geschwindigkeit erreicht und soviel Sprit verbraucht, um die spätere Landung auf dem nur 5.000 Fuß (1.524 m) langen Pistenstreifen wagen zu können, ohne daß ihre Bomben hochgingen oder die Bremsen brannten. Bei allen übrigen, auf Midway stationierten Maschinen wurden routinemäßig die

Motoren vorgewärmt, die Besatzungen warteten alarmbereit, um vor einem Überraschungsangriff bereits in der Luft sein zu können. Erst wenn die Scout-PBY den Sektor von 400 Meilen, den kritischen Bereich, erkundet und Klarmeldung durchgegeben hatten, war für diesen Morgen keine Attacke mehr zu befürchten, der Alarmzustand konnte aufgehoben werden.

Diesen exakten Dienstablauf hatte der »Cincpac« an Simard so formuliert: »Balsas Luftwaffe muß bemüht sein, den Gegner schon weit vor Midway zu erfassen, um schnelle und frühe Beschädigungen an den japanischen Trägerflugdecks erringen zu können.«

Der Kommandeur der Fliegenden Patrouillen des Hawaii-Areals, Konteradmiral Patrick N. L. Bellinger, deutete in seiner Nachricht an Simard die Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Nimitz' Auftrag in die Praxis so:

»Das Problem ist, zu treffen, bevor wir getroffen werden. Um dem Feind die Überraschung zu nehmen, müssen wir seine Träger finden, ehe sie einen Angriff starten können. Angenommen, daß sie nicht mehr als 27 Knoten\* bis zum Angriffspunkt laufen und der Punkt nicht weiter als 200 Meilen\*\* weg liegt, und die »Catalinas« finden ihn in der Dämmerung und fliegen 700 Meilen zu 100 Knoten, dann ist eine Garantie einer effektiven Deckung möglich. Bei normaler Sicht von 25 Meilen kann eine »Catalina« einen Sektor von 8° überwachen. Beim Einsatz aller 23 Maschinen ist also theoretisch die Abdeckung des westlichen Halbkreises von 180° durchaus gegeben.«

Nun aber warf die Wetterfront, die 300 Meilen nordwestlich tief und breit über dem Ozean hing, Bellingers Berechnungen total über den Haufen. Die Gefahr war groß, daß der Gegner ungesehen durch die Nebelzone heranfuhr und seine

---

\* Knoten (kn) = 1,852 km/h

\*\* 1 Seemeile (sm) = 1,852 km

Trägermaschinen startete, bevor ein eigener Aufklärer davon Meldung machen konnte.,

Den ersten Feindkontakt gab Leutnant J. P. O. Lyle um 09.04 Uhr durch, als er plötzlich aus der Wasserwüste zwei Patrouillenboote mit Kurs auf Midway ausmachte. Er ging tiefer, wurde aber beschossen. Seine Meldung: »Zwei Frachter gesichtet, 247°, Entfernung 470 Meilen, feuern mit Flak«, schlug auf Midway wie eine Bombe ein.

Der nächste, entscheidende Report kam bald darauf. Oberleutnant zur See Jack Reid, der seine »Catalina« etwas früher als die anderen, schon um 04.05 Uhr, 40 Minuten vor Sonnenaufgang, von der Midway-Lagune gestartet hatte, flog fünf Stunden lang über die leere Meeresfläche und befand sich exakt um 09.25 Uhr gerade am Wendepunkt seiner 700-Meilen-Strecke, als er auf den Gegner traf. Die PBY war auf den automatischen Piloten geschaltet, und Reid suchte gelangweilt mit dem Doppelglas die See ab: nichts, nur grünschillerndes Wasser. Darüber schwamm stellenweise leichter Dunst, manchmal trieben ferne Wolkenfetzen durch das Blickfeld.

Doch plötzlich stutzte er, fixierte einen 30 Meilen entfernten Punkt an und verbesserte mit der Rändelschraube die Scharfeinstellung. Überrascht setzte er das Glas ab und schaute dann erneut hindurch. Kein Zweifel, Schiffe – viele Schiffe liefen genau auf sie zu.

Reid stieß seinen Kopiloten Hardeman an, reichte ihm das Glas und deutete mit einer Kopfbewegung in die Richtung: »Siehst du auch, was ich sehe?«

Der Begleiter guckte nur kurz hinüber und murmelte: »Das kann man wohl sagen, verdammt noch mal.«

Reid gab seine Meldung, die nur aus einem Wort bestand, sofort nach Midway durch: »Hauptflotte.«

Genau das aber war ein Irrtum, der nicht ohne Folgen bleiben sollte. Was Reid wirklich entdeckt hatte, stellte nur die

aus WSW (West-Südwest) herankommende Transportgruppe mit den abgesetzt marschierenden Minensuchern dar, doch es war durchaus verständlich, daß die seit Tagen im pausenlosen Einsatz stehenden und deshalb gestreßten Patrouillenflieger nun im Augenblick der Feindberührung aufgeregt waren und im erstbesten Konvoi die Hauptflotte vermuteten.

Die Funkstelle auf Midway jedoch blieb skeptisch und befahl: »Ausführlicher!«

In den nächsten zwei Stunden kurvte Reids Flugboot dauernd über dem Verband, verbarg sich manchmal hinter den Wolken und stieß erneut daraus hervor.

Um 09.27 Uhr erhielt Midway die nächste Meldung: »Peilung 262°, Entfernung 700.« Um 11.00 Uhr: »11 Schiffe, Kurs 0,90, Geschwindigkeit 19.« Dann ging der Treibstoff zur Neige, und Midway befahl den Rückflug.

Inzwischen waren noch die Kontaktmeldungen von drei anderen Aufklärern eingetroffen, die jedoch jedesmal eine andere Position angaben. Hatte Reid etwa wirklich die Hauptflotte gesehen, denn der von ihm gemeldete Verband umfaßte die meisten Einheiten, und die Kurse der anderen Schiffe verliefen so, als ob sie sich mit ihm vereinigen wollten. Eigenartig war nur, daß noch kein Träger gesichtet wurde. Wo aber standen sie?

\*

Fregattenkapitän Yasumi Toyama auf dem Leichten Kreuzer JINTSU hatte es endlich geschafft, daß die Transporter hintereinander liefen, als er plötzlich von seinen Karten aufgeschreckt wurde. Der Zerstörer an Backbord setzte ein Signal und schoß darauf eine Rauchgranate ab.

Toyama stürzte auf die Brückennock hinaus, dort stand ein Matrose und zeigte in den Himmel: Backbord, weit draußen am Horizont, schwebte eine »Catalina« – es war Reids Maschine.

Später stellte sich heraus, daß seit geraumer Zeit, während der Fahrt innerhalb des 700-Meilen-Kreises, das Motoren-geräusch von US-Flugzeugen gehört worden war; Radar gab es damals auf den japanischen Schiffen noch nicht.

\*

Oberst Sweeney konnte es kaum erwarten, mit seinen B-17 loszufliegen, doch für Simard war die Lage noch zu unübersichtlich, und er hielt ihn zurück.

Erst mußte der Standort der Träger bekannt sein. Schließlich hatte Nimitz befohlen, erst die Träger anzugreifen. Aber nach Angaben der Abwehr sollten sie erst morgen, und zwar aus Nordwesten kommend, eintreffen. Die Lage stellte sich wahrhaft verworren und widersprüchlich dar, so daß Simard beschloß, weitere Meldungen der Patrouillen abzuwarten, um jedes Risiko einer Fehlentscheidung zu vermeiden.

Doch kein Aufklärer funkte eine Sichtmeldung der Feindträger, und so genehmigte Simard um 12.30 Uhr den ersten Poop (Feindflug).

Neun olivbraune B-17, »Fliegende Festungen«, wegen der Entfernung von über 600 Meilen mit Zusatztanks in den Bombenschächten versehen und nur mit der halben »Nutzlast« von je vier 600-Pfund-Bomben beladen, donnerten nacheinander über die Piste von Eastern Island und schraubten sich in den blauen Himmel. Voraus, und wie immer in Strümpfen, flog Sweeney mit der »Knucklehead«. Der Oberst, ein ausgezeichnete Pilot, kam aus West Point, sein Kopilot, Eyerett Wessmann, war im Zivilberuf Lastwagenfahrer, Bill Adams, der Navigator, Holzkaufmann.

Um 16.23 Uhr, nach fast vier Stunden Flug, hatte die Bomberstaffel rund 570 Meilen zurückgelegt, als sie auf den Feind traf. Leutnant Edward Steedman zählte 26 Schiffe, deren weiße Heckseen schnurgerade die blaugrüne Meeresfläche

durchzogen.

Sweeney drehte vom Kurs ab und beschrieb mit der Staffel einen Bogen, um für den Angriff die Sonne im Rücken zu haben, dann gab er über das Mikrofon seine Befehle. Der Verband löste sich schnell auf, je eine Kette von drei Maschinen bezog in 8.000, 10.000 und 12.000 Fuß\* Höhe ihre Angriffsposition.

Jetzt wies der Oberst seine Kette an: »Gehe auf 8.000 Fuß – folgen Sie mir. Angriff!«

Wessmann durchrieselte es kalt, als der schwere viermotorige Bomber nach unten auf die Wasserfläche und die schnell größer werdenden Schiffe zustieß. Dabei fiel ihm auf, daß die hellen Kielwasserbahnen geradeaus weiterliefen, ein Zeichen dafür, daß der Gegner ahnungslos war und noch keine Ausweichmanöver ausführte.

Doch dieser Eindruck täuschte. Noch ehe die Bomber heran waren, schrillte auf der ARGENTINA MARU die Alarmglocke, und Fregattenkapitän Toyama befahl auf der JINTSU das Feuer. Mit 20 Knoten Fahrt, eingehüllt in den dichten Qualm der Schornsteine und Abwehrkanonen, fächerte der Konvoi schnell auseinander, während die Flak-Wolken den Himmel sprenkelten.

Nun griffen die Bomber an, sie brausten über den auseinanderlaufenden Verband hinweg und klinkten aus. 200 Meter achteraus sprangen gewaltige Fontänen aus der See, aber kein Schiff wurde getroffen. Nur ein Splitterguß hatte einen Frachter leicht beschädigt. Nach dem Abwurf, eingegabelt vom Flak-Feuer und umweht vom strähnig hochziehenden Qualm, lösten sich die B-17 vom Feind und gingen auf Midway-Kurs; unten schäumte und quirlte das Meer, und die Nahtreffer schlugen mächtige Wasserkaskaden auf die Decks der Schiffe, deren Geschütz-mündungen grellrot aufleuchteten.

Die jungen, unerfahrenen Piloten verbuchten ihren ersten

---

\* 1 Fuß (foot) = 0,3048 m

Einsatz als großen Erfolg: Captain Paul Payne meldete nach Midway einen Treffer, Leutnant Robert Andrews den zweiten; als Größenvergleich führte er die Ausmaße der NORMANDIE, des größten Schiffes der Welt, an. Selbst Sweeney ließ sich täuschen und glaubte, zwei Schiffe erwischt zu haben.

Während sich die japanische Transportgruppe wieder neu formierte, begann für die Bomberbesatzungen ein dramatischer Rückflug. Es dunkelte bald, und da keine der Crews Erfahrungen im Verbandsflug bei Nacht besaß, kam es öfters zu Beinahe-Kollisionen. Zudem traten Navigationsschwierigkeiten auf, denn für Heeresflieger war es nicht leicht, einen winzigen Punkt wie Midway im Ozean auszumachen.

Simard ahnte die Pannen und ließ entgegen den Verdunkelungsvorschriften schon um 19.30 Uhr auf Eastern die Landebahnbeleuchtung voll einschalten. Jedoch erst um 21.45 Uhr, nach verzweifelterm Warten, war schließlich die letzte B-17 auf dem Boden. Captain Willard Woodbury drückte die Dramatik dieses Einsatzes lapidar so aus: »Mit dem Spritrest in meinen Tanks könnte ich nicht einmal mehr mein Feuerzeug füllen.«

Auch zu dieser späten Stunde war noch nichts über die feindlichen Träger bekannt. Eines jedoch war allen klar: Morgen begann die Schlacht um Midway!

\*

»Was ist los?« fragte Leutnant Leon Conway verschlafen, als ihn jemand an der Schulter rüttelte.

»Aufstehen, Sir. Es geht nach Midway«, sagte die Ordonnanz.

»Midway? Kenne ich nicht.«

»Ich auch nicht, Sir. Aber die Flugorders liegen schon bereit.« Der Mann salutierte und ging.

Conway, Kommandant einer PBY, stand auf und blickte

kurz auf die Armbanduhr; die Leuchtzeiger rückten auf 03.25 Uhr. Draußen war es noch finster, und wegen der Verdunkelung konnte er auf Ford Island keinen einzigen Lichtschimmer bemerken.

Eine halbe Stunde später war Conway bereits im Battledress (Einsatzbekleidung) auf dem Flugfeld. Maschinenwarte und Mechaniker huschten umher, dann wurden nacheinander die Motoren von vier PBY-Amphibienflugzeugen gestartet, damit sie warmliefen. Drei der Flugboote gehörten zur Aufklärungsstaffel 24, in der auch Conway flog, eines zur 51.

Die Besatzungen, die einander kannten, trafen nun mit den Jeeps ein. Verärgert über das frühe Wecken, noch verschlafen und über den Auftrag rätselnd, fanden sie sich zusammen und warteten.

»Tim, was soll der Quatsch?« fragte Conway. Die Zigarettenglut färbte sein Gesicht.

»Keine Ahnung. Ich kläre schon 'ne ganze Weile im Südwestsektor des Hawaii-Areals auf, aber Midway ist mir noch nicht untergekommen. Ist sicher nur so ein lausiges Atoll, wo die Seevögel nisten«, meinte Dawson, der die Maschinen hinführen sollte.

»Angeblich wollen die Japse dort landen.«

»Habe ich auch gehört. Und wozu brauchen sie uns? Sollen wir mit unseren lahmen Enten die Invasion etwa verhindern?«

»Sieht so aus.«

Sie starteten im ersten Frühlicht. Langsam, fast würdevoll hoben die schweren Flugboote ab, strichen niedrig über die dunstverhangenen Wälder und Inseln hinweg mit Südwestkurs auf den Pazifik hinaus. Weithin dehnte sich die dunkelschillernde Wasserfläche im Zwielficht, und über ihnen schwammen Zirruswolken, deren Säume die aufgehende Sonne rosig färbte.

»Was hältst du von der Sache?« Conway schaute seinen Kopiloten Frank Benjamin an, der noch vor sich hindöste.

»Ich kann nur raten. Sie werden uns gegen die Flotte einsetzen.«

»Kapiere ich nicht. Mit unserer Kiste können wir keine Bomben befördern und keine Trägermaschinen abschießen. Was also sonst?«

»Aufklärung fliegen.«

»Zum Teufel, was gibt es in der Angriffsphase denn noch aufzuklären? Vermutlich sind auf Midway Aufklärer stationiert, dazu brauchen sie uns nicht. Ich tippe auf irgendeine faule Sache, wenn die uns extra von Hawaii rüberholen.«

Benjamin war plötzlich hellwach und machte Kulleraugen.  
»Ein Himmelfahrtskommando?«

»Ja, genau.«

Sie flogen neun Stunden, gleichmäßig tuckerten die zwei 1.200 PS starken Pratt & Whitney Doppelsternmotoren, die Sonne verbarg sich manchmal hinter Federwölkchen und strahlte dann wieder voll auf das Wasser, das wie flüssiges Silber glänzte. Gegen 16.00 Uhr fielen die PBY auf Eastern ein und rollten langsam vor den Hangars aus. Die Männer stiegen mit steifgewordenen Beinen aus den Maschinen und schauten sich neugierig um. Das also war Midway: zwei winzige Atolle mit viel Sand, Bunkern, Gräben und Stacheldrahtverhauen, eingerahmt von einem hellgelben Korallenriff; das Ganze mutete wie ein Floß an, das verloren in der Weite des Weltmeeres dahintrieb.

»Guck dir den Rummel an«, sagte Conway, »wie am Thanksgivingtag. Fehlen nur noch die Schießbuden und Eisverkäufer.«

»Sieht eher wie ein Heerlager aus. Donnerwetter, wenn die Japse hier was runterschmeißen, ist jeder Wurf ein Volltreffer.« Staunend machte Benjamin eine Zigarette an. »Scheint ernst zu sein, weil alle Knarre, Stahlhelm und Kampfanzug tragen.«

»Da liegt was Dickes in der Luft«, meinte Dawson, dann

schien er plötzlich zu erschrecken. Wie zufällig hatte er auf die Maschinen geblickt, und nun stürzte er, gefolgt von seinen Begleitern, zu seiner PBY hin. Barsch fuhr er dort einen Kerl im Overall an: »Mann, sind Sie bei Trost? Das ist glatte Sabotage. Ich werde die MP (Militärpolizei) holen lassen.«

»Befehl, Sir. Wir führen nur Befehle aus«, sagte der Mechaniker im weichen, schleppenden Bostonakzent, dann wandte er sich wieder ab und montierte zusammen mit einem Helfer den langen Torpedo, den sie auf einem Traktoranhänger hergebracht hatten, unter die linke Tragfläche von Dawsons Maschine.

»Das ist doch wohl ein Witz«, schrie der Captain und wollte weg, doch ganz gegen seinen Willen blieb er und verfolgte mißtrauisch die Arbeit der beiden Männer.

Schlagartig wußte er nun auch, was das alles zu bedeuten hatte und warum man sie aus Hawaii herbefohlen hatte.

»Conway, das ist es! Sie binden uns diesen ›Aal‹ an und schmeißen uns gegen die Flotte. Jetzt begreife ich: Unsere Type der ›Cat‹, die PBY-6A, das neueste Modell, soll sich so quasi als Torpedo-Flugzeug erweisen und gleichzeitig den Japsen eine Beule verpassen. Testflug und Himmelfahrtskommando zugleich. Was wiegt die Kiste? Leergewicht 9.500 Kilogramm, Fluggewicht 15.420. Zum Teufel, ich zweifle, ob wir mit dem Ballast überhaupt in die Luft kommen. Dazu die Fluggeschwindigkeit: maximal 286km/h in 2.140 Meter Höhe; mit diesem Ding unterm Hintern schießen uns die Zeros aus jeder Lage ab. Gute Nacht, Marie.« Er war in Fahrt gekommen und nahm sich vor, bei der Meldung im Hauptquartier gleich einen geharnischten Protest loszulassen.

Genau in diesem Augenblick kam ein Melder und baute sich auf: »Sir, ich soll Sie zu Commander Kimes führen.«

»Okay. Conway, wir treffen uns in der Messe. Bestellen Sie schon einen Drink für mich. Ich werde Kimes sagen, was ich von diesem Blödsinn hier halte.«

Conway nahm die Hand an die Mütze: »Aye, Sir.« Aber er ging noch nicht. Mit den anderen zusammen schaute er zu, wie an allen vier Maschinen die Torpedos befestigt wurden, und sie standen noch immer da, als Dawson wiederkam. »Jetzt haltet euch fest, Leute. Wir haben Befehl, mit den Dingen da heute nacht einen Angriff gegen die japanische Flotte zu fliegen. Haut euch um, wie?«

»Auch noch bei Nacht? Und ohne einen einzigen Teststart?«

»Well. Und wer mit der Kiste beim Start abschmieren sollte ... Los, gehen wir einen trinken.«

Die Messe war knüppelvoll mit Menschen; wie beim Ausverkauf in einem Supermarkt. Sie hatten Mühe, sich bis zum Ausschank vorzuarbeiten, und als sie endlich einen Platz ergattert hatten, packte gerade ein Sergeant einen Haufen Konserven- und Bierbüchsen in seinen Wäschebeutel.

»Machen Sie ein Picknick im Freien?« fragte Dawson und bestellte für seine Begleiter Bier. »Oder verschenkt hier die Heilsarmee Lebensmittel an Bedürftige?«

Sergeant Mac Mills von den Ledernacken des 6. Defense Bataillon, das drüben auf Sand Island in Stellung lag, lachte und nippte an dem von Dawson gespendeten Bier. »Sir, die Sache ist einfach: Wir haben Kontakt mit den Shintos. Seit heute morgen. Morgen früh werden sie Midway in Klump schmeißen. Mittags flog eine Staffel B-17 los, um die Japs-Flotte anzugreifen. Die Gerüchte überschlagen sich. Noch weiß kein Aas, wo die ihre Träger rumkutschieren, und wenn die B-17 sie nicht finden, ist hier morgen früh der Teufel los; dann nämlich kommen die Schlitzäugigen mit den Trägermaschinen und radieren die lausigen Inseln hier aus. Well, das ist die Lage. Sir, wundert es Sie, wenn die hier ihre Lager räumen und uns eine Art Henkersmahlzeit zukommen lassen? Auf Sand ist nichts mehr zu kriegen, also hat sich Sergeant Mills auf die Socken gemacht, um für seine Leute vor dem großen Schlaf, der uns morgen alle erwartet, noch was zum Schlappern

ranzuholen.«

»Okay, Sergeant, kapiere«, sagte Dawson. »Ist 'ne Art von Götterdämmerung über eure Idylle hereingebrochen, wie? Wenn das so ist, spendiere ich noch einen Barkley-Bourbon.«

Von Mills hörte Dawson mehr über die reale Lage, als er offiziell je erfahren hätte. Er kam sich vor wie ein Opferlamm, das den Zorn der Götter beschwichtigen helfen sollte.

Sergeant Mills packte seinen Kram zusammen, hängte den Beutel über die Schulter und straffte sich: »Sir, Gentlemen: Welch miserables Schicksal Sie auch auf die verdammten Inseln verschlagen hat – ich wünsche Ihnen viel Glück. Vielleicht führt uns der Zufall wieder zusammen.«

»Danke, Sergeant. Good Luck, Ihnen und Ihren Männern«, sagte Dawson.

»Sir!« Mills salutierte, seine bullige Gestalt zwängte sich durch die Menge ins Freie.

»Sie erwarten nichts als den Tod. Aber sie wollen ihn aufrecht erdulden«, philosophierte Conway im Selbstgespräch. »Ich denke, diesmal kriegen die Japaner ihre erste Abfuhr und Revanche für Pearl.«

Die ganze Atmosphäre auf Midway schien angespannt, nervös, entzündbar – und doch von einer tapfer wirkenden Gelassenheit zu sein. Etwas wie Erlösung von der prickelnden Ungewißheit lag über allem; jetzt, wo jeder wußte, daß der gefürchtete Gegner morgen – oder nie – kommen würde.

»Hatten nicht auch in Wake und anderswo die Verteidiger genauso gehofft, den Angriff abwehren zu können? Und war diese Hoffnung letztendlich nicht doch nur eine Illusion geblieben?

»Dawson, welche Chance geben Sie uns – und Midway?« fragte Conway direkt.

»Keine.« Der Captain leerte sein Glas. »Nicht die Geringste. Denken Sie an Pearl, die Sunda-Inseln, die Marianen und hundert andere. Hatten sie dort überhaupt eine Chance? Der

japanische Soldat ist ein Vorbild an Todesverachtung und Kampfgeist, wie wir wissen. Darum werde ich die Kiste nehmen und...«

»Sir, ich soll Sie und die Besatzungen zur Einsatzbesprechung ins Hauptquartier bringen«, unterbrach ein Gefreiter mit der Hand am Helmrand.

»Gern, dann führen Sie uns, Private«, sagte Dawson und winkte seinen Leuten. In Reihen zwängten sie sich durch die Menge und trotteten hinter dem Mann her, der sie zu Simards Gefechtsstand auf Sand brachte, nachdem sie ein Boot über den Lagunenabschnitt gesetzt hatte. Kein Zweifel: Überall war Alarmbereitschaft anzutreffen, an Land und auf See wurde Kriegswache gegangen, alle Gefechtsstationen waren besetzt. Trotzdem wirkte das Aufgebot erbärmlich gegenüber der mächtigen Walze, die bedächtig auf Midway zurollte.

Vor dem Unterstand warteten schon die neuen Besatzungen der PBY und traten hinter Dawson und den anderen Offizieren ein. Der Raum war nur schwach erleuchtet, und während die Männer auf den Holzbänken Platz nahmen, trat ein auffallend großer Mann vorn an die Wandkarte: Ramsey.

»Meine Herren, ich begrüße Sie auf Midway«, sagte er formlos, »und ich will auch gleich Ihre Neugierde befriedigen, warum man Sie hier auf den lausigen Archipel mit Disteln und Vogelschwärmen, den man neuerdings das ›Gibraltar im Pazifik‹ zu nennen pflegt, geschickt hat. Es ist soweit: Wir haben Feindkontakt. Seit heute morgen neun Uhr.

Bereits mittags flog eine Staffel B-17 ihren ersten Einsatz gegen die Feindflotte, und wir erwarten die Maschinen stündlich zurück. Nach den inzwischen eingegangenen Meldungen sollen Treffer auf den Schiffen, die angeblich zur Hauptflotte gehören, erzielt worden sein. Aber das genügt nicht. Gemäß dem Abwehrkonzept des ›Cincpac‹ können wir der Feindüberlegenheit nur dadurch wirksam begegnen, daß wir die Flotte noch in der Aufmarschphase und möglichst weit

von Midway weg stören, ihr empfindliche Verluste zufügen und sie an der Entfaltung hindern.

Vor allem müssen wir die Träger ausschalten. Das ist unser Auftrag, der auch gleich Ihren Einsatz beinhaltet. Die neuen PBY-6A sind dazu geeignet, Torpedos zu transportieren, deshalb sollen Ihre vier Maschinen nach Einbruch der Dunkelheit die Flotte angreifen. Zugegeben: So was ist noch nie gemacht worden, und wir haben auch keine Zeit mehr, um Starts und Landungen zu üben. Das Risiko dieses Experiments schätzen wir sehr hoch ein, deshalb suchen wir auch nur Freiwillige für diese Aufgabe. Wenn also jemand glaubt, daß er es nicht schafft, soll er zurückbleiben. Niemand wird dazu gezwungen.«

Ramsey schwieg und betrachtete gelassen die Gesichter. In der Ecke brummte der Lichtgenerator, sein Geräusch wirkte wie die Untermalungsmusik für die Bedenkzeit des Kandidaten in einer Quizsendung.

Der Überraschungseffekt war nicht zu übersehen. Dawson und Conway wechselten einen langen, vielsagenden Blick, Benjamin starrte auf den Fußboden, und die meisten betrachteten intensiv ihre Schuhspitzen. Niemand sagte etwas. Und wer da glaubte, bei Ramsey eine Entscheidungshilfe in diesem Gewissenskonflikt zu finden, der wurde enttäuscht, denn sein Gesichtsausdruck verriet klar, daß er weder dem Einsatz einen Erfolg noch den Teilnehmern eine Überlebenschance zubilligte.

Auch Dawson sagte nichts. Seine Absicht, zu protestieren, war durch den Status der »Freiwilligkeit«, außer Kraft gesetzt worden.

»Also, meine Herren«, sagte Ramsey, »wer sich dagegen entschieden hat, soll bitte den Raum verlassen und sich bei Oberst Kimes zwecks anderer Verwendung melden.«

Und als keiner aufstand, wandte er sich zur Karte hin. Er gab Ziel, Kurs, Geschwindigkeit und Position des Einsatzes

bekannt, dann erklärte er die technischen Einzelheiten über Signale und Funkverbindungen. Die Kommandanten und Navigatoren schrieben alle Daten in ihre Tafeln.

»Leutnant William L. Richards von der Patrouillenstaffel 44 kennt diesen Sektor genau und wird Sie führen. Viel Erfolg – und glückliche Heimkehr.« Ramsey salutierte und verließ den Bunker.

»Ich bin Richards«, sagte ein großer, rothaariger Mann. »Bevor wir dieses Himmelfahrtskommando starten, wäre es sinnvoll, noch ein paar Kleinigkeiten über die Zusammenarbeit beim Angriff zu klären.«

Um 21.30 Uhr starteten sie. Die Rollfelder auf Eastern Island, in Dreiecksform angelegt, zeigten volle Platzbefeuerung und waren von den Flugoffizieren vorsorglich geräumt worden. Draußen aber standen genug Gaffer, um den waghalsigen Vorgang zu beobachten.

Es wurden keine eleganten Starts, denn mit den Torpedos kamen die Flugboote nur schlecht und linkslastig vom Boden weg, sie donnerten nacheinander in Schräglage die Piste hinunter und wirkten wie eine Kette einfallender Wildenten, als sie in der dunklen Wand über dem Ozean verschwanden.

Dawson, der als letzter losflog, hätte ums Haar seine Maschine hingeschmissen, er rasierte am Pistenausgang ein paar Lampen ab, quälte sich dann fußhoch über die Lagune und Sand Island hinweg, erreichte schließlich die See und schaffte es später doch, Horizontallage und Höhe zu gewinnen. Aber er verlor den Anschluß und zockelte zerknirscht auf dem angegebenen Kurs hinterher.

Die Kette flog in loser Formation auf 3.000 Fuß durch die Dunkelheit. Richards Maschine verschwand immer wieder in Wolkenfeldern und war streckenweise nur an den blauen Auspuffflammen, dem weißen Rumpflight und der reflektierenden Glaskanzel am hinteren Rumpfteil, der für die »Catalinas« typischen »Blase«, zu erkennen.

Es war eine wunderbare Mondnacht, in den Wolkenlücken blinkten Sterne, unten dehnte sich die See wie ein riesiges Blatt verknittertes Stanniolpapier. Stunde um Stunde flogen sie durch diese Postkartenszenerie und beobachteten, suchten, aber die glitzernde Fläche unten blieb leergefegt. Auch von Dawson keine Spur.

Um Mitternacht ließ Conway Kaffee kochen, die Maschine war auf den automatischen Piloten geschaltet, und während die acht Männer an Bord das heiße Getränk aus den Pappbechern schlürften, näherten sie sich stetig dem Feind. Es war immer der zentrale Punkt, um den die Gedanken kreisten: Wie wird unsere Feuertaufe sein, haben wir Erfolg, werden wir durchkommen?

»Wir haben den 600-Meilen-Radius erreicht«, sagte Conway. »Bald müßten wir auf die Japse stoßen. Ich denke, wir beziehen jetzt Gefechtsstation.«

Aber es dauerte noch. Mit jeder Meile wuchs auch die Spannung. Dann, genau um 1.20 Uhr, entdeckte Brewman, der Radarbeobachter, in 7 sm Entfernung mehrere Ziele. Aufgeregt gab er die Ortung durch, doch auch Conway, der wieder mit dem Fernglas beobachtet hatte, sichtete die Schiffe. Nun meldete auch Richards Führungsmaschine den Kontakt. Es war soweit.

Direkt in Flugrichtung kamen ihnen zwei abgeblendete Verbände, in Kiellinien formiert und von einem Zerstörerring abgeschirmt, entgegen. Das Mondlicht lag satt auf der See und markierte scharf die flächigen, wie an einer Schnur aufgefädelten Ziele, die stur ihren Kurs auf Midway hielten. Nichts deutete darauf hin, daß die PBY entdeckt worden waren, denn der Konvoi fuhr mit gleicher Geschwindigkeit und Richtung weiter.

Richards Maschine flog plötzlich einen Kreis, um die anderen Piloten aufmerksam zu machen, und ging dann auf der Backbordseite der linken Formation in Angriffsposition.

Charles Hibberd, der Pilot, von dem jetzt nicht nur der Anflug und der Abflug, sondern buchstäblich alles abhing, drückte die PBY nach unten, und während die übrigen Männer angespannt hinter Armaturen und Automatwaffen lauerten und durch Fenster und Luken auf das Meer starrten, sprang ihnen das Ziel förmlich entgegen.

Das lange, flache Schiff fuhr am Ende der Kiellinie, und Richards hatte es für einen Träger gehalten. Doch jetzt war es zu spät, um noch abzudrehen, denn die PBY kam schon auf 200, dann 130 und 100 Fuß heran, und hinten schrie einer: »Laß das verdammte Ding doch endlich fallen und sieh zu, daß wir wegkommen!«

Hibberd aber war noch nicht soweit. Und was ihn am meisten wunderte: Die Formation blieb intakt, kein Schiff brach aus. Hibberd preßte die Lippen zusammen, holte bis auf 800 Meter Distanz den Dampfer ein, löste den Torpedo, gab Vollgas und jagte nur 50 Fuß hoch über den Mastenwald und die Aufbauten der Schiffsschlange hinweg durch das auflebende Abwehrfeuer. Während die eigenen MG in den Verband schossen, meldete der Mann am Heck eine Explosion im Zielschiff, dann noch eine. Schließlich verschwand die Führungsmaschine langsam mit Heimatkurs im blavioletten Zwielficht der Nacht.

Conway war dicht hinter der Führungsmaschine gewesen, aber der Angriffswinkel paßte ihm nicht, deshalb drehte er ab, zog eine Schleife und flog erneut an, diesmal den Mond im Rücken. Er wählte das letzte Schiff am Ende der rechten Reihe und zwang die Schnauze seiner PBY energisch ins Ziel.

Aber diesmal wurde der Angriff schwieriger, denn die aufgeschreckten Japaner eröffneten massives Abwehrfeuer. Ganze Bündel von Leuchtspurgarben spritzten durch den Himmel, die Schornsteine bliesen dicken, dunklen Qualm. Die ersten Treffer fetzten mit ekelhaftem Geräusch in die Maschine, rissen Löcher auf und demolierten Teile der

Funkanlage. Allen kam der Anflug wie eine Ewigkeit vor, das Flugboot raste durch Rauch und Flak-Girlanden hinunter, bekam Schrammen am Rumpf, büßte ein Stück des Höhenleitwerks ein und holte mächtig auf.

Erst bei 50 Fuß riß Conway den Knüppel an den Bauch, im zischenden Luftstrom und mit dröhnenden Motoren fegte die »Cat« durch die Feuerglocke der Flak, während die fünf Bordschützen an den 12,7-mm-MG die Drücker einrasteten und anvisierten.

Im Hexenkessel der Abwehr wurden Sekunden zu Stunden, und aus der schwarzen Wand, in der es zuckte und blitzte, hieb eine Garbe in die linke Flügelwurzel, als die Maschine herangekommen war. Erst 200 Meter vor dem Ziel löste Conway den Torpedo und plazierte ihn achteraus, weil das Schiff plötzlich hart steuerbord ausbrach.

Mit Vollgas jagte die »Catalina« über den Konvoi, und die Bordschützen feuerten in das Durcheinander aus Qualm, Schiffen und Wasserfontänen. Nun nahm Conway die PBY in eine rechte Steigkurve, erhöhte dadurch die Streuung der MG, zog kraftvoll aus der Flak-Zone heraus und gewann schnell an Höhe.

Mit dem klatschenden Geräusch von Ohrfeigen traf plötzlich eine Abwehrsalve das Heckende, tötete einen Bordschützen und zerschmetterte dem Radarmann das rechte Bein. Noch immer peitschten Leuchtpurketten vorbei, aber sie verfehlten das Ziel, und das rauchende, sprühende Inferno versank langsam in der Tiefe. Dann schlug der dumpfe Knall einer Detonation in den Raum, und sie vermuteten, daß sie das Schiff getroffen hatten.

Als letzter griff nun Leutnant Probst an. Keiner gab ihm eine Chance. Aber er stürzte sich verwegen durch den Flak-Riegel auf den Geleitzug, suchte in den wabernden Rauchwänden ein Ziel und drückte dann auf Angriffsposition. Fast hätte er einen Zerstörer gerammt, in letzter Sekunde übersprang er das

Hindernis und klinkte dann bei 800 Metern aus.

In Höllenfahrt brauste er nun an den wild manövrierenden und schießenden Transportern entlang, entkam der Abwehr wie durch ein Wunder und ging dann mit 58 Einschüssen und nur zwei Leichtverletzten auf Heimatkurs.

Erst viel später traf Dawson ein. Inzwischen hatte er nicht nur die Hälfte des Treibstoffes, sondern auch schon die üblichen 20 Prozent der taktischen Reserve verbraucht, und der Konvoi feuerte aus allen Rohren. Es war aussichtslos, hier einen Treffer anzubringen, deshalb drehte Dawson ab, flog eine weite Schleife, drückte tief hinunter und warf den Torpedo in Richtung auf das brodelnde, feuerspeiende Rauchgebirge. Dann zog er die PBY mit Vollast zu den Sternen hinauf.

Keiner hatte es erwartet, doch alle vier PBY kehrten, wenn auch angekratzt, zurück. Sie hatten zwar keinen Träger versenkt, doch ihren Test bestanden und den Gegner bereits im Aufmarsch gestört.

Noch auf dem Rückflug wurden die Verwundeten versorgt, und als die »Catalinas« im ersten Morgenlicht auf Midway einfielen, gingen bereits wieder die ersten Patrouillen auf Feindkurs.

Während die Verletzten weggeschafft wurden und die Maschinen aufgetankt wurden, frühstückten die Besatzungen, und die Kommandanten schrieben dabei ihre Einsatzberichte. Nach knapp einer Stunde brachten Lkw die PBY-Flieger mitsamt den Ersatzleuten, die für die Verwundeten einsprangen, wieder zu den Startplätzen.

Mit Kurs 320 donnerten die PBY in den klaren Himmel hinaus, dem Feind entgegen.

\*

Die Japaner kamen bei dem Torpedoangriff relativ gut weg. Der Transporter AKEBONO MARU wurde am Bug getroffen:

13 Tote und 11 Verwundete. Die KIOZOMI MARU verlor durch MG-Beschuß einige Matrosen, die übrigen Schiffe blieben heil.

Admiral Tanaka machte sich trotzdem Sorgen wegen des Zeitverlustes, doch die AKEBONO konnte weiterhin 12 bis 14 Knoten laufen, deshalb wurde die Fahrt nach Midway fortgesetzt.

Yamamoto und sein Stab waren bestürzt. Die Amerikaner schlugen schon an der 600-Meilen-Grenze, und damit einen Tag früher als erwartet, zurück.

Um 09.00 Uhr waren die Aufklärer gekommen, nachmittags die B-17, und nun der Torpedo-Angriff.

Um 08.00 Uhr aber hatte sich Vizeadmiral Shiro Takasu mit seinem Flaggschiff HYUGA, 3 weiteren Schlachtschiffen, 2 Leichten Kreuzern und 6 Zerstörern von der Hauptflotte gelöst und nordwärts gewandt. Er sollte einen Punkt anlaufen, von wo aus er im Bedarfsfall die Aleuten- und die Midway-Operation unterstützen konnte. Die Hauptflotte befand sich jetzt 500 sm hinter Nagumos Verband, der wiederum weniger als 700 sm von Midway entfernt war.

Nagumo hatte nach der Treibstoff Übernahme um 06.07 Uhr die 5 Tanker unter Kapitän zur See Masanao Oto zurückgelassen und den Trägern 12 Knoten Fahrt befohlen. Es wäre dumm gewesen, bei Tageslicht in den Aufklärungsbereich der Midway-Patrouillen vorzustoßen. Erst um 15.00 Uhr ließ er seinen Kampfverband wieder 24 Knoten Marschgeschwindigkeit aufnehmen, damit er in der Morgendämmerung des 4. Juni die Trägermaschinen starten lassen konnte.

Abends wurde es kritisch. Um 19.30 Uhr gab es plötzlich Fliegeralarm, der Geleitkreuzer TONE schoß mit seinen Flak-Batterien. Von der AKAGI stiegen sofort drei Jäger zur Erkundung auf. Zehn Minuten später morste die TONE: »10 feindliche Flugzeuge. Wieder verschwunden.« Um 19.54 Uhr kehrten die Jäger zurück, sie hatten nichts entdeckt.

Der Verband lief unter verschärfter Luftbeobachtung weiter und war um Mitternacht noch 340 sm von Midway und 110 sm vom Startpunkt für die Flugzeuge entfernt. Die Warnungen hatten sich als falscher Alarm erwiesen, und nicht zum ersten Mal verwechselte ein nervöser Seemann ein paar Sterne mit den Positionslichtern von Flugzeugen.

Yamamoto und sein Stab waren jedoch sehr besorgt. Und wie vorher, beim Fehlschlag mit dem Unternehmen »K«, erhob sich die Frage, ob unter Mißachtung der Funkstille Nagumo gewarnt werden sollte oder nicht. Doch auch diesmal geschah nichts.

Die Piloten selbst, deren Einsatz dicht bevorstand, gaben sich ruhig und gelassen. Zusammen mit den Mechanikern checkten sie noch einmal ihre Maschinen durch, schrieben Briefe oder lasen. Die Monate der großen Siege stärkten das Selbstbewußtsein der Flieger, so daß sie auch in der Nacht vor dem Angriff gut schliefen. Alle zogen sich auf Befehl früh zurück. Wie Fregattenkapitän Amagai auf der KAGA, so fanden auch die Flugoffiziere auf den anderen Trägern bei einem Inspektionsgang die Piloten fest schlafend vor.

Um 02.30 Uhr gab der Ausguck auf der AKAGI wieder falschen Alarm. Der sonst explosive Nagumo aber blieb ruhig und verließ sich darauf, was die Lagebeurteilung der Abwehr aussagte:

»Obgleich dem Feind jeglicher Kampfwille fehlt, wird er wahrscheinlich zum Gegenangriff schreiten, wenn unsere Besetzungsunternehmen sich zufriedenstellend entwickeln.«

Und das, schloß der Befehlshaber, konnte jetzt noch nicht sein!

\*

Während das geschah, warteten die TF 16 und 17 unter einer Wolkendecke im Norden.

Admiral Fletcher konnte mit der Kontaktmeldung von Leutnant Reid, der nach neun Uhr die Hauptflotte gesichtet haben wollte, nichts anfangen. Etwas stimmte nicht: Reid klärte im Südwesten auf, die Hauptstreitmacht aber wurde aus Nordwesten erwartet. Kurz darauf aber kam ein Funkspruch vom »Cincpac«, der Klarheit schaffte:

»Es handelt sich nicht – wiederhole: nicht – um feindlichen Kampfverband.«

Ergänzend wurde hinzugefügt, daß bisher nur der Landungsverband gesichtet worden sei. Aufgrund der Ergebnisse des Funküberwachungsdienstes und nach der Wetterlage konnte der Trägerverband, aus Nordwesten kommend, am 4. Juni morgens etwa 200 sm vor Midway erwartet werden.

Die Lage zeigte sich widersprüchlich. Und wenn die Japaner nun wirklich täuschten und Hawaii ansteuerten? Es sah ganz danach aus.

Den ganzen Nachmittag über warteten die Trägerstäbe auf weitere, diesmal exakte Kontaktberichte.

Aber nichts geschah. Fletcher änderte um 19.50 Uhr entschlossen den Kurs auf Südwest, damit seine Kampfgruppen vor Einbruch der Dunkelheit 200 sm nördlich von Midway und damit genau an der richtigen Stelle stehen würden. Wenn Nagumo seinen Kurs beibehielt, konnten ihn die US-Träger überraschend in der offenen Flanke packen.

Die US-Schiffe fuhren abgeblendet über den ruhigen, mond hellen Pazifik und glichen nur stillen, mächtigen Schatten. Doch der Schein trog, denn an Bord jeden Trägers herrschte Hochbetrieb. Die große Schlacht forderte viel Aufwand: Maschinen prüfen, tanken, aufmunitionieren, Schnellreparaturen, Ersatzteilaustausch, Funkanlagen tests usw.

Von den Einsatzstäben über die Maschinenwarte bis hinunter in die Kombüsen spannte sich der Bogen der Betriebsamkeit, um eine so komplizierte Maschinerie in Gang zu setzen. Selbst das Küchenpersonal rackerte sich ab, stellte Berge von

Sandwiches bereit und packte Gefechtsrationen ab.

Die Piloten überprüften die Feuerleitungen, wachten darüber, daß die Kanonen ordentlich geladen wurden, holten Karten und Kartenbretter für den Einsatz hervor. Dann konnten sie nichts mehr tun als warten und irgendwie die Zeit totschiagen. Für die meisten war es der erste Einsatz, und sie ließen sich von erfahrenen Leuten immer wieder Anflugwinkel und Kampftricks verraten.

Einen besonderen Diskussionsstoff lieferten immer wieder die Vergleiche der eigenen mit den Feindflugzeugen. Dabei schnitten die neuen F4F-Jäger gegenüber den Zeros noch relativ gut ab, wenn sie auch nicht deren Leistung erreichten. Am ungünstigsten stand es um die Torpedo-Maschinen; die TBD besaßen nur eine geringe Geschwindigkeit und unzureichende Steigfähigkeit, und die Torpedos bildeten zusätzliche Todesfallen. All diese Nachteile galt es durch taktische Finessen und Draufgängertum auszugleichen.

Während der Nacht und in den ersten Morgenstunden des 4. Juni lief der US-Verband noch immer mit Südwestkurs auf Midway zu. Es gab schönes Wetter, leichten Südostpassat, Stärke 3, abflauend, Sicht 25 bis 30 Meilen. Die Kampfbedingungen waren ausgezeichnet. Störend wirkte nur, daß die japanischen Träger noch immer nicht gemeldet worden waren, obwohl sie sich längst im Aufklärungsbereich der auf Midway stationierten Patrouillen befinden mußten. Hatte Nagumo, der alte Fuchs, inzwischen seinen Kurs geändert? War der »Cincpac« auf dessen Bluff hereingefallen, und die Japaner steuerten bereits Kalifornien oder Hawaii an? All diese spontanen Überlegungen aber entbehrten der Grundlage, denn diese Regionen wurden ständig bewacht und hätten gewiß schon Alarm geschlagen.

Fletcher und sein Stab sahen die Sache realistischer, sie gingen von folgender Annahme aus: Die japanischen Träger mußten zum Starten ihrer Flugzeuge mindestens 21 Knoten

gegen den Wind laufen; das bedeutete, daß sich die Japaner beim Starten und Landen Midway schnell nähern, die Amerikaner dagegen entfernen würden. Dieser wichtige Umstand mußte in das Abwehrkonzept einkalkuliert und taktisch umgesetzt werden. Um vor Überraschungen sicher zu sein und den Flankenangriff ungestört und wirksam durchführen zu können, beschloß Fletcher, bei Tagesanbruch Aufklärer nach Norden loszuschicken.

\*

Die Nacht zum 4. Juni verlief auf Midway unruhig. Jeder rechnete in der Frühe mit dem Überfall. Es war wie immer vor einer Schlacht: Der Soldat verfluchte sie, wünschte sie aber wiederum herbei, damit das nervenaufreibende Warten endlich aufhören würde. Außer sich zu wehren, gab es nichts mehr zu tun.

Ramsey erhielt gegen 03.00 Uhr die erste Meldung vom nächtlichen Torpedoangriff, und es hieß darin, daß Treffer erzielt worden seien. Was jedoch weit wichtiger erschien: Kein Träger gesichtet, also kamen sie auch wie erwartet aus Nordwesten. Dort lag noch immer die Schlechtwetterzone. Zwar hielt sich schon die zweite Welle von PBY-Staffeln gefechtsbereit, doch Ramsey ließ sie nicht gegen die Transporter fliegen. Trotz anfänglicher Irrtümer, die aus den widersprüchlichen Kontaktmeldungen resultierten, fügte sich nun das Lagebild so, wie es die Abwehr beim »Cincpac« vorausgesagt hatte: Bombenangriff auf Dutch Harbor in den Aleuten, Anmarsch des Landungsverbandes aus Südwesten – nun mußten also diesen Morgen die Träger aus Nordwesten, etwa auf 320° Peilung, eintreffen und ihre Maschinen gegen Midway loslassen.

Auch draußen war alles für den Angriff fertig. Simard und Shannon hatten sogar noch die Sanitäter und Schreibstuben-

leute in Stellung befohlen und sogleich vergattert, Widerstand bis zum Letzten zu leisten.

Die meisten rechneten damit, daß Midway ein ähnliches Schicksal wie der Insel Wake bevorstand, deren Besetzung noch gut in Erinnerung war. Die Offiziere nahmen ihre Rangabzeichen herunter, um nicht als erste von japanischen Scharfschützen erschossen zu werden.

Im Hafen stellten sich Patrouillenboote bereit, sie wollten die Landungen behindern. Pioniere von den später berühmt gewordenen »See-Bienen« – eine Verballhornung der Buchstaben C. B. (Construction-Battalion) – verminten die letzten, noch offenen Uferstreifen im Nordwesten von Sand und Eastern und legten Stacheldrahtsperrn.

Noch einmal wurden alle Telefonverbindungen überprüft. Der Operationsoffizier McGlashan verbrannte den Rest von Geheimpapieren, dann unternahm er zusammen mit Simard und Shannon eine Abschlußvisite auf beiden Inseln. Alles war in Ordnung. Dazu gehörte auch, daß gerade eine der alltäglichen Prügeleien stattfand, welche die Männer von der S. P. (Shore Patrol, Strandpatrouille), herkulisch gebaute Kerle, in bewährter Manier schnell regelten, indem sie, ohne nach der Ursache zu fragen, beide Kontrahenten kurzerhand zusammenschlugen. Dazu gehörte auch, daß zigtausend Seevögel ihr ohrenbetäubendes Geschrei anstimmten, wenn ein Boot ihren Standplätzen zu nahe kam.

McGlashan meinte dazu sarkastisch: »Das Viehzeug erfüllt auch eine taktische Aufgabe. Es bewacht Midway wie weiland die berühmten Gänse das Kapitol in Rom.«

Auch die Piloten stellten sich auf den Kampf ein. Oberst Kimes rief sein gesamtes Personal zusammen: »Jetzt ist es soweit, Jungs.« Weil er aber nicht wußte, was sie alles erwartete, wurde er unsicher und sagte nur: »Tut, was ihr könnt, und viel Glück!«

Auf den Inseln waren jetzt 120 Maschinen zusammen-

gepfercht, die der Marine, dem Marinekorps und dem Heer gehörten; die größte Truppe stellten die 32 PBV Seeflugboote. Das ganze Aufgebot glich mehr einer Flugzeugausstellung als einem Kampfverband.

Die Jagdflieger der Staffel VMF 221 hatten nur 7 F4F-Maschinen, neue »Wildcats«. Die übrigen 16 alten Brewster »Buffalos«, bezeichnenderweise »fliegende Särge« genannt, würden nicht viel ausrichten können. Der Staffelführer, Major Red Parks, sein Stellvertreter, Captain Kirk Armistead, und die übrigen Piloten saßen auf Eastern beisammen und legten die optimale Kampftaktik fest.

Keine günstigen Aussichten bestanden auch für die Sturzbomber der Staffel VMSB 241. Sie verfügte über 16 einigermaßen brauchbare Dauntless-Maschinen und 11 alte Vindicators, deren Besatzungen sie in »Vibrators« umgetauft hatten. Wirklich modern waren nur die 6 Avengers Torpedo-Flugzeuge der Marine.

Der Führer, Major Henderson, rief ebenfalls seine Piloten zusammen und machte kein Hehl aus der Lage: »Seien wir ehrlich: Unsere Ausrüstung ist schlecht. Gegen die Zeros haben wir so gut wie keine Chance. Deshalb brauche ich für den morgigen Einsatz nur Freiwillige. Ich jedenfalls werde starten, sowie die Feindflotte in Reichweite ist, und nur wer will, kann mir folgen.« Aber keiner wollte zurückbleiben. »Zieht euch also heute nacht nicht aus, sie können jederzeit da sein. Haltet euch bereit, damit wir sofort starten können.«

Auch die Marinepiloten von Torpedo 8, die es zu Testzwecken nach Midway verschlagen hatte, waren einsatzklar. Bisher hatten sie ruhige Tage verlebt, nun aber wußten sie, daß auch sie an der Reihe waren.

Am wenigsten Gedanken machten sich die Heeresflieger. Ihre neuen Viermot-Bomber, vier B-26 »Marauders« und 19 B-17 »Flying Fortresses«, waren ausgezeichnet. Hier hatte die Marine das Sagen, also würde ihnen irgendwer schon

rechtzeitig die Befehle geben.

Midway war bereit. Es konnte losgehen.

\*

Die japanischen Flottenkräfte waren bis nach Mitternacht unter der schützenden Wetterfront gefahren. Dann riß der Nebel auf, und einzelne Sterne traten hervor.

Nagumos Kampfverband mit den vier Trägern, den Schlachtschiffen HARUNA und KIRISHIMA, 2 großen Kreuzern und 12 Zerstörern sowie einigen Hilfsschiffen hielt noch immer Kurs auf Midway.

Rund 500 Meilen dahinter folgte die Hauptflotte, deren Spitzengruppe die modernen Schlachtschiffe YAMATO, NAGATO und MUTSU bildeten – ihr schlossen sich die Schlachtschiffe ISEHYUGA, FUSO und YAMASHIRO an.

Am Schluß fuhren der kleine Träger HOSHO, die Seeflugzeugträger SHIYODA und NISHIN sowie 3 Leichte Kreuzer und zwei Zerstörergruppen. Aus Südwesten näherte sich der Landungsverband unter Vizeadmiral Kondo, der aus der Beschießungs- und Landungsgruppe, einer Gruppe zur direkten Unterstützung, einem Seeflugzeugträgerverband und einer Minensuchflottille bestand. Zusätzliche Sicherungs- und Feuerunterstützungsaufgaben übernahmen die Schlachtschiffe KONGO und HIEI, 9 Kreuzer, 20 Zerstörer und zahlreiche Hilfseinheiten.

Es war 02.00 Uhr vorbei, der Angriffsverband lief 24 Knoten und befand sich rund 200 sm nordwestlich von Midway. In mehr als einer Stunde würde er die Startposition der Trägerflugzeuge erreicht haben.

Auf der Brücke der AKAGI hatten sich alle maßgebenden Männer des Schiffes versammelt. An der Backbordseite stand der Kommandant, Kapitän zu See Aoki, mit seinen wachhabenden Offizieren. An Steuerbord wartete Nagumo mit

seinem Stab auf den Seeflugspezialisten Monoru Genda, der mit einem Fieberanfall im Krankenrevier gelegen hatte und sich fröstelnd zur Brücke schleppte.

Nagumo umriß poch einmal den Aufgabenkomplex: »Wir haben zwei Aufträge zu erfüllen. Der erste besteht darin, das Atoll zu zerschlagen, um die zügige Landung zu ermöglichen. Der zweite sieht die restlose Vernichtung der Feindflotte vor. Nach den Informationen der Abwehr befindet sich jedoch kein US-Träger in unserem Operationsgebiet, auch von der YAMATO liegen keine entsprechenden Hinweise vor. Sollten sich aber entgegen allen Erwartungen die Amerikaner vorzeitig stellen, dann hat der zweite Auftrag unbedingt Vorrang. Im anderen Falle muß die massierte Kraft des gesamten Verbandes gegen Midway eingesetzt werden.«

Anschließend umriß der Aufklärungschef, Kapitän zur See Furakawa, das allgemeine Lagebild mit Hilfe der Karte. Seine Ausführungen deckten sich voll mit Nagumos Annahmen. Von Yamamoto war keine Warnung eingegangen, demnach konnten die Einzelphasen der Operation also planmäßig anlaufen. Auch das Wetter stellte günstige Bedingungen.

Der Chef des Stabes, Kusaka, nickte ebenfalls zustimmend, doch Nagumo wollte kein Risiko eingehen und schlug deshalb vor, Aufklärer loszuschicken, ehe die Flugzeuge abhoben. Das aber würde Zeit kosten und die Entdeckungsgefahr erhöhen, denn der Verband lief nun im Aufklärungsbereich der Midway-Luftwaffe.

Der Operationschef, Kapitän zur See Oishi, wies nochmals auf die Kooperationsverpflichtung mit der Landungsflotte hin: »Unsere Befehle schreiben vor, Midway auszuschalten, um übermorgen (am 5. Juni) die Landung zu ermöglichen. Daran müssen wir uns unter allen Umständen halten, auch wenn wir bis zu diesem Zeitpunkt keine Nachrichten über den Feind erhalten.«

»Aber wo ist der Feind?« fragte Nagumo barsch.

»Wenn er in Pearl ist und wir unterstellen, daß er den Kampf bei Midway sucht, so hat er 1.100 Seemeilen zurückzulegen. Wir haben also genügend Zeit, uns zu seinem Empfang entsprechend vorzubereiten. Jedenfalls ist er nicht in unserer Nähe. Ich glaube daher, daß es unsere Pflicht ist, den vorgeschriebenen Angriff gegen Midway unverzüglich durchzuführen.«

Nagumo stimmte mürrisch zu. Jetzt, vor dem Angriff, verließ ihn die Zuversicht. Durch die Funkstille erfuhr er nichts über den Gegner, andererseits nahm er an, daß sie bei Gefahr unterbrochen werden würde; er konnte wiederum aber nicht glauben, daß sich die Amerikaner nach Pearl Harbor ein zweites Mal würden überrumpeln lassen. Das alles war widersprüchlich und machte ihn mißtrauisch. Aber die Würfel waren nun gefallen.

Schon um 02.45 Uhr scheuchten Alarmsignale Matrosen und Flieger aus den Betten. Bootsmannspfeifen und Kommandos setzten die gigantische Operationsmechanik in Gang. Über und unter Deck scharrtten Füße, knallten Tritte auf den Niedergängen, fingen Apparaturen zu arbeiten an. Jeder gedrillte Handgriff fügte sich nun als Zahnrad in die Maschinerie ein und hielt sie am Laufen.

Auf den Trägern überfluteten Scheinwerferlichter die langen, gelben Flugdecks mit dem roten Kreis, dem Symbol der aufgehenden Sonne, am Vorschiff. Pausenlos klingelten die Aufzüge und hieften die Flugzeuge nach oben, wo sie von den Decksmannschaften auf ihre Position geschoben wurden. Warte und Mechaniker stürzten sich auf die Maschinen, um sie letztmalig zu prüfen, aufzutanken und die Motoren Warmlaufen zu lassen.

Auch in den Befehlsständen ging es hoch her. Für den Zeitpunkt des Starts der Flugzeuge mußten bestimmte Voraussetzungen gegeben sein: Kurs, Geschwindigkeit, Entfernung, Windrichtung und Seegang. Dann mußten die

Träger gegen den Wind stehen und mindestens 25 Knoten laufen. Die Entfernung mußte stimmen, weil die Reichweite der Flugzeuge begrenzt war. Zum Glück zeigte sich die See ruhig; rauher Seegang und starker Wind behinderten Starts und Landungen sonst nämlich sehr.

Auf der Brücke der AKAGI hatte der Kommandant, Kapitän zur See Taijiro Aoki, alle Hände voll zu tun. Über den Maschinentelegraphen gab er alle auszuführenden Manöver durch. Fregattenkapitän Ghishiro Miura, der auch im Dienst stets Pantoffeln trug, war für die Navigation zuständig und hantierte eifrig mit Meßzirkel und Dreieck. Auf dem Deck trieb Korvettenkapitän Shogo Kasuda, der Flugoffizier, seine Leute zur Eile an. Korvettenkapitän Dobashi, Offizier der Schadenkontrolle, der mit dem Angriff nichts zu tun hatte, kroch mit einer Bergungsgruppe auf dem Schiff herum, prüfte Schotten und Lenzpumpen und ließ vorsorglich Werkzeuge und Reparaturmaterial bereitlegen.

Auf der KAGA verharnte der Kommandant, Kapitän zur See Jisaku Okada, nach dem Wecken eine Weile vor dem Schiffsschrein neben seiner Kabine, zog sich dann rasch an und eilte auf die Brücke. Fregattenkapitän Amagai, der Flugoffizier, inspizierte zusammen mit Fregattenkapitän Yamasaki, dem Wartungsoffizier, die Flugzeuge.

Konteradmiral Tamon Yamaguchi, ein junger, aggressiver Mann, der die 2. Trägerdivision führte, zu der die SORYU und HIRYU gehörten, rügte über Funk die nach seiner Ansicht zu schleppenden Vorbereitungen. Der Kommandant der SORYU, Kapitän zur See Ryusaku Yanagimoto, fluchte und gab dann die Befehle des Divisionsführers ungerührt weiter.

Die HIRYU unterstand dem Kapitän zur See Tomeo Kaku. Der 1. Offizier, Fregattenkapitän Takashi Kanoe, und der Leitende Ingenieur, Fregattenkapitän Kumizo Aiso, hasteten auf die Brücke und bezogen ihre Positionen. Wie ein Wirbelwind fiel der Abwehroffizier, Fregattenkapitän Ono,

über die Bedienungsmannschaften an den Fla-Kanonen her und ließ sie zum x-ten Male die Geschütze prüfen. Zwischen den Flugzeugen stakte Fregattenkapitän Shogo Masuda, der Flugoffizier, umher und überwachte die Vorbereitungen. Er dachte daran, daß der Pearl-Harbor-Sieger Mitsuo Fuchida noch immer an Blinddarmentzündung erkrankt war und für ihn nun Leutnant Joichi Tomonaga, ein zäher, wortkarger und trinkfester Mann, als Angriffsführer einspringen sollte. Er würde das sicher schaffen, denn er war ein erfahrener Torpedoflieger. Kanoe und Genda, Nagumos Chef der Operationsabteilung, hatten sich für ihn eingesetzt.

Noch eine Reihe von anderen Funktionen liefen nun an. Kapitän zur See Ariga, der die 4. Zerstörer-Flotte befehligte, ordnete verschärfte Wachsamkeit gegen U-Boote an, und Leutnant Shindo, für den Jagdschutz aller Träger verantwortlich, hatte seine besonderen Koordinationsprobleme. Auch Korvettenkapitän Asaichi Tamai sprang beim Alarm aus dem Bett und machte sich beim Anziehen Gedanken darüber, wie er seine Spezialaufgabe, nämlich die Errichtung eines Marine-Luftwaffenstützpunktes auf Midway, am besten anpacken sollte.

Es war noch dunkel. Düstere Zirruswolken bedeckten den Himmel, in den Lücken blinkten einzelne Sterne.

Leutnant Raita Kito auf der AKAGI, der einen Zero-Jäger flog, zog sich nach dem Alarm schnell an. Dann verhielt er eine Weile vor dem Kakemono, einem Buddha-Rollbild, um das »hansei suru«, das Versunkensein, sich prüfen zur inneren Festigung, zu üben. Nun stand er auf, rollte das Bild zusammen und verstaute es im Spind. Als nächstes besprenkelte er sich mit Parfüm und vollzog damit den Ritus eines zum Harakiri verurteilten Ronins.

Im Bereitschaftsraum trafen sich die Piloten zum Frühstück. Die Atmosphäre war gedämpft, würdevoll und ohne jede Spur von Unrast oder gar Zerknirschtheit. Alle beherrschte der

»Yamato<sup>\*</sup>-Geist, der Inbegriff japanischer Mentalität, die sich an Überlieferung und Religion gleichermaßen orientiert, und die meisten Flieger erwarteten ungeduldig den Startbefehl.

Nach dem Frühstück übernahm Korvettenkapitän Kasuda die Kampfeinweisung. Seine ausführlichen Details schloß er mit dem Appell ab, besonders mutig zu kämpfen. Gemeinsam stimmten sie dann das »Kuroda Bushi«, ein ergreifendes, altes, Samurai-Lied an:

*»Trink Sake, trink Sake, denn wenn du viel trinkst, daß du diesen Speer verschlingen kannst, den mächtigsten in ganz Japan, dann bist du ein echter Samurai von Kuroda.«*

Als letzte traditionelle Handlung wanden sich dann die Piloten das Hatschimaki, ein langes, schmales Band mit der Aufschrift »Hisscho« (»sicherer Sieg«), um die Lederhauben, und mit dem Ruf »Tenno haika! Banzai!« (Hurra auf den Kaiser) eilten sie zu ihren Maschinen.

Um 04.20 Uhr drehten die vier Träger in die südöstliche Brise und begannen »Organisation Nr. 5« vorzubereiten: 36 Zeros und 72 Vals- und Kate-Bomber bildeten die erste Angriffswelle.

Es dämmerte. Der Himmel war aufgerissen, der östliche Horizont begann sich zu röten, gutes Flugwetter zog herauf.

»Alle Mann auf Startposition!« plärrte der Lautsprecher. Grüne Signallampen leuchteten auf. Die Piloten kletterten in ihre Maschinen, schnallten sich an, die Motoren heulten auf. Die Führungsmaschine rollte langsam in die Startposition, helle Flämmchen schlugen aus den Auspuffen, die roten und blauen Positionslichter blinkten. Fürchterlicher Lärm hieb über das Deck auf die See hinaus.

»Start frei!« kam es von der Brücke.

Der Flugoffizier Kasuda schwenkte nun seine grüne Signallampe über dem Kopf los!

Die Zero von Leutnant Shirane rollte an, brüllte auf, wurde

---

<sup>\*</sup> früherer Name für Japan

schnell, donnerte über das Deck dahin und fegte dann über das Heck hinaus in die Luft. Röhrend bohrte sich der senfgelbe Vogel in die Dämmerung und zog dann in einer linken Steigkurve himmelwärts. Weitere sieben Zero-Jäger folgten, und als Kito vorüberbrauste, winkte er aus der noch offenen Kabinenhaube, und sein Freund, der Bomberpilot Tashiyota, schrie ihm ein »Sayonara« (Auf Wiedersehn) hinterher. Die Jäger schlossen auf und kreisten über dem Träger, bis die 18 Sturzbomber abgehoben hatten.

Auf allen Trägern formierte sich nun die erste Welle der Angreifer. Um 04.45 Uhr ging der gesamte Pulk auf Kurs Midway: 36 Jäger (von jedem Träger 9), 36 Horizontalbomber von der HIRYU und der SORYU, 36 Sturzbomber von der AKAGI und der KAGA. Nach 15 Minuten sammelten 108 Flugzeuge, und sie schwärmten wie ein Zug Kraniche über den Schiffen. Die Jäger voran, brauste dann der Verband in den heller werdenden Himmel davon.

Für kurze Zeit war es auf den Trägern wieder ruhig geworden. Dann kam die zweite Welle an die Reihe. Nagumo wollte kein Risiko eingehen. Falls doch überraschend US-Streitkräfte gemeldet würden, konnte er ihnen entgegentreten. Seine Reserven entsprachen noch einmal der Stärke des gegen Midway fliegenden Verbandes: 36 Jäger von allen vier Trägern, 36 Sturzbomber von der HIRYU und SORYU, 36 Torpedoflugzeuge von der AKAGI und KAGA.

Für die potentiellen Schiffsziele ließ er diesmal jedoch die Horizontalbomber mit Torpedos und die Sturzbomber mit Panzersprengbomben umrüsten. Im ersten Sonnenlicht beförderten die Aufzüge die Maschinen an Deck, sie wurden in Position gedrückt, und die Piloten warteten daneben. Gleichzeitig hoben 7 Aufklärer von 5 verschiedenen Schiffen ab, um in Richtung Osten einen Sektor von 300 Seemeilen und 165° zu erkunden. Den meisten Kommandanten erschien dieser Spähauftrag überflüssig, denn nichts deutete auf die

Anwesenheit von US-Schiffen in diesem Gebiet hin.

Eigentlich sollten die Suchflugzeuge von den Schlachtschiffen HARUNA und SHIKUMA, dem Kreuzer TONE und den Trägern AKAGI und KAGA zusammen mit dem Angriffsverband starten. Jede Maschine hatte 350 Seemeilen weit zu fliegen und ein Kreissegment von 20° zu observieren. Man verzichtete auch auf die übliche Doppelpatrouille. Aber vieles klappte nicht. Auf der TONE war das Katapult defekt, so daß die Wasserflugzeuge 1 und 4 verspätet, erst gegen 05.00 Uhr, aufstiegen.

Leutnant Takeda, der Flugoffizier, machte sich deswegen keine Sorgen. Er konnte auch nicht ahnen, welche Folgen diese Verspätung haben würde.

\*

Um 03.00 Uhr befand sich die US-Flotte 200 Seemeilen nordöstlich von Midway und bewegte sich in Richtung SSW. Im 10-Meilen-Sichtabstand fuhren die ENTERPRISE, dann die HORNET und schließlich die YORKTOWN. Fletcher und sein Stab grübelten noch immer über dem Standort der Feindflotte. Mit dem ersten Frühlicht gingen Suchflugzeuge ab, doch weder von ihnen noch von den Midway-Patrouillen kamen Kontaktmeldungen mit den japanischen Trägern.

Auf der ENTERPRISE gab es bereits um 01.30 Uhr Frühstück. Steward Collins hatte alles vorbereitet, auch seine Spezialität, das »einäugige Sandwich«, ein Toastbrot mit einem Spiegelei in der Mitte. Doch um diese Zeit war noch wenig Betrieb, denn bis auf die Wachen und diensttuende Seeleute schliefen noch alle. Alarm hatte es noch nicht gegeben.

\*

Auf Midway gab es um 03:00 Uhr Vollalarm. Die

Aufklärungsstaffel 23, für den gefährdeten Sektor 315° eingeteilt, startete als erste schon um 03.20 Uhr.

Das wilde Schreien der aufgeschreckten Vogelmassen begleitete jeden einzelnen Start. Kaum waren die Flugboote am Himmel verschwunden, hoben 11 weitere PBY ab. Jetzt kam es auf jede Stunde, sogar auf Minuten an. Alle übrigen Flugzeugbesatzungen machten sich gefechtsbereit, während auf Sand und Eastern bereits die Motoren warmliefen.

Leutnant Ady von der 23. Aufklärungsstaffel hatte Auftrag, mit seiner PBY so weit zu fliegen, wie der Treibstoff reichte. Monoton hämmerten die Motoren in den frühen Morgen, die Strahlen der aufgehenden Sonne färbten die Wolken über ihm rot. Tiefblau schimmerte die lange Dünung des Pazifik. Aber nichts zu sehen, kein Schiff weit und breit.

Erst um 05.10 kam aus Westen ein kleines Wasserflugzeug mit Kurs auf Midway, runde 120 sm davon entfernt. Ady funkte sofort Kurs und Geschwindigkeit sowie eine Beschreibung der Maschine. Nun also würden sie bald auf die Flotte stoßen. Die Sicht war schlecht, Windböen schleppten Wolkenfetzen über die See. Erst 20 Minuten später klarte es ein bißchen auf, und als Adys Flugboot aus einer Kumuluswolke hervorkam, sah der Kommandant 20 Meilen voraus und mit Gegenkurs laufend, zwei japanische Träger.

Minuten später entdeckte Leutnant William Chase den Verband, der Midway anflog. Er verzichtete aus Zeitmangel auf jede Verschlüsselung und rief im Klartext: »Viele Flugzeuge mit Kurs auf Midway, Peilung 320, Entfernung 150.« Die Funkstellen in Midway und bei den Task Forces 16 und 17, die auf die Frequenz der PBY geschaltet waren, empfangen die Meldung.

»Endlich. Das sind sie!« sagte Spruance erleichtert, als die Nachricht vom Signaldeck der ENTERPRISE gegeben wurde. Auch Fletcher auf der YORKTOWN nickte befriedigt. Aber wo waren die Träger? In den Meldungen fehlten die für einen

Gegenangriff wichtigen Angaben über Position und Geschwindigkeit des Feindverbandes; zudem betrafen sie einmal die Träger, zum anderen die Flugzeuge, und zu allem Übel gerieten diese Meldungen auch noch durcheinander.

Leutnant Ady stand noch im Bann der Entdeckung, doch er bemühte sich nun, Klarheit zu geben. Er drehte ab, umkreiste eine Weile die Feindflotte, versteckte sich in den Wolken und meldete weiter: 05.34 Uhr: Feindliche Träger auf 330°, 150 sm. 05.40 Uhr: ED 180, 320°. 05.52 Uhr: 2 Träger und Hauptflotte, Träger voraus, Kurs 135, Geschwindigkeit 25.

Das genügte. Um 06.07 Uhr ließ Fletcher an Spruance funken:

»Laufen Sie nach Südwesten und greifen Sie feindliche Träger an, sobald Position endgültig feststeht. Angriff, sowie Suchflugzeuge zurück sind.«

Mit 25 Knoten Fahrt dampfte die TF 16 in die vorgeschriebene Richtung. Um 01.45 Uhr gab es überall auf den US-Schiffen Alarm. Auf der ENTERPRISE pfiß die Sirene, HORNET und YORKTOWN weckten mit dem Gong.

Admiral Spruance hielt Einsatzbesprechung. Leutnant Art Ely, der Operationsoffizier, Leutnant zur See Robin Lindsey, der Landesignaloffizier, und Leutnant zur See Wade McClusky, der Fliegerführer, legten die Angriffsdetails fest. Commander Leonard Dow, der Verbindungsoffizier, stürzte eben herein. W. F. Boone, der 1. Offizier, hetzte den Brückenniedergang hinauf; Leutnant zur See Richard Ruble erwartete ihn schon, er war der Navigator.

Alle Besatzungen von Scouting 6 (Aufklärer), Bombing 6 (Bomber), Torpedo 6 (T-Maschinen) und Fighting 6 (Jäger) eilten zum Frühstück in die Messen. Es ging bedrückt zu, es fehlten die üblichen Ulkereien, statt dessen machte sich nervöse Fröhlichkeit bemerkbar, die Gereiztheit überspielen sollte. Der Versorgungsoffizier vermißte den üblichen Hunger beim fliegenden Personal.

Nach dem Frühstück begaben sich die Staffeln in ihre eigenen Bereitschaftsräume, die Klassenzimmern glichen: Stuhlreihen mit eingehängten Klapptischen, vorn eine schwarze Tafel mit den Eintragungen über Position, Windrichtung, Kurs, Ziel und dem »Option Point«, der Stelle, wo beim Rückflug der eigene Träger wiederzufinden war. Ein installierter Fernschreiber war so mit einer Apparatur gekoppelt, daß die eintreffenden Meldungen sofort auf einen Bildschirm projiziert wurden.

Wade McClusky hatte die Staffelführer informiert, nun wiesen sie ihre Leute ein: Earl Gallaher Scouting 6, Dick Best Bombing 6, Gene Lindsay Torpedo 6 und Jim Gray Fighting 6.

Die Piloten schrieben die wichtigsten Daten mit Tinte auf den Handrücken, Angaben über Notfälle, Kontrollpunkte usw. notierten sie rot auf kleinen Tafeln, die sie beim Abflug an die Oberschenkel binden würden, um sie bei einem Absturz schnell lösen zu können. Jede Einzelheit wurde festgehalten: Zeiten für Hin- und Rückflug, taktische Einsätze, Funkfrequenzen, Notsignale, Flugordnung, Treffpunkte. Dann wurden die Uhren gestellt. Schließlich berichtete der Wetteroffizier noch über Wetterlage, Wolkenbedeckung, Windstärke und -richtung.

Obwohl sich die Piloten kannten, kamen kaum Gespräche in Gang.

Auch drüben bei Bombing 6 und Torpedo 6 warteten die Freunde Peter Morley und Tom Francis ungeduldig auf den Startbefehl. Aber der mußte jeden Moment kommen.

Auf der YORKTOWN war der Kommandant, Captain Elliot Buckmaster, ein ruhender Pol im Getriebe. Dafür wettete V. J. Feigenbutz, der altgediente, mit einem berühmten Wortschatz ausgerüstete Flugleitoffizier, drauflos. Der Flugoffizier Murr Arnold, der Jägerführer Jimmy Thach und der Führer der Fliegergruppe, Oscar Pederson, legten die Einsatzdetails fest, während die Staffelkapitäne von Fighting, Bombing, Torpedo

und Scouting drei mitschrieben. Der 1. Offizier Dixie Kiefer sauste nach dem Alarm wie geölt auf die Brücke, und er rannte beinahe French, den Chirurgen, und Leonard Davis, den Artillerieoffizier, über den Haufen.

Keiner dieser Männer, auch niemand von der 2.000-Mann-Besatzung ahnte, welches Schicksal ihrem 19.000-t-Träger, der arg lädiert aus der Korallensee zu rückgekehrt war, nun drohte. Und das war gut so.

Kommandant auf der HORNET war Captain Marc Mitscher, der kurz vor der Beförderung zum Admiral stand. Auch hier erfolgte die Einweisung aller Staffeln, die mit »8« bezeichnet wurden. Ein besonderer Draufgängertyp war Leutnant zur See John Waldron, der Torpedo 8 mit den nagelneuen Maschinen führte. In seiner rüden Art sagte er: »Wir werden ihnen Saures geben, und wenn uns der Sprit ausgeht, pinkeln wir in die Tanks.«

Alle fieberten dem Kampf entgegen, und obwohl sie ihre Chancen realistisch genug einschätzten und mit hohen Verlusten rechneten, waren sie bereit, das Letzte zu geben. Schließlich ging es nicht um das öde Atoll Midway, es gab nur den Namen her für die Verteidigung von Hawaii, Amerika – und letztlich der Freiheit!

\*

Als Midway die Meldung von Ady auffing, gellte auf Sand sofort die Dampfpeife des Kraftwerkes, und auf Eastern heulte die Sirene. Die letzten Männer des Bereitschaftsdienstes stürzten an die Waffen. Es war keine Zeit zu vergeuden, denn der Feind nahte im 200-Meilen Tempo.

Auf den Startplätzen in Eastern gab es ein großes Durcheinander. Bei der ersten Kontaktmeldung um 05.30 Uhr befahl der Marinegefechtsstand, alle Flugzeugmotoren anzuwerfen, weil die Japaner nur noch 100 Meilen weg wären,

aber auf dem Radarschirm zeigte sich nichts. So erging der Gegenbefehl: Motoren abstellen!

Doch um 05.53 Uhr gab die Radarstelle der Marine durch: »Flugzeuge auf 310°, Entfernung 93.«

Simard funkte sofort seinem Fliegerführer: »Jäger zum Störflug, Stukas und T-Maschinen zum Angriff auf die Träger fertigmachen. Wichtigstes Ziel sind die Träger!«

Endlich, um 05.55 Uhr, kam der Startbefehl. Ein Lastwagen brauste mit volltönender Sirene über die Startbahnen. Doch die Folgen der Order und Gegenorder zeigten sich jetzt: Einige Flugzeugmotoren liefen, andere waren abgestellt worden und brauchten nun wieder eine Warmlaufzeit. Noch standen 66 Maschinen auf dem Boden.

Um 06.00 Uhr fegten die ersten 26 Jäger gegen den Feind, einer kehrte wegen Motorschaden sofort wieder um. Major Parks flog mit 2 Rotten voraus, Armistead führte die anderen Maschinen hinterher.

Nach 30 Meilen sollten weitere Befehle nachgereicht werden. Das war schon um 06.04 Uhr, und die »nicht identifizierten« Flugzeuge waren nur noch 74 Meilen von Midway entfernt.

Nun stiegen die 6 TBF-Torpedoflugzeuge unter Leutnant Fieberling auf, und Captain Burns brüllte ihm noch während des Starts die Werte zu: »320°, Entfernung 150 Meilen!« Das war der Standort der japanischen Trägerflotte.

Genau um 06.10 Uhr waren die TBF mit den Torpedos in der Luft. Nach Radarmeldung befanden sich die japanischen Flugzeuge nur noch 47 Meilen vor Midway.

Nun kamen die 4 B-26 Marauders an die Reihe. Captain Collins führte sie. Alle Maschinen schleppten Torpedos und donnerten in den Sektor 320° hinaus.

Jetzt waren die Marinebomber dran. Major Benjamin Norris zog als erster mit seinen klapprigen 12 Vindicators mit dem Spitznamen »Wind-Indicators« (Windanzeiger) los. Eine

Maschine drehte sofort um, als ihr Kabinendach wegflog.

Den Schluß machte Major Lofton Henderson mit den 18 neuen SBD-Sturzbombern. Doch zwei Maschinen fielen in letzter Sekunde noch aus.

Die B-17-Heeresbomber waren schon seit Anbruch der Dämmerung in der Luft, weil Sweeney den Befehl erhalten hatte, noch einmal die japanische Transportflotte anzugreifen. Simard wies nach Eingang der Positionsmeldung über die Feindträger den Obersten an, nach Norden abzudrehen und die Träger zu bomben.

Nun gab es auf den Startplätzen keine Einweiser, Funkbefehle oder irgendeine Organisation mehr. Jeder Pilot versuchte verzweifelt, hochzukommen, während die sich überstürzenden Alarmmeldungen der nahenden Japaner wie Hämmer auf sie einschlugen. Jeden peinigte die Vorstellung, nach am Boden zu sein, wenn die Bomben fielen.

Oberst Kimes atmete auf, als um 06.15 Uhr endlich die letzte Maschine abhob. Die Japaner waren nur noch 29 Meilen entfernt.

Als die Flugzeuge, ausgenommen defekte Maschinen, fort waren, senkte sich lähmende Stille über das Atoll.

In den Bunkern und Unterständen warteten Ordonnanzen, Sanitäter und andere Bedienstete, die zu Sonderaufgaben eingeteilt waren. Auf der Krankenstation in Sand kochte der Sanitäter Miller überstarken Kaffee, zum Trinken untauglich, aber als Einlauf zur Schockbehandlung geeignet.

Oben beim Kraftwerk hatte der Filmregisseur John Ford seine Kameras griffbereit liegen. Ein eigens für ihn gelegtes Telefon verband ihn direkt mit der Befehlszentrale von Simard.

In der Lagune zwischen Sand und Eastern verteilte Leutnant zur See Clinton McKellar seine elf Patrouillenboote so, daß sie als Hindernisse gegen die Landungsboote dienen konnten. Auch der Schlepper TAMANA legte sich als Barriere neben eine alte versunkene Fähre.

In der Radarstation starrte eine Menge Leute auf die zwei Gruppen heller Flecken: die eine stellte die feindlichen, die andere die eigenen Flugzeuge dar. Sie näherten sich einander schnell.

\*

Der japanische Flugzeugverband brauste in 12.000 Fuß Höhe und mit Südostkurs über den Pazifik. In geschlossener Formation näherte er sich im 200-Meilen-Tempo Midway, wobei die Kate-Horizontalbomber und die Vals-Sturzbomber jeweils ein »V« bildeten, eines weit hinter dem anderen, mit den Zero-Jägern unter beiden. Der Flug verlief ohne besondere Vorkommnisse, nur ein Bomber von der HIRYU mußte wegen Motorschadens umkehren. Die übrigen 107 Flugzeuge hielten unbeirrt ihren Kurs.

»Da! Midway!« rief plötzlich Leutnant Hashimoto, der Beobachter in der Führungsmaschine, und stieß Leutnant Joichi Tomonaga, den Verbandsführer, an. Es war gerade 06.16 Uhr.

Über die Funksprechwelle informierte Tomonaga jetzt die Flugzeugführer: »Achtung! Objekt auf 95°, Entfernung 30. Fertigmachen zum Angriff! Abfolge gemäß Organisation Nr. 5. Tenno haika! Banzai!«

»Organisation Nr. 5« sah vor, daß der Angriff in drei Wellen erfolgen sollte: Zuerst ein Teil der Horizontalbomber von der HIRYU und der SORYU, dann die Sturzbomber von der AKAGI und der KAGA, schließlich die Jäger von allen vier Trägern. Die Maschinen der HIRYU und KAGA sollten sich auf Sand Island, die der SORYU und AKAGI auf Eastern Island konzentrieren.

Hauptbootsmann Mori, der drei Bomber von der SORYU anführte und gerade das Ziel betrachtete, riß plötzlich den Kopf herum, als ein Feuerblitz sein Cockpit überflutete. Zwei Vals-Bomber der HIRYU, die direkt vor ihm flogen, brannten

lichterloh, der Wind fachte die Flammen noch mehr an und riß brennende Teile mit sich fort. Einige Sekunden lang taumelten die beiden Feuerklumpen noch in der Flugrichtung weiter, zwischen Flammen, Rauch und glühenden Verstreungen zeigten sich nur schemenhaft die Umrisse der Besatzungen, dann kippten die Wracks wie stürzende Sonnen in schaurig schönen Parabeln in die Tiefe. Von den vier Männern kam nur einer frei, doch der versengte Schirm öffnete sich nicht, und der Pilot schoß, anzusehen wie ein Torpedo, hinunter.

\*

»Tallyho! Hawks at angels 12. Unterstützt von Jägern!« hatte Captain John Carey in der Kurzsprache der Piloten gerufen, als er als erster die Japaner unter sich auf. 12.000 Fuß ausmachte. An der Spitze seiner drei F4F-Wildcat-Jäger zögerte er nicht, holte weit aus und stürzte sich dann senkrecht im Stechflug auf den feindlichen Verband.

Die Japaner wurden überrumpelt. Um 05.53 Uhr hatte die Radarstation in Midway den Feindverband geortet und Simard die Abwehrmaßnahmen anlaufen lassen. Oberst Ira E. Kimes, der die Marine-Luftgruppe 22 befehligte, schickte seine Jagdmaschinen los. Die VMF-221 Jäger-Squadron umfaßte 5 Divisionen zu je 5 Maschinen. Die 1. Squadron mit 3 Divisionen, bestehend aus 8 Buffalos (langsam, schwerfällig, »fliegende Särge« genannt) und 4 neuen Wildcat-F4F-Jägern, führte Major Floyd B. Parks. Die 2. Squadron mit 12 Buffalos und 1 Wildcat befehligte Captain Kirk Armistead.

Sofort bei Alarm war Parks mit seinen Rotten losgeflogen, der Rest seiner Squadron folgte bald nach. Armistead kam erst später.

Von Zirruswolken verdeckt hatte Parks mit seinen Maschinen auf 14.000 Fuß und 30 Meilen von Midway entfernt

gewartet. Und nun kamen sie aus der Sonne und stießen überraschend wie schafereißende Wölfe in den Feind.

Careys Kette schoß im ersten Anflug die zwei Vals-Bomber ab, zog dann in einer halben Rolle wieder steil nach oben, um aus der 6-Uhr-Position (genau von hinten) erneut anzugreifen.

Captain Marion Carl und Leutnant Clayton Canfield hielten sich hinter Carey und stellten ihre Wildcats auf den Kopf, jagten im Vollgas hinunter. Die Ziele fielen ins Visier, füllten es schnell auf – die 12,7-mm-MG hämmerten los, und Geschosse fraßen sich mit feurigen Spuren in die Feindmaschinen hinein.

Carls Treffer montierten eine Tragfläche ab, der Kate-Bomber schlug zur Seite und trudelte, eine schwarze Rauchfahne nachziehend, in die Tiefe. Canfield schoß die 3. Maschine aus der 3. Kette heraus, und während sie explodierte und auseinanderbrach, flog er weiter der See entgegen und fing erst tief unten ab.

Aber nicht alle Jäger verbuchten Abschüsse. Der Überrumpelungseffekt war jetzt vorbei, und besonders die Brewster Buffalos erwiesen sich als »lahme Vögel«. Zwar stürzten sich die Piloten in freier Jagd mutig auf den Pulk, doch die Bomber erwiesen sich durchaus als wehrhaft. Für einen Augenblick lösten sich die V-Formationen auf, und die 7,7-mm-MG feuerten los.

Noch im Anflug erwischte es zwei Buffalos voll, sie zerlegten sich in der Luft, und ihre Teile flatterten erdwärts. Eine dritte Maschine büßte das Höhenleitwerk ein, schwang in wellenförmigen Bewegungen der See entgegen und verschwand in einer Wasserfontäne.

\*

»Angriff! Jagd frei!« Tief Leutnant Suganami, der die 36 Zero-Sen-Fighter, auch »Zeke« genannt, anführte, und als hätten sie

nur darauf gewartet, preschten die Piloten mit ihren senfgelben Maschinen aus der Lauerstellung heraus, flitzten in Steilkurven hinauf, wendeten mit halben Rollen, trimmten wieder in die Horizontale und drückten auf Angriffsstellung. Das dauerte nur ein paar Pulsschläge lang.

»Hamps! (Codewort für Zero)« rief Parks und ließ die Sprechaste los. Er und eine Gruppe setzten eben zur zweiten Attacke gegen die Bomber an. Dazu kam es nicht mehr.

Leutnant Raita Kito fegte in steilem Sturzflug herunter und hängte sich hinter eine Buffalo, die noch aus der Angriffsposition auf die Bomber im Vollgas nach unten wegzudrücken versuchte. Der Abstand verringerte sich rapide, und der Amerikaner stellte seine Maschine plötzlich auf die linke Fläche, um zu entkommen. Kito kurvte wild hinter, holte schnell auf, sah, wie die Feindmaschine langsam den Visierring füllte und drückte den Schießkopf. Eben wollte der Amerikaner aus dem engen Steilkreis wegschlippen – zu spät. Die Garben der 20-mm-Kanone perforierten die Buffalo, weißer Rauch quoll hervor, und sie ging, eine dunkle Rauchschleppe mitführend, wie ein Fahrstuhl nach unten.

»Achtung! 5-Uhr-Position!« rief plötzlich Toshio Kanoye, Kitos Freund und Rottenmann. Von rechts hinten kam eine Wildcat.

Kito riß den Knüppel an den Bauch, schob Vollgas hinein und zog in einem steilen Turn nach oben weg. Er flog ein Stück in Rückenlage und baute einen rasanten Abschwung. Der Amerikaner jagte eben entlang. Es dauerte nur eine Sekunde. Die Flügelspitze seiner Maschine berührte eben den Visierring, und Kito kam mit Vorhalt zum Schuß. Der Feuerstoß ließ die Zero erbeben, und die Geschosse fraßen sich mit weißen Stichflammen an der Wildcat entlang, als sie das Visier passierte. Unter den Hieben bäumte sie sich kurz auf, stand plötzlich auf dem Kopf und montierte noch in der Luft ab. Die Trümmer flatterten wie Herbstlaub durch den Raum.

Wieder eine Buffalo im Anflug. Die Amerikaner zeigten Schneid. Diesmal packte sie Kanoye. Er kam aus der 8-Uhr-Position und ging auf Abfangkurs, um ihr die Bahn abzuschneiden. Der Amerikaner, vom »Katschmarek« gewarnt, gab sofort die Verfolgung einer Zeke auf und versuchte wegzukommen. Aus einer Stopkurve heraus drückte er hart nach unten. Nun ließ er die Maschine durchfallen und hoffte, sein Verfolger würde über ihn hinwegziehen und so in den Feuerbereich der MG kommen. Ein Trick. Manchmal funktionierte er auch. Aber nicht bei Kanoye. Mit hartem Ruderausschlag und Vollgas ging er über die rechte Flügelspitze in eine Messerkurve und drückte aus dem engen Steilkreis sofort wieder in Angriffsposition. Und schon hingte er sich wieder an.

Eine Weile kurbelten beide Jäger wild im Karussell. Es war, als ob die Katze mit der Maus spiele. Die Brewster hatte nicht die geringste Chance. Das wußte auch der Pilot. Im Sturzflug wollte er entkommen. Er drückte hart auf See, zog den Kopf ein. Die weite blaue Fläche des Meeres schien sich anzuheben, sie kam entgegengeflogen.

Kanoye schwang seitlich ab, holte aus, kam mit Vollgas und auf 40° aus der Rechtskurve – und schoß. Das Querfeuer hieb die Brewster im Sturz mitten durch, sie brach entzwei und schlug mit mächtiger Fontäne in die See. Kanoye fing 900 Fuß über Grund ab und kletterte wieder auf Angriffshöhe.

Der Pulk war fort. In Richtung Midway schossen sich die Begleitjäger von Leutnant Suganami mit zäh angreifenden Amerikanern herum. Der Himmel war von Kondensstreifen durchfurcht und hallte wider vom MG-Lärm.

Doch auch hier ging der Kampf noch weiter. Captain Armistead war mit einem Teil seiner 2. Squadron eingetroffen, der Rest attackierte die Bomber und Begleitjäger. Der Kampfplatz dehnte sich nun über dreißig Meilen aus. Die sonnenüberflutete Arena dröhnte im Motorenlärm und Rattern

der Automatwaffen, und die silbernen und gelben Maschinen flitzten im hellblauen Raum umher wie exotische Fische in einem gigantischen Aquarium.

Auch Armisteads Aussichten waren schlecht. Um so bewundernswerter war der Mut, mit dem die Piloten angriffen. Der Captain flog als einziger eine F4F, die übrigen waren nur Buffalo-Jäger. Sie starben wie die Fliegen. Die meisten Piloten waren gerade vom Ausbildungscamp gekommen. Und nun traten sie mit hoffnungslos unterlegenen Maschinen gegen »Profis« an. Und fielen auf alle Tricks herein.

Zwei Zeros kurvten umeinander, und ein Amerikaner flog hin, um dem vermeintlich angegriffenen Kameraden zu helfen. Das bekam ihm schlecht. Im Nu schwangen die Japaner auf und gingen in Angriffsstellung. Die Jagd begann. Sekunden später hämmerten die Kanonen und droschen die Buffalo in die See hinab.

Die Japaner erwiesen sich als exzellente Flieger und Kämpfer. Mit akrobatischen Leistungen und die Kapazitäten der vorzüglichen Zero-Sen-Maschinen voll ausschöpfend, blieben sie fast immer Sieger.

Kito verbuchte bereits vier Abschüsse. Nun klebte er am nächsten Opfer. Der Amerikaner versuchte sich im Kurvenkampf. Beide Jäger spiralteten hinauf und hinunter, vollführten Turns und Abschwünge, und der Amerikaner hielt sich tapfer. Eine Weile nur. Dann geriet er voll ins Visier, und der Feuerstoß aus Kitos Maschine traf die Buffalo wie ein Hammerschlag. Sie bebte unter den Treffern und sackte plötzlich weg wie ein Stein. Dann prallte sie in die See wie ein Tropfen in eine Pfütze. Aus. Kanoye schickte sein drittes Opfer ins Meer.

Armistead war bald ausmanövriert. Die meisten Abschüsse erzielte Kito, er kam auf sechs. Kanoye zählte vier. Takado drei. Miyoshi zwei.

Die Amerikaner gaben auf und verließen die Arena. Es war

ihnen nicht gelungen, den Angriffsverband noch über der See zu stellen und aufzureiben. Der schneidige Einsatz der Marineflieger wurde zum Opfergang. Die Zeros waren den Buffalos und auch den neuen Wildcats in der gleichen Weise überlegen wie der Adler dem Falken.

Im Luftkampf wurde Careys Cockpit zerfetzt und eine Tragfläche abgerissen. Ein Geschöß zerschmetterte ihm beide Beine. Trotzdem kam er zurück.

Auch Armistead wurde durch Treffer einer Zero-Kanone kampfunfähig gemacht.

Leutnant Darrell Irwin hatte hinter sich eine Zero und wollte ihr durch Sturzflug entkommen. Von 16.500 Fuß drückte er mit 300 km/h in die Tiefe und fing erst bei 3.500 Fuß wieder ab – die Zero war hinter ihm. Er stürzte weiter bis auf 500 Fuß – die Zero war noch da. Und feuerte los. Irwins schwer beschädigte Maschine schlug auf das Wasser. Die Zero zog hoch. – Captain Herbert Merrill erwischte es von oben und hinten. Durch Treffer fiel auf 8.000 Fuß ein Teil der Steuerung aus, zwei weitere Einschüsse demolierten den Tank. Der Treibstoff spritzte ihm ins Gesicht. Merrill riß die Kabinenverriegelung auf und sprang. Erst bei 3.000 Fuß zog er die Reißleine, weil ihm bekannt war, daß die Japaner auch Leute am Fallschirm noch abschossen. Einige Meilen von Midway entfernt kam Merrill aufs Wasser, befreite sich vom Schirm und blies die Schwimmweste auf, Midway erschien ihm unerreichbar fern. Er verlor die Hoffnung, hinzukommen. Plötzlich dachte er an zu Hause, an seine Zwillinge, und versuchte es. Kurz darauf wurde er von einer PBY gerettet.

Mehr Glück hatte Captain Humberd. Als er eine Zero nicht los wurde, riß er verzweifelt die Maschine herum und griff sie direkt von vorn an. Durch die unerwartete Reaktion geriet der Japaner ins Trudeln und stürzte ab.

Die Erfahrungen der Amerikaner mit den Zeros waren erschütternd. Der Sen-Fighter war viel schneller, wendiger und

robuster als jeder amerikanische Jäger. Ein Nachteil war, daß er schnell brannte, aber die Amerikaner kamen eben selten zum Schuß.

Tomonaga ließ sich durch die Luftkämpfe nicht irritieren. Dafür war Suganami zuständig. Nach dem ersten Angriff rückten die Bomberstaffeln wieder dichter auf und donnerten Midway entgegen.

\*

Über den Inseln lag gespannte Erwartung. Ein Posten von der Radarstelle meldete laufend die Werte: noch elf, nur noch 10 Meilen ...

Mit dem Finger am Abzug lauerten MG-Bedienungen, Infanteristen und Seeleute; Kanoniere horchten in den Himmel, um auf Kommando hin die Fäuste an den Auslöseknopf zu schlagen. Beobachter und Offiziere grasten mit optischen Geräten und Ferngläsern den Horizont ab; alle übrigen aber blinzelten in den grellen Morgen und suchten mit freiem Auge den Feind.

»Der verdammte Dunst«, schimpfte Corporal Larkes, »sieht aus wie verschüttete Milch. Wir werden erst wissen, daß sie da sind, wenn sie uns was auf die Birne schmeißen.«

06.29 Uhr. Der Radarposten meldete noch 8 Meilen. Viele meinten jetzt, Motorengeräusche zu hören. Und Schießen. Das stimmte auch. Parks und Armisteads Jäger attackierten den Verband – immer wieder, todesmutig. Im Fernglas konnten einige die Jagdmaschinen im funkelnden Glast ausmachen; sie waren so groß wie Stecknadelköpfe und fielen nur dann auf, wenn die Sonne ihre Rümpfe aufblitzen ließ. Manchmal trieb der Wind einen Sägetonfetzen heran, dann wieder das monotone, tiefe Brummen der Bomber. Kein Zweifel, sie kamen.

06.30 Uhr. Oberst Shannon ließ an alle Batterien durch-

geben: »Feuer eröffnen, wenn die Ziele in Reichweite!«

Die Minuten und Sekunden versickerten lautlos. Und trotzdem meinte sie jeder am eigenen Pulsschlag, in Ewigkeiten meßbar, gespürt zu haben. Allmählich und beständiger werdend, klangen plötzlich fremde Geräusche aus dem Raum, sie mischten sich mit dem Möwengeschrei, übertönten es dann und rollten schließlich im Crescendo vom Meer her und über die Inseln hinweg: der klingelnde, manchmal sägeartige Lärm der Jäger und das hohle Röhren der Bomber.

Nun konnte sie auch jeder gut erkennen. Auf 12.000 Fuß Höhe und dicht unter den Wolkenfetzen zog der vordere Keil, anzusehen wie ein Kranichschwarm, seine Bahn. Einige Jäger umkreisten den Verband und schirmten ihn gegen die noch immer im Abstand lauernden US-Maschinen ab. Die senfgelben Zeros furchten wild durch den Himmel, vollführten verwegene Kapriolen und schossen aus allen Lagen auf die Feindjäger. Immer wieder mähten Geschoßgarben durch den Raum, verspritzten im Wasser, trafen auch den Strand und zwangen erschreckte Soldaten in Deckung.

Der zweite Keil trieb heran, genauso eisern formiert wie der erste.

Beim Anblick dieser kriegerischen Demonstration waren ein paar Rekruten nahe daran, durchzudrehen. Aber die »Alten« beschwichtigten, bagatellisierten, spendeten Trost und Zuversicht. Der Himmel dröhnte wie eine angeschlagene Glocke, überall war Lärm, und sie konnten sich nur noch schreiend verständigen.

»Teufel, wann schießen die AA-Heinis (Anti-Aircraft = Flugzeugabwehr) eigentlich?« brüllte Larkes.

Die vordere Keilspitze war keine zwei Meilen mehr entfernt. Es konnte nur noch Sekunden dauern, bis die Bomber in Abwurfposition waren. Wer es durfte, der verkroch sich tiefer ins Deckungsloch und lugte nur noch über den Rand hinaus.

06.31 Uhr. Shannon befahl über die Sammelverbindung das Feuer. Alle Kanonen und Geschütze brüllten auf. Es war wie ein Befreiungsschlag. Die AA-Flak donnerte mit mächtigem »Ack-Ack« ihre 120-mm-Granaten in den Himmel und sprenkelte ihn mit dunklen Flecken. Dazwischen hämmerten 40-mm-Bofor-Kanonen und die leichten 37-mm-Geschütze. In das Bellen der Flak, die mit hellen und düsteren Wölkchen den weiten Raum betupfte, mischte sich das Rattern von MG, Lewis- und Vickers-Kanonen; sogar einige MP belferten drauflos.

Der erste Abweherschlag war kurz und ohne Wirkung. Die Verbände flogen stur weiter. Sie gingen sogar auf 10.000 Fuß herunter. Im ersten Keil waren die Horizontalbomber, die zuerst angreifen sollten. Der gesamte Pulk drehte nun über dem Atoll und flog dann von Norden her an.

Sergeant Evritt von der D-Batterie hielt nichts vom Punktfeuer. Als er merkte, woher die Bomber anfliegen, ließ er mit Vorhaltemaß immer auf die gleiche Stelle schießen, denn diese Sperre mußten sie passieren, wenn sie die Inseln angreifen wollten.

Er behielt recht. Plötzlich krachte es. Eine Granate erwischte die Führungsmaschine voll, fetzte Rumpfteile heraus und demolierte das Leitwerk. Schwerfällig, fast bedächtig kippte sie dann weg, zog eine lange Rauchfahne hinter sich her und klatschte ins Meer. Gleich darauf gab es den nächsten Treffer.

Evritts System funktionierte. Ein Kate-Bomber fing Feuer, flog aber brennend weiter. Der Fahrtwind fachte die Flammen meterlang an, nun barsten die Treibstofftanks mit grellen Blitzen, Rumpfteile lummerten durch die Luft, und darin torkelte der wabernde, sprühende Maschinenrest nahe dem Nordufer von Sand in den Ozean.

Das Geballer der Flak steigerte sich zum Spektakel, zu einer Radaukulisse hoher und tiefer Knallgeräusche. Der vorher blaßblaue Himmel war nun bekleckert mit vielfarbigen

Sprengwolken, die der Wind wie in einem expressionistischen Bild durcheinander schmierte. Vor diesem Hintergrund flogen die japanischen Verbände immer näher und wurden von einem Gespinnst aus Leuchtspur eingestrickt.

»Sir, ich denke, wir gehen besser in Deckung«, meinte Ramsey, der neben Simard am Bunkereingang stand und hinaufschaute. Instinktiv war er zusammengezuckt, als plötzlich ein Granatsplitter der Flak mit zischendem Geräusch hinter dem Unterstand einschlug.

»Gleich. Da – schauen Sie. Wieder einer!« rief Simard. Die schwere Flak hatte einem Kate-Bomber die linke Tragfläche demoliert, das abgetrennte Stück flog davon, die Maschine stand für einen Augenblick steil auf dem Stummel, fing plötzlich zu quirlen an und spiralte herunter. Der Winkel, in dem sie herabtrudelte, sah gefährlich aus.

»Sir! In Deckung! Schnell!« rief Ramsey und drängte Simard vor sich her, als er die Kate direkt auf sich zustürzen sah. Sie kam in rasantem Fall und ähnelte einem gigantischen Schlangenbohrer, der sich immer tiefer eingräbt. Im Sonnenlicht funkelte ihr Rumpf, und bei jeder Drehung blitzte das Emblem der »aufgehenden Sonne«, während sie eine immer dichter werdende Rauchfahne mitschleppte.

Irgendwoher gellten Warnschreie, und alle Soldaten im Gefährdungsbereich warfen sich hin und hielten ihre Waffen fest. Der Bomber wuchs ins Riesenhafte, und sie konnten die Propellerkreise, den Bug, die MG, die Kanzel und dahinter die Köpfe der Piloten sehen. Mächtiger Lärm hieb herab, unter dem Fallgewicht schien sich die Luft zusammenzupressen. Dann kam der Schlag. Die Erde bebte.

Als die Bombe hochging, zerriß sie die Maschine, wirbelte die Trümmer weit fort und schickte einen Schauer herausgerissener Erde und Steine hinterher. Über dem Krater stand eine Stichflamme, die das Benzin fraß, und der verspritzte Treibstoff entzündete sich schnell in vielen Stellen.

Dampf schlugen die hochgeschleuderten Teile dann wieder zur Erde zurück.

Die Soldaten kamen vorsichtig wieder aus der Deckung hervor, auch Simard und Ramsey stürzten nach draußen. Die Absturzstelle lag dicht am Bunker.

06.34 Uhr. Der vordere Verbandskeil erreichte nun die Inseln. Verbissen feuerte die Flak aus allen Rohren und machte einen Heidenspektakel. Geschoßgarben und Leuchtpurbahnen durchfurchten den Himmel. Wie Hornissen fegten die Begleitjäger um den Pulk herum, sie stiegen senkrecht auf und sausten in lärmenden Abschwüngen bis tief auf das Wasser herunter. Im Stechflug donnerten sie dicht über dem Boden dahin, schossen mit den Bordkanonen und kletterten über der See wieder zu den Bombern hinauf.

Das Duell zwischen den Flak-Batterien und den Jägern wurde immer heftiger. Die Geschütze keilten pausenlos in die Angreifer, rauchende Hülsen und leere Magazine häuften sich in den Kampfständen. Schwitzend, fluchend und verbissen bedienten die Mannschaften ihre Waffen, es roch überall nach Kordit. Einige Male schon stanzen die Zero-Kanonen tödliche Spuren quer über die Inseln; sie führten dicht an einigen Geschützen entlang, querten Schützengräben, Bunker und Deckungslöcher, fraßen sich aufspritzend die Strände hinunter, lösten Minenexplosionen aus und vergischeten dann in der Lagune. Kreuz und quer wie Geißelhiebe knallten die Feuerstöße und hinterließen tiefe Narben. An einigen Stellen brannte es. Und diese Fackeln boten neue Ziele. Der wilde Reigen begann von vorn.

Die Tiefangriffe der japanischen Jäger bildeten nur das Vorspiel und verfolgten den Zweck, die Verteidiger zu zermürben und vor allem die Abwehr niederzuhalten. Noch vor dem Start erhielten die einzelnen Piloten ihre Angriffszonen zugewiesen. Zwar existierten keine Karten mit den genauen Standorten der Flak-Batterien, doch die verrietten sich durch ihr

Feuer ohnehin von selbst. Sie niederzuringen, war eine Aufgabe der Jäger.

Leutnant Raita Kito ging im Sturzflug aus 12.000 Fuß Höhe bis auf 900 herunter, fing ab und jagte im Tiefflug zum Angriff. Das helle Riff, die Lagune mit den Schiffen rutschten im Zeitraffer unter ihm hinweg, er hetzte Sand Island entgegen, das sich ihm förmlich im Eiltempo näherte. Alles floß, rollte auf ihn zu, huschte entlang: das Ufer, der Vorstrand, die Anhöhe, Gebüsch – und wieder das Meer. Die Stellungen nahm er nur wie dunkle Adern auf heller Haut wahr, die Schiffe als Schnaken auf einem Teich.

Feuergarben griffen nach ihm, zischten manchmal dicht vorbei, und er suchte und merkte sich die Stelle, wo die Abwehr stand. Mit aufheulendem Motor flog er eine steile Steigkurve, schob die Pulle voll hinein, kletterte in rasantem Spurt hoch hinauf und kippte über eine Fläche wieder in Angriffsposition. Nun erst ging er zur Attacke über.

Ohne Rücksicht auf das Flakfeuer griff er an, holte eine Geschützstellung ins Visier und drückte den Schießknopf. Die Feuerstöße seiner Kanone züngelten vor ihm her und frästen eine Spur durch das Gelände. Sand, Steine und Sträucher wirbelten davon. Die Geschoßbahnen seiner Kanone und die des Abwehrgeschützes schlossen sich jetzt zu einem spitzen Winkel, und für den Bruchteil einer Sekunde gewahrte er die Feuerstellung, umherflitzende Leute, Deckungslöcher, Kistenstapel – vorbei.

Er hatte getroffen. Schnurgerade, wie eine Steppnaht, führte die Geschoßspur entlang. Am Geschütz war der Richtaufsatz demoliert, der Schild verbeult, die Rohrrücklaufbremse lädiert. Abpraller von der Lafette hatten einen Kanonier in den Rücken getroffen. Die übrigen Männer waren unverletzt geblieben und rappelten sich fluchend wieder auf. Der Geschützführer rief nach dem Sanitäter im nahen Verbandsbunker. In großer Eile holten sie den Verwundeten auf einer Trage ab, denn jeden

Moment mußten die Bomben fallen.

Auch Kanoye stürmte mit seinem Jäger über die Inseln hinweg. Im Tiefflug beharkte er die Hangars der Wasserflugzeuge, sah die Wirbel von Steinen, Blechstücken und Holzfetzen vorbeihuschen und ließ eine sprühende Feuerbahn über die Länge des Rollfeldes entlangtanzen. Irgendwo explodierte ein Tankwagen mit grellem Blitz und blies dann schwarze Rauchwolken ab. Die Flak feuerte wie verrückt. Aus gedeckten Stellungen heraus leuchteten die Mündungsfeuer, zuckten in schnellen Stößen die Abschüsse.

Kanoye kriegte ein paar leichte Treffer ab. Er hörte die klatschenden Geräusche und zog instinktiv höher. Dann schwang er wieder hinunter, flog über der See eine Schleife und griff an. Diesmal die Patrouillenboote. Sie wehrten sich. Sogar mit Gewehren. Kanoyes Schüsse peitschten über die Boote hinweg, hüpfen als Querschläger auf den Decks herum und landeten dann im Führerhaus oder im Meer.

Sergeant Jay Koch von der F-Batterie auf Sand guckte gerade durch den Höhenmesser, als ein Jäger anflog. Dann ging alles schnell. Die Geschütze brüllten auf und gabelten den Japaner ein. Im Schnittpunkt der Geschoßgarben zuckte plötzlich Feuerschein am Himmel, und die Zero flog im Volltreffer auseinander. Auch auf Eastern holten sie zwei Japaner herunter. Die Maschinentrümmer regneten ins Meer.

Die verwegen geführten Attacken der Jagdmaschinen richteten aber kaum Schaden an, sie blieben nur Störaktionen. Was nun kam, war weit schlimmer.

Filmregisseur John Ford oben am Kraftwerk auf Sand war auf alles vorbereitet. Kameras und Stative, Reservefilme, Filter und anderes Zubehör lagen griffbereit. In letzter Stunde hatten sie ihm noch ein Telefon installiert, das ihn direkt mit Simards Befehlsstand verband. Von seinem erhöhten Standort aus besaß er einen prächtigen Ausblick über beide Inseln und die Lagune

bis zu den Riffen hinaus. Dafür aber brachte der Platz auch Nachteile, weil er exponiert und am Kraftwerk lag. Ein lohnendes Ziel. Fast alle Jäger griffen es an, und der Backsteinbau war von den Einschlägen verschrammt.

Ford störte sich nicht an der Schießerei, und jedesmal, wenn ein Japaner im Sturzflug aus dem Himmel kam oder aus einer Steilkehre elegant auf ihn zuraste, ließ er die Kamera schnurren. Im Zeitraffer wuchs die Zero ins Gigantische an, füllte das Objektiv – Ford tauchte weg.

Der Geschosshagel ergoß sich über den Hügel, Ziegelbrocken und Betonstücke prasselten umher. Noch während die letzten Mauersplitter herabsegelten, kam der Kameramann wieder hoch, um die nächste Szene festzuhalten. Es erfüllte ihn mit Genugtuung, zu wissen, daß er das Geschehen vor Ort und nicht mit dem üblichen Glamour einer Hollywood-Staffage drehte. Auch die beste Trickaufnahme konnte mit der Realität nicht konkurrieren. Noch aber war er sich der Gefahr nicht bewußt, in der er sich befand.

Ford fiel plötzlich auf, daß die Jäger verschwunden waren. Klein wie Wespen kreisten sie jetzt über den Bombern.

Die Kate-Maschinen waren nun in Wurfposition. Der lärmende Keil rückte näher. Fast gleichzeitig öffneten sich die Klappen der Bombenschächte. Ford filmte. Totalaufnahme! Als riesige Tropfen kippten die 533-Pfünder aus den Schlünden, sie schlugen in die Vertikale und rasten im freien Fall herunter. Reihenwürfe kündigten sich an. Dann wieder sausten dunkle Schwärme durch den Himmel: Massenwürfe. Ford kam es vor, als fielen Gurken aus umgestürzten Obststeigen. Er fing die einzelnen Schwärme in Großaufnahme ein, sie nahmen sich wie monströse Regenschauer aus, die auf seine Kamera einstürmten. Plötzlich war der Drehakt zu Ende. Aus!

Ford lag mitsamt Kamera und Stativ flach. Die Erde bebte. Detonationen brüllten im Boden und schlugen dann

schubweise in den Raum hinaus. Unter den Einschlägen brachen Krater auf, mächtige Fontänen aus Sand, Steinen und Bunkertrümmern stiegen aus den Rauchpilzen hervor und verstreuten sich weit über Land und See. Gigantische Hämmer trafen das Atoll, Brände flackerten in der Qualmwand auf. Als Schneeflocken trieben die Möwen am Horizont.

Immer neue Serien rumpelten in der Erde und zerwühlten Sand und Eastern. Ganze Grabenstücke fielen in sich zusammen und begruben Menschen, Geschütze wurden zermalmt, Fahrzeuge zu Schrott gehauen, Bunker eingestampft. Blitze zuckten, Splitterschauer prasselten kreuz und quer, Wassersäulen sprangen aus der Lagune. Ein rauchendes, lärmendes Inferno tobte über Midway. Aus dem düsteren Gewölk heraus ballerten noch immer Flak-Batterien und trafen auch.

Leutnant Rokuru Kikuchis Maschine erwischte es. Im Nu fing sie Feuer. Öl spritzte herum und entzündete sich. Auf den Armaturen und den Wänden blakten Flämmchen. Der Begleiter, Hauptbootsmann Amiru, war tot. Ein Flaksplitter hatte ihn umgebracht. Nun brannte seine Kombination. Rauch nahm jede Sicht. Kikuchi riß das Kabinendach auf, winkte den Kameraden von der HIRYU und sprang ab. Knapp vor seiner abstürzenden Maschine schlug er in das Rauchgebirge. Er überlebte nicht, als beim Aufprall die Bombe hochging.

Auch Ford erwischte es. Ein Bombensplitter traf ihn in die Schulter, als er gerade wieder den Angriff auf die Hangars der Wasserflugzeuge filmen wollte. Einen Moment lang war ihm schwindelig, und er rief um Hilfe. Ein Sanitäter half ihm in den Unterstand und versorgte die Wunde. Ford protestierte, als er in Deckung bleiben sollte. Die Chance, solche Szenen zu drehen, wollte und konnte er sich nicht entgehen lassen. Auf seinem Beobachtungsstand wechselte er die Spule und filmte weiter. Zwischendurch gab er Simard per Telefon eine Lagereportage.

Der Angriff dauerte nur wenige Minuten. Die Horizontalbomber flogen von Norden her an, drehten etwas über Sand und Eastern ostwärts ein und wandten sich nach dem Abwurf in einer weiten Schleife wieder nach Nordwesten, der Flotte zu. Einige Maschinen fehlten. Ihre Reste verkohlten am Boden oder ruhten in der Lagune. Kein Mann der Besatzung überlebte.

Auch die Verteidiger hatten Ausfälle. Captain Jean Buckner von der D-Batterie sah die Bombe nicht, er hörte sie nur heulen, brüllte »Deckung!«, und alle Männer der Bedienung warfen sich hin. Es folgte ein Nahtreffer, der Corporal Osa Currie am Höhenmesser tödlich traf, den anderen passierte nichts. Gleich nach dem Einschlag feuerten sie weiter.

Auf Eastern sprang Warrant Officer\* Lucius erschreckt zur Seite, als in der Offiziersmesse plötzlich ein Regal mit Eßbestecken und Rauchwaren umfiel. Eine Bombe hatte den Aufenthaltsraum getroffen. Unter Dreck, Ziegeln, Gabeln, Messern und Zigaretten begraben, lag Lucius eine Weile benommen, dann stellte er sich wieder auf die Beine. Er hatte nicht einmal einen Kratzer abgekriegt, und dann schimpfte er plötzlich, als er in der abziehenden Staubwolke einen Raider sah, der seelenruhig Bierbüchsen aufsammelte und davonging.

»Hat ganz schön gerumst«, stellte Sergeant Mills sachlich fest und klopfte den Staub aus seiner Montur. »Die Hangars brennen. Da hinten kommen schon die nächsten Bomber. Gleich geht's wieder los.«

Greer und Larkes hörten nicht hin; sie stritten darüber, ob sie einen Bomber getroffen hatten.

Bis jetzt waren sie gut weggekommen. Ein paar kleinkalibrige Bomben hatten in der Nähe eingeschlagen und Dreck verspritzt, sonst nichts. Vor ihnen, bei den Raiders, waren Minen detoniert, und es gab zwei Leichtverletzte.

In den Zentralen bei Shannon und Simard bimmelten die

---

\* Dienstgrad zwischen Unteroffizieren und Offizieren

Telefone, als die Abschnittsführer die Lagemeldungen Durchgaben. Nach ersten Berichten schienen die Verluste erträglich zu sein. Doch das konnte sich jetzt schnell ändern.

06.40 Uhr. Die Sturzbomber kamen. Tomonaga führte sie. Noch war der Keil der 2. Welle im Horizontalflug und näherte sich Eastern. Auch ihn empfing heftiges Flakfeuer. Die Sprengwolken übersäten den Himmel. Aber es gab keine sichtbaren Treffer. Stur flog der Verband weiter.

»Damned, guck dir das an«, keuchte Greer und klemmte sich hinter den Abzug. Mills und Larkes machten sich kleiner.

Tomonaga kippte mit der Führungsmaschine plötzlich über die linke Tragfläche ab, stellte die Vals auf den Kopf und raste im Sturzflug herunter.

Im Vollgas lärmend sauste der Stuka durch den Himmel, und während sich die schwere 770-Pfund-Bombe von der Maschine löste und erdwärts fiel, fing Tomonaga tief unten ab, ging in eine Rolle über und flog in Rückenlage nur 50 Fuß hoch über Eastern hinweg.

Die Bedienung einer nahegelegenen Flak-Batterie war von dieser Flugleistung so fasziniert, daß sie das Schießen vergaß. Erst als die Bombe einschlug und erdbebengleich die Insel durchrüttelte, erwachten die Kanoniere aus der Versunkenheit und ballerten drauflos. Und sie hatten Glück.

Die nächste Maschine erhielt einen Volltreffer und montierte noch im Sturz ab. Sie platzte einfach auseinander, und aus dem Strudel umherwirbelnder Teile löste sich die Bombe und fiel.

Der Keil hatte sich schnell in nacheinander stürzende Reihen verwandelt, die zum Zielwurf übergingen. Wie Adler auf die Beute, warfen sich die Japaner verwegen aus der Höhe in die Tiefe. Mit kreischendem Lärm fingen die Stukas ab und entkamen jedesmal ihren eigenen detonierenden Bomben über die Lagune. Dort feuerten die Patrouillenboote mit allem, was sie hatten, aber sie trafen nicht. Den Schützen mangelte es an Erfahrung, bewegliche Ziele schnell erfassen zu können. Ihr

Abwehrbeitrag erschöpfte sich mehr in der moralischen Wirkung.

Carpenter's Mate William Schleis wollte gerade auf dem Dach eines Hangars einen Brand löschen, als die Stukas kamen. Es war zu spät, um noch in Deckung zu springen. So preßte sich der Maat dicht an einen Balken und hielt die Hände vors Gesicht. Durch die abgespreizten Finger sah er die Bomben fallen. Er kam heil davon.

Eine Bombe schlug direkt durch die Bunkerdecke bei Major Benson. Noch wenige Minuten vorher hatte Benson seinen Freund, Warrant Officer Lucius, zu sich in den Bunker hohlen wollen, weil es da sicherer wäre. Doch Lucius war in die Messe geeilt, wo er dann unter Eßbestecken und Zigaretten verschüttet wurde. Jetzt wollte er Benson helfen und fand ihn tot in den Betontrümmern. Der Zufall gehorcht eben unergründlichen Gesetzen.

Die Männer in den Unterständen bekamen überhaupt nicht mit, was draußen vorging. In Abständen erzitterte der Boden, manchmal fiel etwas vom Regal herunter, oder sie hörten den nahen Einschlag. Die Deckenlagen waren meterdick mit Sand verbaut und lärmschluckend.

Der Krieg spielte sich draußen ab. Die augenblickliche Lage konnte meist nicht festgestellt, sondern mußte geraten werden. So im Sanitätsbunker auf Sand, wo die Telefonleitung zerrissen war. Pharmacist's Mate Miller braute starken Kaffee, während die Glühlampen wackelten. Alle Männer vom Rot-Kreuz-Service, auch der Arzt E. A. Ady, nippten das heiße Getränk und schauten einander an, während sie sich an den Abstützpfeuern festhielten und der ganze Bunker bebte. Dann ging jäh das Licht aus. Eine Bombe hatte das Kraftwerk lädiert und die Stromerzeugungsanlage zerstört. Ein anderer Treffer landete im Treibstofflager, das lichterloh brannte und dann noch zwei Tage schwelte. Gelbschwarzer Rauch deckte das Atoll zu. Immer neue Explosionen rissen in der träge ziehenden

Qualmmauer, frische Brände loderten auf.

Die Amerikaner kämpften bravourös. Besonders die Männer der »Ack-Ack«-Batterien holten sich ihre Abschüsse. Über der Lagune schossen sie einen Vals-Bomber zusammen, seine Trümmer klatschten laut auf das Wasser und an die Decks der Boote. Einen Bomber ereilte das Schicksal am Strand, und beim Absturz mähte er eine Strecke weit Pfähle und Verhaue nieder, bis ihm krepierende Minen den Rest gaben. Der flügelamputierte, eingedellte Rumpf glühte aus und hockte noch lange als ein seltsames Gebilde im Gelände.

Leutnant Tajiro Nakoki, Kitos Freund von der AKAGI, flog ziemlich am Schluß und sah unter sich nur den wallenden Qualmvorhang. An einigen Stellen brachen die Leuchtpurfarben der Flak durch und verspritzten im Himmel.

Er beschloß dort anzugreifen, wo die Lohe den Treibstoff vernichtete und in Feuerschüben hochzüngelte. Nakoki kippte entschlossen ab, trimmte zum Sturzflug und donnerte dem Ziel entgegen. Auf 2.000 Fuß zog er den Knüppel an und fuhr die Sturzflugbremsen aus, und noch während er sich in einer Steilkurve nach oben schraubte, schlug seine Bombe ein. Ein hoher Geysir aus Flammen, Rauch und Erde barst aus dem Qualm und verquirlte ihn. Irgendwo hüstelte verloren ein MG.

Im Befehlsstand von Oberst Shannon klingelte das Telefon, und Captain McGlashan hob ab. Er erwartete wichtige Lagemeldungen.

Aber ein Zahlmeister war am Apparat: »Sir, mir ist aufgefallen, daß nirgends die amerikanische Flagge weht. Oder soll sie etwa nicht gezeigt werden?«

McGlashan wußte nicht, ob er lachen oder losbrüllen sollte. Hier war einer an der Strippe, der seine eigenen Probleme hatte. McGlashan vermutete in ihm einen jener Sorte, die sich vor dem Gang zum Schafott erst noch rasieren würden.

»Klar, Mann. Daß ich das vergessen konnte. Hissen Sie sie«, sagte er im Tonfall eines Beichtvaters, der dem Büsser zehn

Ave Maria auferlegt.

Sofort rannte auch schon Private Billescheck los, machte das Sternenbanner an der Schnur fest und zog es am Mast hoch, während der Zahlmeister am Bunkereingang strammstand und zackig salutierte. Sichtlich erleichtert trat er dann weg, denn nun hatte man auch der Ehre Amerikas ihre Referenz erwiesen.

Das alles geschah aber zufällig in dem Augenblick, als die Japaner den letzten Teil ihres Auftrages erfüllten: Die Jagdmaschinen von allen vier Trägern sollten über die Inseln herfallen.

Und sie kamen auch. Im Tiefflug. Eine Zero schoß wie eine Granate aus der Rauchgardine hervor und ballerte drauflos. Der Flaggenhissler Billescheck hechtete instinktiv an den Boden, und die Hüpfspur der Projektile lief zentimeternah an ihm entlang zum Bunker hin. Ein paar Geschosse passierten den Eingang, durch den eben der Zahlmeister verschwunden war, und lärmten drinnen zwischen Gläsern und Büchsen.

Sergeant Carl Padick von der F-Batterie warf sich hin, als eine Zero ganz niedrig anflog. Das Rattern der Kanone tat ihm körperlich weh. Er schrie auf, als er am Kopf den Schlag verspürte und blieb eine Weile liegen. Er wunderte sich, daß er noch lebte und zog vorsichtig den Helm ab. Der hatte zwei Löcher. Ein Geschloß hatte ihn perforiert, ohne ihm auch nur die Haut zu ritzen.

Eine andere Jagdmaschine fegte über der Lagune herum und nahm sich das Patrouillenboot Nr. 23 vor. Ein Geschloß streifte den Schalltrichter der Sirene, setzte sie voll in Aktion, prallte dann von dort ab und traf einen Kanonier, der auf die Zero schoß, in den Rücken.

Die Attacken der Jäger dauerten eine Weile an. Alle Vals-Bomber hatten schon abgeladen und kreisten draußen über dem Meer. Sie warteten auf die Jäger für den Rückflug. Dafür wurde es langsam Zeit, denn die Nadeln der Benzinanzeige pendelten schon hinter der Halbierungsmarke. Und immer

wieder griffen auch die US-Jäger vom Marinekorps verbissen an. Dann schwieg auch für eine Weile die Flak, um die eigenen Piloten nicht zu gefährden. Den Bombern kamen nun die Zeros zu Hilfe, und unter den Augen der Verteidiger von Midway spielten sich heftige Luftkämpfe ab.

Kito erzielte dabei wieder einen Abschluß. Im Nu hing er hinter einer Buffalo, die mit verschiedenen Tricks zu entkommen suchte, um ihrerseits in Angriffsstellung zu manövrieren. Wieder aber blieb die Brewster chancenlos gegenüber der Wendigkeit und Rasanz der Feindmaschine. In Auf- und Abschwüngen donnerten die Gegner durch den Himmel – ein kurzer Feuerstoß, und der Amerikaner knallte voll in die Lagune. Leutnant Kito beharrte im Tiefflug die Inseln und schraubte sich dann wieder zu den Bombern hinauf.

Eine Zero mußte dran glauben, als sie ein Flaktreffer packte. Mit abgetrennter rechter Schwinge kurbelte sie ein Stück weit um die Längsachse und bohrte sich dann vor dem Nordufer von Sand in den Grund. Einen Moment lang ragte noch das Leitwerk aus dem Wasser, ehe es langsam wegsackte.

Auch Leutnant Kanoye schlug sich mit Amerikanern herum, doch er kam nicht zum Abschluß. Zudem nahm auch das Benzin rapide ab, jeder Luftkampf aber forderte hohen Verbrauch. So ging auch Kanoye auf Steigkurs und hielt sich oben bei den Bombern auf, die sich jetzt zum Rückflug formierten.

Beide Bomberverbände standen nun auf 12.000 Fuß und weit auseinandergezogen, um der Flak kein gutes Ziel zu bieten. Draußen über der See in Sparfahrt kreisend, rief Tomonaga schließlich die Jäger zurück. Aber das war nicht immer leicht.

Eine Buffalo mit spuckendem Motor, die landen wollte, stürzte sich plötzlich auf eine abfliegende Zero. Doch die stellte sich blitzschnell auf den Schwanz und vollführte einen Looping, ging dann in einem Turn nach unten und schoß die

Buffalo ab. Fluchend, weil hilflos, mußten die Männer von Midway zusehen, wie ihre Kameraden von der Air Force unterlagen.

Auf Eastern kam eine angeschossene Buffalo im Tiefflug heran, verfolgt von einer Zero. Mit letzter Anstrengung riß der Amerikaner seine Maschine einige Fuß hoch an und zwang dadurch den Gegner, unter der Buffalo wegzuziehen. Alle Kanoniere auf Eastern standen schon parat und nahmen den Japaner unter Feuer. Er stürzte brennend auf die Landebahn und rutschte darauf entlang. Private Clester Scotten konnte noch sehen, wie der Pilot beide Arme vor das Gesicht nahm, ehe seine Maschine explodierte.

Nördlich von Eastern verfolgte eine Zero ebenfalls eine Buffalo. Im Feuerhagel sprang der US-Pilot ab, und der Japaner umkreiste ihn ständig, während er im Schirm hing. Als der Amerikaner auf das Wasser schlug, schoß ihn der Gegner mit der Kanone ab.

Ganz allein fegte eine Zero in Rückenlage dicht über die Landebahn von Eastern und wäre fast ungeschoren davongekommen, weil die Kanoniere vor Staunen das Schießen vergaßen. Dann aber feuerte doch eine Flak los und traf. Die Zero rammte voll in die Lagune.

06.48 Uhr. Die japanischen Angriffsverbände flogen ab. Sie hatten getan, was sie konnten. Leutnant Tomonaga führte seine neu formierten Keile mit Nordwestkurs zu den Trägern zurück. Doch etwa zehn Maschinen fehlten, sie waren durch Jäger und Flak verloren gegangen.

Leutnant Hashimoto, der Beobachter, war von dem Zerstörungsbild, das sie hinterließen, fasziniert. Wie Wassermücken auf einem Teich fuhren die kleinen Patrouillenboote aufgeregt in der Lagune herum. »Ich denke, wir können mit dem Erfolg zufrieden sein«, sagte er. Die Brände und Rauchschwaden schienen ihm Beweis genug dafür zu sein.

»Ein Mißerfolg«, widerlegte Tomonaga. »Wie viele

Flugzeuge standen auf Eastern? Keine! Die Yankees haben vor dem Angriff alle Maschinen gestartet. Also wußten sie genau, wann wir kommen. Auch die enorm starke Flak-Abwehr spricht dafür, daß man uns erwartete.«

Er sagte jedoch nicht, was er noch dachte: Die Amerikaner waren nicht so kampfunwillig und ahnungslos, wie man uns glauben machen wollte. Und wenn dem so ist, könnten sie möglicherweise auch ihre Träger in der Nähe bereitgestellt haben. »Wir haben ein leeres Ziel angegriffen, Hashimoto. Das bißchen Rauch und Feuer ist gar nichts. Deshalb werde ich einen zweiten Angriff vorschlagen. Irgendwann müssen auch ihre Flugzeuge mal landen.«

Tomonaga wandte sich jetzt den Instrumenten zu. Noch beim Abflug hatte ein Flak-Geschoß den Treibstofftank in der linken Trägfläche durchschlagen, und die Anzeigenadel bewegte sich schon weit hinter der Halbierungsmarke der Skala. Ohne Rücksicht auf den Zeitverlust beschloß Tomonaga, auf langsamen Sparflug überzugehen. Er wollte nicht riskieren, wegen Spritmangels weit vor den Trägern im Pazifik zu wassern. Zurückbleiben wollte er auch nicht, weil eine alleinfliegende, zudem defekte Maschine stets gefährdet war. Also flog der Verband in Langsamfahrt nordwestwärts.

Leutnant Ogawa war zufrieden. Seine Bomber hatten die Hangars der Wasserflugzeuge zusammengeschlagen, und er hoffte nur, daß auch die PBY mit verbrannten. Auch er wußte aber nicht, daß die Boxen leer waren.

Hauptbootsmann Mori versuchte herauszufinden, was er wohl getroffen haben könnte. Als er anflog und bombte, lag schon dichter Rauch über Eastern. Lange nach dem Abwurf jedoch gab es an der Stelle eine schwere Explosion.

Mori erfuhr nie, daß er das Kraftwerk demoliert hatte.

Leutnant Suganami, der Jägerführer, büßte etliche Maschinen im Luftkampf und durch Flak-Beschuß ein. Wider Erwarten waren sogar die veralteten Buffalos würdige Gegner

gewesen, wenn sie auch nur selten zum Schuß kamen. Die Wildcats jedenfalls, denen er erst mit Skepsis gegenübergetreten war, brachten nicht die befürchtete Leistung und zeigten sich den Sen-Jägern weit unterlegen. Das Bewußtsein, im Zero-Sen-Fighter den zur Zeit besten Jäger zu besitzen, erfüllte Suganami mit Stolz. Zwar war dem Fliegerführer der Jagdmaschinen die unerwartet starke Luftabwehr über Midway nicht entgangen, doch er sorgte sich deshalb nicht weiter; auch die dadurch entstandene hohe Verlustrate nahm er gelassen hin, denn schließlich mußte bei jedem Angriff mit Ausfällen gerechnet werden. Ein paar Zeros hatte er zu letzten Störaktionen zurückgelassen.

Captain Carey landete mit zerschossenen Beinen und bewies damit hohes Können. Nach dem Aufsetzen wurde er sofort in den Sanitätsbunker gebracht.

Für Leutnant Canfield wurde die Landung kritisch. Er kam mit zerschossenen Landeklappen herunter, und beim Aufsetzen brach das Fahrgestell. Seine Maschine rutschte ein Stück über die Landebahn, und als sie schließlich liegenblieb, hechtete Canfield heraus und warf sich in einen nahen Splittergraben. Wenige Sekunden später jagte eine Zero vorbei und feuerte in Canfields Maschine.

Eine Weile noch rasten die japanischen Jagdmaschinen über dem Atoll hin und her, schossen wahllos auf jedes sich bietende Ziel, vollführten nahezu akrobatische Kunststücke in der Luft, legten sich manchmal mit der Flak an und drehten schließlich in steilen Steigkurven nach Nordwesten ab.

Es war genau 07.01 Uhr. Der Angriff hatte 17 Minuten gedauert. Aber was niemand zu diesem Zeitpunkt weder zu ahnen noch zu wagen hoffte: Es sollte auch der letzte Angriff auf Midway im Verlauf des Krieges bleiben.

Tomonagas Überzeugung, daß ein Wiederholungsangriff erforderlich wäre, konnte durch die sich nun dramatisch zuspitzende Lage im Trägerbereich nicht mehr Rechnung

getragen werden. Versäumnisse und Pannen während der Aufmarschphase, die ignoriert, bewußt verschwiegen, bagatellisiert und durch den überheblichen Glauben an die Unbesiegbarkeit als unwichtig abgetan worden waren, begannen sich nun für die Japaner nachteilig auszuwirken. Nicht zuletzt sollte sie die Unterschätzung des Gegners den Sieg kosten.

Für Private Morris McCoy von der E-Batterie war die nun herrschende Stille schlimmer als Bombenexplosionen und Geschützfeuer.

Major Warner von der Air Force behauptete, eine solche Ruhe noch nie erlebt zu haben. Tatsächlich stellte die aus dem Inferno kommende Stille, die einer treffend als »lärmendes Schweigen« bezeichnete, einen seltsamen Zustand dar. Nirgends ein Laut, nur verhaltenes Knistern der Brände und fächernder Wind, der die Rauchvorhänge fortschob. Es war wie zaghaftes Atemholen. Dann schrie fern eine Seeschwalbe, und krächzend trieben mit der Brise die zurückkehrenden Möwen an das Gestade. Auf dem Atoll setzte wieder das Leben ein.

Die Männer krochen aus den Gräben und vertraten sich die Beine. Zigarettenrauch kringelte sich in der wabernden Luft. Einige Soldaten bargen die toten Kameraden und legten sie abseits unter Planen. Die Beerdigungstrupps waren schon unterwegs, um die Gefallenen zu identifizieren, den privaten Nachlaß zu notieren und für die Bestattung zu sorgen. Kein beneidenswerter Job, doch jemand mußte ihn schließlich tun.

Die anderen, die heil davongekommen waren, packten Schaufeln und Spaten und besserten die zerstörten Grabenstücke wieder aus. Pioniere rammten im Uferabschnitt frische Pfähle ein und verdrahteten und verminten neu. Löschtrupps gingen mit Sand und Wasser die Brände an, Räumkommandos planierten die Löcher in den Rollbahnen und schoben mit Bulldozern die Flugzeug- und Wagentrümmern an

die Pistenränder, Ärzte und Sanitäter behandelten die Verwundeten und bereiteten ihren Abtransport nach Pearl Harbor vor. Arbeitsgruppen machten sich über die Trümmer der Hangars her, zerrten das sperrige Zeug zur Seite, um wieder Landeplatz für die Flugboote zu schaffen. Mechaniker waren unterwegs, um ramponierte Geschütze wieder zu reparieren und neu zu justieren.

Alle Abschnittskommandeure stakten durch das Gelände, um Material für die Bestands- und Verlustreporte zu sammeln. Kantinenstewards schleppten Kannen heißen Kaffees und Rationspakete in die Stellungen, Kanoniere und Infanteristen brachten Munitionskisten von den Depots nach vorn in die Gräben.

In den Befehlszentralen klingelten pausenlos die Telefone, weil von überallher Berichte, Forderungen und Wünsche eintrafen. Hinter all diesem Tun lagen Hektik und ahnungsvolle Bedrücktheit. Das Damoklesschwert der Ungewißheit hing über Midway. Zwei Fragen bewegten alle:

Kommen die Flugzeuge ein zweites Mal? Wann werden die Landungstruppen angreifen? Eigene Aufklärer hatten den Invasionsverband in der Frühe mit unverändertem Kurs auf Midway gemeldet, und wenn er die Geschwindigkeit beibehielt, mußte er spätestens morgen früh hier sein. Soviel war allerdings bekannt, daß die Japaner stets im Morgengrauen anzugreifen pflegten.

Das war eine taktische Notwendigkeit, weil sie die Truppenführung und Koordinationsaufgaben erleichterte. Daß die Japaner erst in der Frühe kommen würden, beruhigte jedoch niemand, denn vorher mußte noch mit einem, vielleicht sogar mehreren Flugzeugangriffen gerechnet werden. Die japanischen Marineinfanteristen des Kaisers, eine Elitetruppe, griffen in der Regel erst an, wenn das Ziel auch sturmreif gebombt worden war. Das war ein Erfolgsrezept, von dem nur in Ausnahmefällen Abstand genommen wurde. Zwar stand der

Inselkrieg noch in seinem Anfangsstadium, doch die Japaner hatten auf ihren bisherigen Eroberungszügen allerhand gelernt. Und die Amerikaner fingen eben erst zu lernen an.

Midway bemühte sich jedenfalls, den ursprünglichen Verteidigungszustand, soweit überhaupt möglich, wieder herzustellen. Deshalb schufteten die Männer in der aufkommenden Hitze, schleppten Sandsäcke, besserten aus und bauten neu. Erst wenn die Landungen begannen, würde sich zeigen, ob Midway standhalten konnte.

Um 07.15 Uhr hatten die Sirenen Entwarnung gegeben, und sie fingen mit dem Aufräumen an. Als Leutnant Jacobi aus dem Bunker trat, blendete ihn die Sonne. Erst allmählich konnte er das Ausmaß der Schäden erkennen.

Dann stutzte er, als er die Trümmer eines Feindbombers und daneben die herausgeschleuderte Leiche des Piloten in der Nähe sah.

Jacobi ging hin. Der Tote trug eine Flagge mit dem Emblem der »aufgehenden Sonne« um den Leib gewickelt. Es war der erste Japaner, den Jacobi zu sehen bekam, und während er ihn betrachtete, empfand er überhaupt keinen Haß.

Sowie das Zeichen »Alles klar!« ertönte, gab Oberst Kimes an die Piloten von VMF-221 den Funkbefehl durch: »Jäger landen, nach Divisionen auftanken, 5. Division zuerst.« Er erhielt keine Antwort. Der Funker rief den Befehl noch ein paarmal. Umsonst.

Plötzlich begriff Kimes, schlug sich mit der Hand an die Stirn und ließ den neuen Befehl durchgeben: »Land and reservice! (Alle Jäger landen und auftanken!)«

Nacheinander fielen sie nun auf den Landebahnen ein – insgesamt sechs! Und wie sie aussahen: verschrammt, durchlöchert, angesengt; die Piloten taumelten müde über die Pisten. Es war die Heimkehr der Verlierer, welche die Ungleichheit der Mittel trotzdem noch einmal aus der mörderischen Schlacht entließ. Aber wie oft noch?

Kimes schwieg dazu und preßte die Lippen aufeinander. Das Resümee war erschütternd: Zusammen mit den vier Maschinen, die bruchlandeten, hatten nur zehn den Kampf überstanden, aber nur zwei davon waren bedingt flugfähig. Zwei – von fünfundzwanzig! Die VMF-221 existierte praktisch also nicht mehr.

Aus allen später verfaßten Kampfberichten ging einhellig die sachliche Feststellung hervor, daß der Zero-Jäger an Schnelligkeit, Steigfähigkeit und Manövrierfähigkeit alle anderen Jagdflugzeugtypen übertraf.

Die Leistungskapazität der Mitsubishi A6M Zero-Sen (alliiertes Codename »Hap«, »Hamp« oder »Zeke«) begründete im Fernen Osten ihren Ruhm, der nur mit dem der Spitfire oder Fw 190 im europäischen Raum vergleichbar war.

Die Unterlegenheit zumal der Brewster-Buffalo gegenüber der Zero beschrieb Captain Philip White in seinem Gefechtsreport, wenn auch verbittert, so:

»Meiner Ansicht nach muß jeder Kommandeur, der Piloten in einer F2A-3 (Buffalo) starten läßt, damit rechnen, daß die Piloten verloren sind, bevor sie die Startbahn verlassen haben.«

Für die Fliegerführer war diese Eröffnung entmutigend. Doch was sollten sie machen? Jeder Befehlshaber kann nur mit den Waffen kämpfen lassen, die ihm sein Land zur Verfügung stellt. Die F4F-Wildcat war ein gutes Jagdflugzeug, und die Konstrukteure arbeiteten fieberhaft an Verbesserungen und Neubauten. Aber bis zum Einsatz der leistungsgleichen und sogar überlegenen Modelle dauerte es noch eine Weile.

Wie immer nach einer Schlacht, werden die eigenen Verlusten mit denen des Gegners verglichen. Bedingt durch die Turbulenz des Geschehens, mangels Zeugen und nicht zuletzt beeinflusst durch Irrtümer, Doppelzählungen und andere Umstände, weichen die Zahlen in der Regel stark voneinander ab.

Aus Prestigegründen werden auch die eigenen Einbußen

gern herabgesetzt und die des Gegners übertrieben. So meldeten die US-Marineflieger für 13 Buffalos und 2 Wildcats den Abschluß von 41 Feindflugzeugen als »sicher«. Die Japaner wiederum gaben bei nur 6 eigenen Verlusten (4 Vals, 2 Zero) 41 abgeschossene US-Maschinen als »sicher« an.

In Wahrheit verloren die Japaner beim Einsatz gegen das Midway-Atoll schätzungsweise ein Drittel ihrer Maschinen, wobei drei bis sechs auf das Konto der Flak kamen. Nagumos Bericht erwähnte jedoch überwiegend die Einwirkung durch die »schlimmen AA-Geschütze«.

Die angerichteten Schäden auf den Inseln betrafen glücklicherweise weniger wichtige Objekte, doch die Zerstörungen bewirkten doch Hemmnisse und erzeugten an vielen Stellen Engpässe.

Auf Sand wurden die Öltanks, die Hangars der Wasserflugzeuge sowie die Apotheke zerstört. Das Fallschirmlager und die Wäscherei erlitten Teilschäden. Die Räumtrupps staunten nicht wenig, als sie mitten in den Ruinen der Wäscherei zwischen zerfetzten Hemden einen großen unversehrt gebliebenen Glasbehälter vorfanden.

Auf Eastern waren das Kraftwerk, die Offiziersmesse und ein Befehlsstand ausgefallen. Weit schwerer jedoch wog, daß die Treibstoffleitungen unbenutzbar blieben; sie funktionierten zwar schon vorher nicht richtig, doch ein Bombentreffer hatte sie endgültig lahmgelegt. Und das genau in dem Augenblick, wo sie für die Versorgung der Flugzeuge nötiger denn je gebraucht wurden.

Oberst Kimes graute vor dem Gedanken, daß er jetzt zur Versorgung der Maschinen – besonders der immens »durstigen« B-17 – eine Eimerkette organisieren sollte. Die Verwüstungen ließen auch keine Hoffnung aufkommen, die Sache rationeller abwickeln zu können. Den Gedanken, daß die Japaner vielleicht schon bald den zweiten Luftangriff gegen Midway starten könnten und er seine Maschinen mühselig per

Eimer und Trichter auftanken und noch rechtzeitig in die Luft kriegen sollte, wollte der Commander erst gar nicht zu Ende führen.

Die Personalausfälle waren mit 10 Toten und 11 Verwundeten als relativ gering zu bezeichnen. Shannons anfänglich belächelte Manier des übertriebenen Bunker- und Stellungenbaus hatte sich nun bewährt und die Mannschaftsverluste in Grenzen gehalten. Sein »Westfront-Modell« aus dem I. Weltkrieg mit Sandsackbarrieren und Unterständen bewahrte viele Verteidiger vor Tod oder Verwundung.

Während Aufklärer dauernd den Standort der gegnerischen Flottenverbände meldeten, suchte die Radarstelle den Horizont ab. Eine Stunde nach dem Angriff zeigte der Schirm noch immer nichts an. Das gab Hoffnung. Inzwischen kursierten auch Gerüchte, daß die eigenen Träger aktiv geworden wären. Wenn das zutraf, bestand für Midway die Aussicht, daß der Gegner, selbst in die Defensive gedrängt, keinen weiteren Luftangriff unternehmen würde. Trotzdem sorgte Kimes dafür, daß im Schnellreparaturverfahren die weniger beschädigten Jagdmaschinen hergerichtet und alle übrigen zum Sofortstart versorgt wurden. Aber in diesem Augenblick konnte niemand wissen, daß die Piloten von der VMF-221 ihren nächsten Luftkampf mit den Zeros erst etliche Wochen später, nämlich im Ringen um Guadalcanal, bestreiten würden.

Leutnant Conway, der seit dem nächtlichen Torpedo-Angriff gegen die Transportflotte laufend im Cockpit saß, brachte seine PBY über den Pazifik heran und drückte sie dann in Landeposition.

»Guck dir das an. Mann, die Nips haben ganz schön gehaust«, sagte er. Schon aus der Entfernung hatte er die schwarze Rauchsträhne am Horizont zu ergründen versucht, nun aber erschrak er.

Benjamin, sein Kopilot, riß nun ebenfalls die übermüdeten Augen auf. »Das gibt es doch wohl nicht!«

Der Qualm stieg vom Öltank auf. Zwar gaben sich die Löschtrupps alle Mühe, den Brand einzudämmen, doch die Flammen trotzten den Sand- und Schaumgüssen gleichermaßen.

Ein Ingenieur von den »Seebienen«, als Brandexperte bei Erdölbohrungen erprobt, riet schließlich zu einer Sprengung. Doch weil in der Nachbarschaft Befehlsstände, Funkstellen und andere wichtige Einrichtungen untergebracht waren, wurde die Absicht wieder verworfen. Das einfachste war, das Öl abbrennen zu lassen und dafür zu sorgen, daß sich der Brandherd nicht weiter ausdehnte. Zwar bedeutete der dunkle Qualmschlauch die beste Zielmarkierung für den Gegner, doch der kannte ohnehin bereits die Koordinaten.

Conway und seine Crew, erschöpft bis zum Umfallen, waren froh, als die PBY auf Sand landete. An den Hangars arbeiteten noch die Räumtrupps. So blieb das Flugboot draußen und wurde wieder aufgetankt. Kimes sorgte dafür, daß alle einfallenden Maschinen startklar gehalten wurden. Wenn der zweite Angriff erfolgen sollte, mußten sie wieder in der Luft sein.

Conway meldete sich bei Ramsey. Sie redeten über die Lage. Im Augenblick war vieles unklar. Zu diesem Zeitpunkt griffen gerade die Sturzbomber von Henderson und Sweeneys »Fliegende Festungen« Nagumos Kampfverband an, und die sporadisch eingehenden Berichte waren nicht ermutigend. Das konnten sie auch nicht sein. Nagumos Träger mitsamt dem mächtigen Begleitschutz zu vernichten, dafür bedurfte es anderer Mittel. »Unsere Trägermaschinen sind startklar, meldet Pearl über das Kabel«, sagte Ramsey. »Ich kann es kaum glauben, aber die Japaner sind uns in die Falle gelaufen. Nun kommen unsere Träger aus der Flanke. Fletcher läßt angreifen.«

Er umriß die große Lage, wurde jedoch öfters unterbrochen, weil über sein Telefon Reports aus dem Kampfraum eintrafen. »Sie fallen gleich um. Legen Sie sich hin«, sagte er. »Möglicherweise greifen die Japaner gleich wieder an. Aber schlafen Sie, wenn Sie's fertigbringen. Für Ihre Maschine teile ich eine andere Crew ein. So long.«

»Aye. Sir. Danke.«

Conway und seine Mannschaft begaben sich zum Bunker. Er lag bei den Hangars. Dort war ein Haufen Leute beschäftigt, Bulldozer wühlten im Gelände herum, überall war Lärm.

»Hallo, Leutnant!« rief plötzlich ein Mann.

»Warten Sie! Sergeant Mills?«

»Aye, Sir. Die Gelben haben uns ein blaues Auge geschlagen, wie? Aber Wir zahlen's ihnen heim, wenn sie landen.«

Sie redeten eine Weile, und dann stakte Conway in den Unterstand. Angezogen legte er sich auf das Feldbett, und trotz des Krachs schlief er sofort ein. Er verschwendete keinen Gedanken daran, was alles noch passieren konnte.

Captain Simard und Oberst Shannon inspizierten die Inseln, gaben Anweisungen, drängten zur Abwehrbereitschaft und registrierten die Schäden. Die Bodenabwehrausrüstungen hatten wenig gelitten, ebenso die Rollbahnen. Ein Lager mit Benzinfässern und die Radareinrichtungen waren intakt geblieben. Die Bomben hatten streckenweise den Boden aufgerissen, und es hätte weit schlimmer ausfallen können. Zwar waren das Kraftwerk auf Eastern, die Poststelle und das Hospital demoliert, doch diese Einrichtungen wurden für eine eventuelle Abwehrschlacht um die Inseln nicht gebraucht. Die Offiziersmesse war in die Luft geflogen, die Kantinenbestände sausten wie Schrapnells durch das Gelände. Ein Kanonier wurde von einer Bierbüchse genau auf den Solarplexus getroffen, und als er wieder Luft bekam, ächzte er: »Ich werde nie mehr Bier auf nüchternen Magen trinken.«

Der größte Erfolg für Midway war, daß die Flugzeuge nicht dem Angriff zum Opfer fielen. Nur ein alter Doppeldecker, der als Transporter gedient hatte, wurde am Boden zerstört. Der zweite Flugzeugverlust betraf eine Attrappe aus Pappkarton und Wellblech, die ihre Täuschungsfunktion voll erfüllte.

Je mehr Zeit verstrich, desto mehr wuchs die Spannung. Wie immer in solchen Situationen, jagte eine Parole die andere. Aber wie ernst die Lage doch eingeschätzt wurde, zeigte sich daran, daß der sonst stets fröhliche Arzt Dr. Ady auf seine üblichen Scherze verzichtete, dauernd Millers überstarken, ungenießbaren Kaffee trank und dann mit einem Gewehr zum Strand lief, weil er es im Bunker nicht mehr aushielt. Draußen aber war alles friedlich, nur der Arbeitslärm störte die Ruhe. Mit der schwarzen Rauchfahne vom Ölbrand ähnelte Sand einem gewaltigen Dampfer, der mit Vollast den Pazifik durchpflügte.

Zwei Stunden nach dem Angriff war Midway wieder gefechtsklar. Alle Geschütze geladen, die Reservemunition gestapelt, Trink- und Eßvorräte verstaut, erwarteten die Verteidiger den Angriff. Es war neun Uhr vorbei und noch durchaus möglich, daß die Japaner landeten. Und obwohl die Radarstelle den Südwestsektor absuchte und »klar« meldete, Flugboote auch nichts entdeckten, hielt sich die Spannung. Viele Posten und Beobachter überwachten das Meer, und ein paarmal wurde falscher Alarm gegeben.

»Sie drehen durch. Das Warten macht alle kaputt«, meinte Sergeant Mills. Er lag bäuchlings im Sand und schaute den Möwen zu. »Ich kannte einen, der war auf Wake dabei. Als die Nips kamen, hatten unsere Jungs keine Chance. Solche Inseln lassen sich nicht verteidigen.«

»Yeah, warum sind wir dann hier?« Corporal Larkes putzte seine MP.

Die Sonne stand hinter dem Dunst. Es wurde heiß. Die Verteidiger von Midway warteten.

Zwei Seemeilen vom Atoll entfernt lag noch immer das U-Boot I-168. Nachdem Fregattenkapitän Tanabe um 06.30 Uhr das Sehrohr ausgefahren hatte, stutzte er plötzlich, als eine Minute später alle Geschütze feuerten.

»Sie kommen! Unsere Kameraden greifen an«, rief er begeistert, und seine Männer jubelten. Selbst der stets reservierte 1. Offizier Mochizuki lächelte. Nun kam er beim Schreiben kaum noch mit, so schnell redete Tanabe, als er den Angriff schilderte. Helle Freude klang aus den Worten. Die Mannschaft brüllte, sie jubelte über den Treffer im Öltank, genoß die Flug- und Schießkünste der Zeropiloten und schwieg abrupt, wenn der Kommandant den Abschuß einer eigenen Maschine meldete.

»Die Abwehr ist unerwartet stark«, sagte Tanabe, und es klang enttäuscht. »Die Yankees wehren sich wie verrückt. Ich denke, wir haben sie unterschätzt.« Doch dann riß ihn die Begeisterung wieder fort. Einschlüge, Feuerblitze und Rauch mischten sich zu jenem Schreckensbild, das Beobachter stets als die totale Vernichtung zu werten pflegen.

»Midway ist erledigt«, meinte denn auch Tanabe. »Unsere Luftwaffe versteht zuzuschlagen. Für die Landungstruppen bleibt nicht mehr viel zu tun übrig.« Und Mochizuki nickte zustimmend.

Für Tanabe und seine Crew gab es gar keinen Zweifel, daß alles planmäßig ablief. Hatten sie nicht in wenigen Monaten überragende Siege errungen? Von Pearl Harbor bis Guam reichte diese Erfolgskette. Und ausgerechnet Midway sollte widerstehen?

Heute spürten sie die Hitze und die stickige Luft nicht, die Begeisterung ließ das alles vergessen. Nur einige Male gerieten sie in Gefahr, als Bomben in der Nähe herunterkamen und ein zerschossener Stuka aufschlug.

Das Boot rüttelte, und Tanabe konnte nichts sehen, weil aufgewühltes Wasser das Periskop überflutete. Dann war die Sicht wieder klar, und er diktierte Mochizuki seine Wahrnehmungen. Noch während die Angriffsverbände abflogen, verschlüsselte der Erste Offizier seine Meldung und bereitete den Funkspruch für Tokio vor. Sobald sie in der Dunkelheit wieder aufgetaucht sein würden, wollte er ihn durchgehen. Aber bis dahin dauerte es noch lange. Und in der Zwischenzeit sollte sich die Lage so grundlegend ändern, daß Mochizukis Nachrichten über den Angriffserfolg der Flieger nur noch den Wert einer Wettermeldung ausmachten.

Tanabe und seine Leute aber blieben in dauernder Spannung. Was kam nun? Erfolgte ein zweiter Bomberangriff oder die Landung? Von der Flotte wußten sie nichts. Im getauchten Zustand war ihre Welt sehr klein. Zudem beachtete Yamamoto noch immer die Funkstille. Trotzdem verließ der Funker seine Position nicht, und er hoffte, durch aufgefangene Feindmeldungen etwas über die Lage zu erfahren.

Wie die Verteidiger an Land, so warteten auch die Männer in I-168. Aus den Minuten wurden Stunden – Ewigkeiten.

\*

Was geschah inzwischen auf See?

Kapitänleutnant Joishi Tomonaga, der seinen Flugzeugverband zu den Trägern zurückführte, war sicher, daß die Amerikaner den Angriff auf Midway erwartet und deshalb ihre Flugzeuge früh genug hatten starten lassen. Aber irgendwann mußten sie wieder landen und tanken. Dann genau mußte der nächste Schlag kommen.

Um 07.00 Uhr funkte Tomonaga deshalb an Nagumo: »Zweiter Angriff erforderlich!« Drei Worte, die schicksalhafte Bedeutung erlangen sollten. Schon um 07.07 Uhr meldete Tomonaga erneut: »Sand Island und Eastern bombardiert.

Große Erfolge erzielt.«

An sich widersprachen die beiden Funksprüche inhaltlich einander, doch wer achtete schon darauf? Fregattenkapitän Genda, Chef der Operationsabteilung, rechnete mit einem Wiederholungsangriff. Um eine Insel sturmreif zu bomben, dazu bedurfte es stets mehrerer Einsätze. Genda besprach sich mit Kusaka, dem Stabschef. Nagumo kam hinzu.

Es herrschte eine gespannte Atmosphäre. Zurückhaltender Stolz auf den ersten, erfolgreich geführten Schlag schwang in ihr ebenso mit wie sichtbare Ratlosigkeit darüber, den nächsten richtigen Schritt zu tun. Alle Mitglieder des Stabes spürten die elementare Bedeutung dieses Augenblicks. Vom nächsten Schritt konnten Sieg oder Niederlage abhängen.

Genda bot Entscheidungshilfen an: »Der Kampfverband ist über eine Woche in See, und bisher ging keine einzige Meldung ein, die den Verdacht zuließ, daß sich die Feindflotte in der Nähe befindet. Auch die Aktionen im U-Boot-Sperriegel und bei den Französischen Fregattenbänken scheinen planmäßig zu laufen, jedenfalls meldet niemand Feindkontakte. Schließlich sollten wir auch den Nachrichten unserer Abwehr Glauben schenken, und die meldet keinen einzigen US-Träger im Operationsgebiet. Auch die heute morgen gestarteten Suchflugzeuge kehrten ohne Warnung zurück. Jeden Augenblick muß auch der Aufklärer Nr. 4 von der TONE, der zu spät gestartet war, landen. Hätte er US-Schiffe gesichtet, wüßten wir davon. Meiner Ansicht nach ist es töricht, die Reservemaschinen noch länger zurückzuhalten. Wir sollten sie sofort einsetzen und Midway den Rest geben. Tomonaga kann besser als wir beurteilen, wie es um das Atoll steht, und auch er fordert den zweiten Angriff.«

Kusaka zögerte. »Gerade weil wir eben nichts über die Feindflotte wissen, sollten wir vorsichtig sein. Wäre sie früher aufgetaucht, hätten wir entsprechend reagieren können. Wenn sie möglicherweise jetzt plötzlich aufkreuzt – kostet uns das

den Sieg!« Er kam sich vor wie ein Jäger, dem gleich zwei Hasen vor der Flinte herlaufen. Welchen sollte er nehmen?

»Gibt es überhaupt eine Alternative? Für morgen früh ist die Landung angesetzt. Dann rennen unsere Marine-Infanteristen ins Feuer. Also müssen wir die Inseln kampfunfähig trommeln lassen.« Für Genda war es klar, was zu tun war.

»Die Vernichtung der Feindflotte hat Vorrang«, sagte nun Nagumo. »Warten wir noch die letzten Aufklärungsergebnisse ab. Midway läuft uns nicht weg.«

Genda verdamnte im stillen den Doppelauftrag, Midway zu zerschlagen und sich gleichzeitig für ein Seegefecht bereitzuhalten, und er meinte nur: »Um 08.00 Uhr werden Tomonagas Maschinen landen. Dann muß entweder die zweite Welle unterwegs oder jedes Trägerdeck landeklar sein.«

Inzwischen dampfte der Kampfverband mit hoher Geschwindigkeit dem »Option Point« zu, der 140 Seemeilen nordwestlich von Midway lag. Dort sollten Tomonagas Maschinen wieder an Bord genommen werden. Der Verband lief in Gefechtsformation. Dabei bildeten die Träger ein Viereck, rechts fuhr die AKAGI, dahinter die KAGA; links führte die SORYU vor der HIRYU. Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer bildeten einen weiten, lockeren Schutzschirm um das Karree.

Seit 05.32 Uhr war jeder Mann auf Gefechtsstation. Zu diesem Zeitpunkt hatte die NAGARA den ersten Aufklärer, eine PBY, gesichtet, dann eine zweite. Die Flak hatte nicht getroffen. Es war nicht schwer zu erraten, daß die großen Flugboote nur von Midway aus gestartet sein konnten. Also wußten die Amerikaner, wo sich Nagumos Verband befand, und es mußte mit Angriffen der Midway-Flugzeuge gerechnet werden. Aber kein Grund zur Panik. Der Kampfverband war stark genug, es mit etlichen Fliegern aufzunehmen. Trotzdem wurden die Beobachtungsposten auf den Schiffen verstärkt;

allein auf der AKAGI suchten 20 Ausgucks Himmel und Horizont ab.

Um 07.05 Uhr passierte plötzlich vieles auf einmal: Ein vorausfahrender Zerstörer setzte ein Flaggensignal, die Flak der TONE feuerte, und die Sirene der AKAGI gab Fliegeralarm.

Das war der Augenblick, als die TBF-Flugzeuge aus Midway auf Nagumos Kampfgruppe stießen.

Um 05.53 Uhr hatte die Radarstelle in Midway durchgegeben: »Flugzeuge auf 310°, Entfernung 93.« Das war der Kontakt mit Tomonagas Angriffswelle gewesen. Daraufhin hatte Simard den Blitzstart aller Flugzeuge auf Midway befohlen: »Jäger zum Störfly, Stukas und T-Maschinen zum Angriff auf die Träger fertigmachen! Wichtigstes Ziel sind die Träger!«

Nun war es soweit. Die Torpedo-Flugzeuge waren am Feind. Dichtauf folgten die B-26. Dann kamen die Sturzbomber. Die B-17 waren noch einmal gegen den Transportverband gestartet, doch Simard hatte Sweeney per Funk angewiesen, sofort nach Norden auf die japanischen Träger abzdrehen.

Nun griffen die Midway-Staffeln einzeln an, wie sie gerade ankamen. Darin lag der taktische Fehler, und die Erfolge blieben aus. Der mächtige Feuerschirm der Japaner und die Abfangjäger konnten sich voll auf die wenigen Angreifer konzentrieren.

Trotzdem trugen die Midway-Flieger, die ihre Attacken verwegen durchführten, ihr Teil zur großen Entscheidung der Schlacht bei. Die Zeitspanne von 07.05 Uhr bis 07.15 Uhr – so lange dauerte der Angriff der Midway-Piloten – war eine der folgenschwersten Phasen für die Japaner. Nagumos Befehle programmierten förmlich den weiteren Ablauf des Geschehens.

07.15 Uhr. Nagumo wußte, daß die Angreifer von Midway gekommen waren und beschloß, die Insel zu zerschlagen. Er gab Befehl, die zweite Angriffswelle umzurüsten: Die

Torpedoflugzeuge sollten Bomben, die Sturzbomber statt der Panzersprengbomben solche mit Aufschlagzünder erhalten. Wie bereits berichtet, hatte der Befehlshaber die Reservemaschinen nach dem Abflug von Tomonagas Verband zum Angriff gegen eventuell auftauchende US-Flottenkräfte bereitstellen lassen. Nun, da sich die Amerikaner nicht zeigten, wollte er Midway ausschalten, um weitere Flugzeugattacken zu verhindern.

Die Mannschaften fluchten. Die Umrüstung war auf der SORYU und der HIRYU einfach, da diese beiden Träger nun die Stukas stellten. Auf der AKAGI und der KAGA bedeutete der Wechsel eine umständliche Prozedur. Die Torpedomaschinen mußten zu den Aufzügen geschoben und unter Deck gebracht werden, wo die Umrüstung erfolgte. Und das unter Zeitdruck. Alle Maschinen mußten gestartet sein, wenn die Flugzeuge der ersten Welle zur Landung ansetzten.

Schwitzend arbeiteten Decksmannschaften und Mechaniker, und wie immer in solchen Lagen kriegten die Vorgesetzten Zustände. Pausenlos trieben sie an. Alle Handgriffe saßen, und die Sache ging voran. Maschinen zum Lift – hoch. Oben warfen sich die Deckcrews über die Flugzeuge und schoben sie in Startposition. Warte, Bedienungspersonal flitzten herum, Offiziere riefen Kommandos. Die zweite Welle formierte sich auf den Trägern. Endlich!

07.28 Uhr. Der TONE-Aufklärer befand sich 300 Seemeilen östlich des Verbandes und gab eine Meldung durch, die alles über den Haufen warf: »Anscheinend 10 feindliche Überwasserschiffe gesichtet, 240 Seemeilen von Midway. Kurs 150°, Geschwindigkeit über 20 Knoten.«

Die Meldung schlug in Nagumos Stab wie eine Bombe ein. Das war ein böser Streich des Schicksals. Jetzt, wo die Maschinen umgerüstet für Midway bereitstanden! Nicht zu fassen!

»Überwasserschiffe. Die Träger..?« fragte Kusaka.

»Ich werde den Beobachter bestrafen lassen«, knurrte Nagumo. »Überwasserschiffe, das besagt nichts. Und nur zehn.« Er knüllte das Blatt mit der Funkmeldung. »Die Aufklärer haben strikte Weisung, die Schiffstypen zu identifizieren und vor allem auf Träger zu achten.«

»Wenn es nur Kreuzer und Zerstörer sind, wäre es ratsamer, doch erst Midway anzugreifen und dann diese Schiffe«, meinte Kusaka. Dann schränkte er ein: »Sollten Träger dabeisein, dann allerdings ...«

Nagumo ließ sich den Umrüstungsstand durchgeben. Über die Hälfte der Torpedomaschinen war nun mit Bomben ausgestattet.

07.45 Uhr. Nagumo befahl: »Vorbereitung für Angriff auf feindliche Flotteneinheiten. Torpedos bei allen Maschinen belassen, die noch nicht umgerüstet sind.«

Ein Teil mußte aber doch wieder unter Deck und neu armiert werden. Die Mannschaften glaubten, in einem Irrenhaus zu sein, und die Vorgesetzten brüllten noch lauter, weil sie ihre eigenen Befehle widerrufen mußten. Und viele Männer, die Längerdienenden, spürten, daß etwas nicht in Ordnung sein konnte, denn dieser Mischmasch aus Order, Gegenorder und Disorder war absolut neu. So was gab es höchstens in der Ausbildungszeit; da waren solche Schikanen alltäglich. Die Besonnenen aber dachten: Hier läuft etwas planwidrig. Das konnte Gefahr bedeuten. Und sie sollten recht behalten.

Um 07.47 Uhr befahl Nagumo dem Aufklärer barsch: »Schiffstypen bestimmen und Kontakt halten!«

»Was ist mit Midway?« fragte Genda.

»Kennen Sie den Ablauf unserer Operation nicht? Nun hat der Angriff gegen die Feindflotte Priorität.«

Genda schwieg. Er dachte nur: Und wenn keine Träger dabei sind? Dann endet auch unsere Invasion in einer Pleite.

Die Entscheidung war gefallen. Midway hatte den ersten und letzten Angriff schon hinter sich. Dort aber wußte niemand

etwas davon. Im Gegenteil. Die Finger am Waffenabzug, warteten die Verteidiger auf die Japaner – die Midway nie betreten würden.

## **Japanische Flugzeugtypen der Midway-Schlacht**

### **Nakajima B 5N (alliiertes Codename »Kate«)**

Torpedo-Bomber, 1/1.000 PS Nakajima Sakae II-Doppelsternmotor; 15,53 m Spannweite, 376 km/h Höchstgeschwindigkeit in 3.600 m Höhe.

### **Aichi D3A (alliiertes Codename »Val«)**

Deutsche Konstruktionsideen von Heinkel He 66, He 70, He 74 übernommen. Triebwerk: 1/1.075-Ps-Kinsei-44-Sternmotor. Von D3A2 abgelöst. Ganzmetallbauweise, Eindecker, Sturzkampfbomber. 1/1.300-PS-Mitsubishi-Kinsei-54-Doppelsternmotor; 14,37 m Spannweite; 10,25 m lang; 3,33 m hoch; 3.800 kg Fluggewicht, 2 Mann, 426 km/h Höchstgeschwindigkeit in 5.650 m Höhe, 10.900 m Dienstgipfelhöhe, 1.550 km Reichweite, Bewaffnung: 2/7,7-mm-MG, bis 370 kg Bomben.

### **Mitsubishi A6M Zero-Sen (Codename »Zeke«)**

Nachfolgetyp von A5M-Reihe (»Claude«), Pearl-Harbor-Einsatz. 1939 Erstflug. Modell 21 mit Faltflügeln für Flugzeugträger. Zero-Sen berühmt wie Spitfire und Fw 190, auch für »Kamikaze«- (Selbstaufopferung) Einsatz.

Typ A6M5b: Jäger und Jagdbomber, 1/1.130-PS-Nakajima-Sakae-21-Doppelsternmotor; 12,00 m Spannweite, 9,07 m lang, 2,80 m hoch, 2.940 kg Fluggewicht, 1 Mann, 561km/h Höchstgeschwindigkeit in 6.000 m Höhe, 10.790 m Dienstgipfelhöhe, 1.560 km Reichweite. Bewaffnung: 1/12,7-mm-MG; 1/7,7-mm-MG; 2/20,-mm-Kanonen; wahlweise bis 318 kg Bomben.

## **Amerikanische Flugzeugtypen der Midway-Schlacht**

### **Grumman F4F Wildcat**

Zu Kriegsbeginn Standard-Jagdeinsitzer der US-Navy. Erstflug September 1937.

Typ F4F-3: Trägergestützter Jäger und Jagdbomber, 1/1.200 PS Pratt & Whitney R-1830-76-Twin-Wasp-Doppelsternmotor; 11,60 m Spannweite, 8,79 m lang, 3,63 m hoch, 3.181 kg Fluggewicht, 1 Mann, 525 km/h Höchstgeschwindigkeit in 6.400 m Höhe, 11.300 m Dienstgipfelhöhe, 1.840 km Reichweite. Bewaffnung: 4/12,7-mm-MG; wahlweise 2/45-kg-Bomben.

### **F2A Brewster**

Klein, faßförmig, Eindecker. Beste Version F2A-3 (Buffalo), auch an Briten. Type F2A-3: Jagdflugzeug (auch Träger), 1/1.200-PS-Wright-R-1820-40-Cyclone-Sternmotor; 10,69 m Spannweite, 514 km/h Höchstgeschwindigkeit in 5.040 m Höhe.

### **Douglas SBD Dauntless**

Typ SBD-5: Leichter Bomber und Aufklärer. 1/1.200-PS-Wright-R-1820-60-Cyclone-Sternmotor; 12,65 m Spannweite, 10,00 m lang, 3,94 m hoch, 4.240 kg Fluggewicht, 2 Mann, 403 km/h Höchstgeschwindigkeit in 4.210 m Höhe, 7.400 m Dienstgipfelhöhe, 1.785 km Reichweite. Bewaffnung: 2/12,7-mm-MG; 2/7,62-mm-MG; 2/45-kg- oder 1/227-kg- oder 1/454-kg-Bombe oder 2/113-kg-Unterwassersprengladungen.

### **Vought-Sikorsky SB2U Vindicator**

Typ SB2U-3: Sturzbomber und Aufklärer, 1/750-PS-Pratt & Whitney-R-1535-02-Wasp-Sternmotor; 12,81 m Spannweite, 389 km/h Höchstgeschwindigkeit in 2.900 m Höhe.

### **Douglas TBD-1 Devastator**

Wichtigster Torpedobomber der US-Träger im Pazifik. 1/900-PS-Pratt&Whitney-R-1830-64-Twin-Wasp-Doppelsternmotor; 15,25 m Spannweite, 330 km/h Höchstgeschwindigkeit in 2.440 m Höhe; Bewaffnung: 1/12,7-mm-MG; 1/7,62-mm-MG; 1/454-kg-Bombe oder (außen) 1/64-cm-Torpedo.

### **Grumman TBF Avenger**

Bester US-Torpedo-Bomber. Andere Bezeichnung: TBM. Typ TBF1: 1/1.850-PS-Wright-R-2600-8-Double-Cyclone-Doppelsternmotor; 16,50 m Spannweite; 12,20 m lang, 5,00 m hoch, 6.200 kg Fluggewicht, 3 Mann, 434 km/h Höchstgeschwindigkeit in 3.660m Höhe, 7.005m Dienstgipfelhöhe, 1.630 km Reichweite. Bewaffnung: 3/12,7-mm MG; 2/7,62-mm-MG; bis 908 kg Bomben, 1/55,8-cm-Torpedo im Rumpffinnern oder 1/874 kg-Torpedo außen oder 8 Raketen-geschosse.

### **Boeing B-17G Flying Fortress**

Bomber, von Boeing Aircraft Company gebaut. 4/1.200-PS-Wright-GR-1820-97-Cyclone-Doppelsternmotoren; 31,64 m Spannweite, 22,26 m lang, 5,80 m hoch, 25.000 kg Fluggewicht, Besatzung 10 Mann, 480 km/h Höchstgeschwindigkeit in 9.150 m Höhe, 11.400 m Dienstgipfelhöhe, 2.960 km Reichweite. Bewaffnung: 13/12,7-mm-MG; max. Bombenzuladung auf kurze Strecken 7.850 kg.

### **Martin B-26 Marauder**

Gesamtproduktion: 5.157 Stück. Type B-26G: Mittelschwerer Bomber. 2/1.920-PS-Pratt&Whitney-R-2800-43-Double-Wasp-Doppelsternmotoren; 21,65 m Spannweite, 17,12 m lang, 6,20m hoch, 17.300 kg Fluggewicht, 7 Mann, 553 km/h Höchstgeschwindigkeit in 1.530 m Höhe, 6.040 m Dienstgipfelhöhe, 1.760 km Reichweite, Bewaffnung: 11/12,7-mm-MG; bis zu 1.815kg Bombenzuladung.

## **Consolidated FBY Catalina**

»Cat«, berühmt, robust, zuverlässig, gute Reichweite.

Typ PBV-5A: See-Überwachungs- und Aufklärungs-  
maschine, von Consolidated-Vultee Aircraft Corporation  
gebaut. 2/1.200-PS-Pratt & Whitney-R-1830-92-Twin-Wasp-  
Doppelsternmotoren; 31,70 m Spannweite, 19,46 m lang, 6,15  
m hoch, 15.420 kg Fluggewicht; 8 Mann, 286 km/h Höchstge-  
schwindigkeit in 2.140 m Höhe, 4.480 m Dienstgipfelhöhe,  
4.960 km Reichweite, Bewaffnung: 5/12,7-mm-MG.

\*

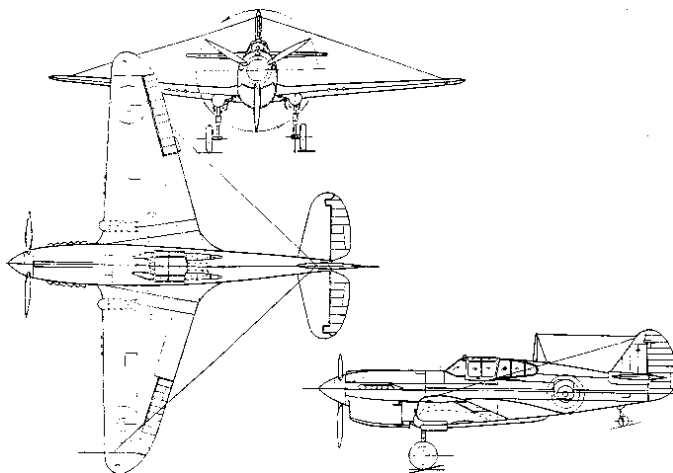
## **Nachwort**

*Das Vorspiel zur Midway-Schlacht, das Geschehen um das  
Insel-Atoll, war damit abgeschlossen. Nun aber begann die  
eigentliche Phase der Ereignisse, die in ihrem Ablauf  
dramatische Höhepunkte aufwies und in ihren Folgen den  
Nimbus der Unbesiegbarkeit der Japaner ebenso zerstörte wie  
ihren Traum vom Großimperium auf Zeit. Die Midway-  
Schlacht brachte die strategische Wende im Pazifik, wenn auch  
noch mörderische Inselkämpfe bevorstanden.*

*Die erbitterten Gefechte der Flugzeugträger werden im  
nachfolgenden LANDSER-Band Nr. 1081 eingehend  
geschildert.*

**ENDE**

## Curtiss »Kittyhawk« (II)

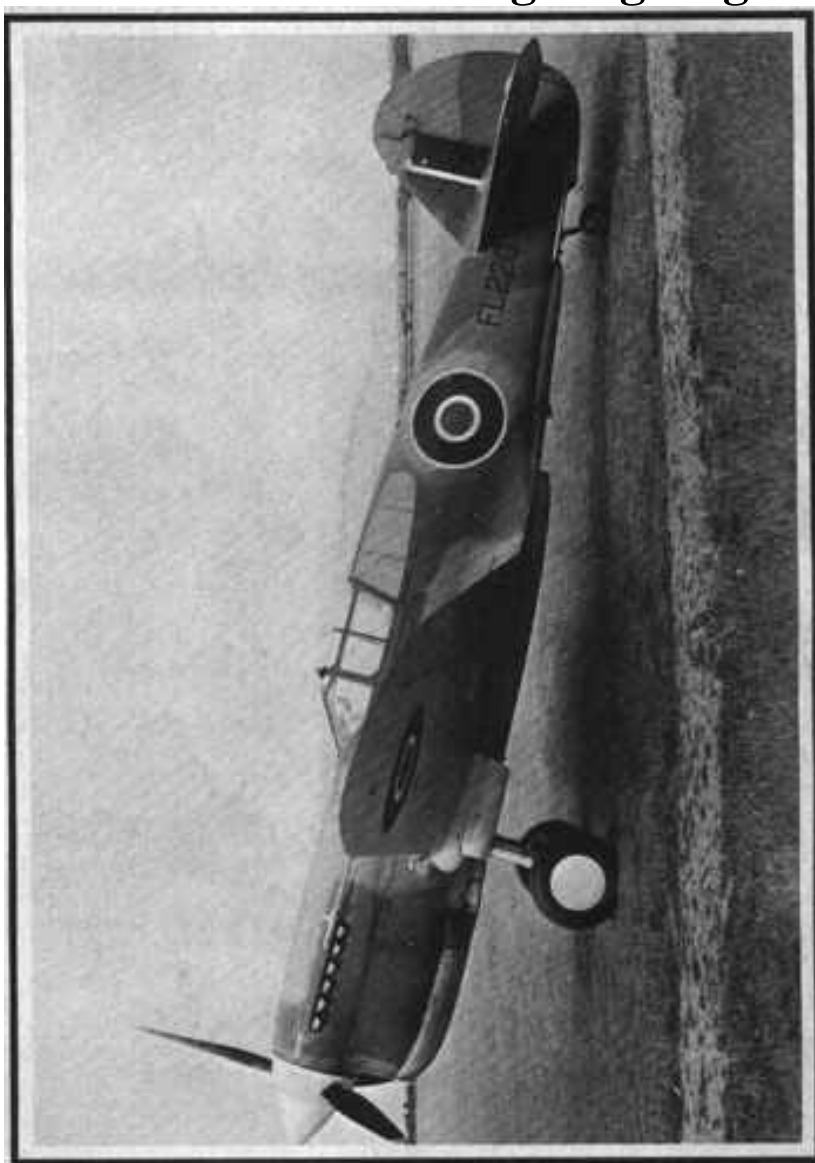


Dieser amerikanische Jagdeinsitzer war kein besonders gutes Flugzeug, ist aber in Afrika und im Pazifikraum in großen Stückzahlen eingesetzt worden. Zahlreiche Maschinen wurden an Großbritannien geliefert, wo das Baumuster je nach Serie als »Tomahawk«, »Kittyhawk« und »Warhawk« bezeichnet wurde. Die deutsche Luftwaffe lernte diesen Typ hauptsächlich auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz kennen. Ein großer Teil der von Hans-Joachim Marseille (»Stern von Afrika«) abgeschossenen Feindflugzeuge waren »Kittyhawks«. Die mit diesem Flugzeug ausgerüsteten südafrikanischen und neuseeländischen Staffeln haben in Afrika große Verluste erlitten. In China kämpfte unter dem Kommando von General Clair Chennault ein amerikanisches freiwilliges Fliegerkorps, das unter dem Namen »Flying Tigers« bekannt wurde. Dort schossen die P-40 286 japanische Flugzeuge bei 26 eigenen Verlusten ab. Angehörige dieses Korps gründeten nach dem Krieg eine Luftverkehrsgesellschaft mit dem Namen ihres Verbandes, die heute zu den großen amerikanischen Unternehmen dieser Art gehört.

## **Technische Daten**

Triebwerk:	Allison V-1710-F-3-R, 1.325 PS
Bewaffnung:	6 MG, als Jabo 250 kg Bomben
Spannweite:	11,38 m
Länge:	10,10 m
Höhe:	3,76 m
Fluggewicht:	4.014 kg
Höchstgeschwindigkeit:	580 km/h
Gipfelhöhe:	10.580 m
Reichweite:	1.175 km

## Amerikanische Kriegsflugzeuge



**Curtiss »Kittyhawk«**