

DER **LANDSER**

Öster. 5.-12.- Ausgabe für Österreich - 100.- DM -
Schweiz 11.-100.- Schweiz 100.- - Italien 10.-

1,60 DM

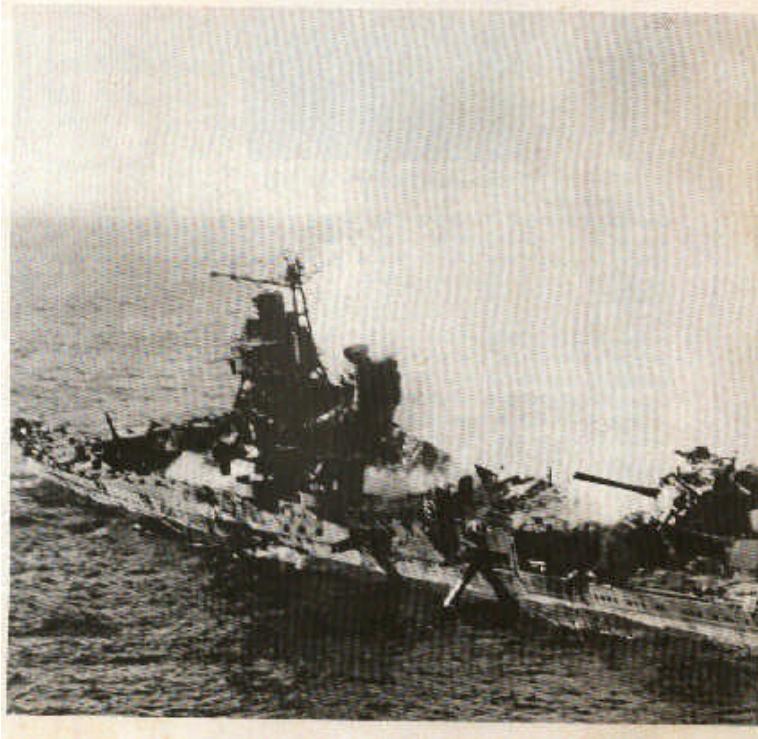
Erlebnisberichte zur
Geschichte des
Zweiten Weltkrieges

1081

L. VRBA

MIDWAY

Juni 1942. — Die letzte und entscheidende Phase der See-Luftschlacht im
Pazifik



Scan & Korrektur - Keulebernd

Ritterkreuzträger der Kriegsmarine

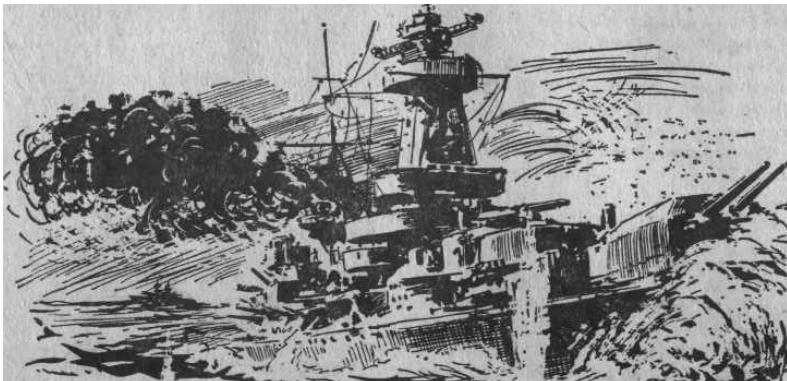


Johann-Friedrich Wessels

Der spätere Korvettenkapitän (Ing.) wurde am 28.5.1904 in Rüstringen geboren. Seinen ersten Einsatz als Leitender Ingenieur (LI) eines Unterseebootes machte er auf U 37 von Dezember 1938 bis April 1940 mit. Nach anschließender Verwendung in verschiedenen Kommandostellen war er von November 1942 bis Januar 1944 LI auf U 198 und von August 1944 bis März 1945 auf U 870. Wessels hatte auf seinen Feindfahrten u.a. mit dem legendären Kommandanten Günther Prien, der nach seinem Einbruch in den britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow im Oktober 1939 das Schlachtschiff »Royal Oak« und eine zweite Einheit versenkt hatte, und dem erfolgreichen U-Boot-Kommandanten Werner Hartmann einen beträchtlichen Anteil an den von diesen Besatzungen erzielten Versenkungserfolgen. Mit Hartmann hatte er an einer Unternehmung teilgenommen, bei der das Boot 200 Tage in See gewesen war. Das Ritterkreuz hatte Wessels als 206. Marineangehöriger am 9.3.1944 als Kapitänleutnant (Ing.) und Leitender Ingenieur auf U 198 erhalten. In seiner letzten Dienststellung war er im Stab des Führers der U-Boote Ost tätig gewesen. Seine Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft erfolgte im Januar 1947.

MIDWAY

**Juni 1942. – Die letzte und entscheidende Phase der Luft-
Seeschlacht im Pazifik**



Am 7. Dezember 1941 hatten Trägerflugzeuge der Kaiserlich-japanischen Flotte auf dem US-Flottenstützpunkt von Pearl Harbor nach einem präzise geplanten Überfall ein Desaster ohnegleichen heraufbeschworen. Im Hafen liegende Schlachtschiffe brannten aus oder sanken, auf der Luftbasis stehende Flugzeuge wurden reihenweise zerstört, und am Ende war der Triumph vollkommen. Schon einige Monate später löste der japanische Versuch, das im Pazifik gelegene Midway-Atoll zu besetzen, eine der gewaltigsten Seeluftschlachten in der Geschichte des Krieges aus. Zum ersten Mal bestimmten nun auch amerikanische Trägerflugzeuge den Kampfverlauf, und die hierbei erfolgte Vernichtung großer japanischer Flugzeugträger war gleichbedeutend mit einer Wende im pazifischen Kriegsgeschehen. Im Grollen der Schiffsgeschütze, dem Bellen der Bordwaffen, dem Detonationsgeräusch von Lufttorpedos und im Prasseln der Flammen erklang die Ouvertüre zu einem menschenverschlingenden Ringen, das an

Grausamkeit alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen sollte. Die letzte Phase der See-Luftschlacht bei Midway hat L. Vrba in diesem Band dargestellt.

Die Redaktion

Der historische Hintergrund

Wie im vorangegangenen LANDSER-Band Nr. 1080 bereits ausführlich dargestellt, löste der Offensivschlag japanischer Trägerflugzeuge am 7. Dezember 1941 gegen Pearl Harbor zugleich die »Südoperation« aus. Kombinierte Streitkräfte des japanischen Heeres, der Marine und der Luftwaffe überrannten in wenigen Wochen große Teile von Südostasien und im pazifischen Raum.

Da geschah etwas Unerwartetes. Am 18. April 1942 erschienen plötzlich 16 US-Bomber vom Typ B-25 über Japan und warfen Bomben und Sprengsätze auf Tokio, Kobe und Nagoya. Der Schaden war zwar gering, dagegen die Zuversicht der Japaner erschüttert.

Für die führenden Militärs gab es keinen Zweifel, daß die Mitchell-Bomber* unmöglich von Flugzeugträgern, sondern von Land aus gestartet sein mußten. Als Absprungbasis vermuteten sie Midway. Die Bomber waren aber in Wirklichkeit vom Träger US-Träger HORNET aus gestartet und flogen nach dem Angriff noch 1.100 Kilometer weiter auf das chinesische Festland, da sie auf den Trägerdecks zwar abheben, jedoch nicht wieder landen konnten.

Während der Bomber-Raid in den USA Genugtuung auslöste, erhärtete er in den japanischen Stäben die Absicht, Midway zu annexieren. Der Besitz dieses Atolls sicherte die Kontrolle von Schiffs Routen und bot eine Ausgangsbasis für spätere Invasionen gegen Australien und Hawaii.

* Siehe Verzeichnis der an der Schlacht beteiligten Flugzeuge

Als die Japaner in Ausführung des »Erweiterten Plans« auf Tulagi Truppen absetzten und Neu-Guinea ansteuerten, stellte sie US-Admiral Fletcher mit seinem Flottenverband. Die Schlacht in der Korallensee wurde zum ersten Mal vom Einsatz der Flugzeugträger bestimmt. Die Japaner verloren den kleinen Träger SHOHO, die SHOKAKU wurde beschädigt. Der US-Träger LEXINGTON explodierte und mußte mit Torpedo versenkt, die YORKTOWN schwer lädiert abgeschleppt werden. Für beide Seiten war es ein Pyrrhussieg, aber die Japaner konnten die Verluste nicht ausgleichen.

Am 26. Mai lief dann die Midway-Operation an. Eigentlich bestand sie aus drei Einzelunternehmungen, die kooperativ und einander ergänzend ablaufen sollten; Besetzung der Aleuten-Inseln Addak, Kiska und Attu, Eroberung des Midway-Atolls, Vernichtung der US-Flotte, wenn sie die Operationen zu verhindern suchte.

Der Midway-Archipel bildete einen strategisch überaus wichtigen Punkt im Pazifik. 2.200 Seemeilen* bis Japan, 1.100 bis Hawaii, 1.100 bis Wake. Er besteht aus einem ringförmigen Korallenriff, das eine Lagune und im Südteil die Inseln Sand Island (3 km) und Eastern Isand (2,5 km mit keinem Flugplatz) umschließt. Der Nachrichtenüberwachungsdienst der Navy** (Combat Intelligence Unit) beim Befehlshaber der US-Pazifikflotte (»Cincpac« = Commander in Chief Pacific = Oberbefehlshaber im Pazifik) in Pearl Harbor war bereits im April über die Absichten der Japaner informiert.

Anfang Mai flog Admiral Nimitz, Chef der US-Pazifikflotte, nach Midway, und besprach dort mit Oberstleutnant Shannon vom Marine-Korps und Fregattenkapitän Simard von der Navy das Abwehrkonzept. Der nun einsetzende Nachschubstrom brachte Truppen, Waffen, Flugzeuge, Material und Munition auf die Inseln.

* 1 Seemeile = 1852 m

** Marine

Die japanische Operationsflotte umfaßte insgesamt 200 Schiffe: 5 Träger, 11 Schlachtschiffe, 22 Kreuzer, 65 Zerstörer, Tanker und viele Transporter und Hilfsschiffe. Den Oberbefehl führte Admiral Yamamoto, ihm unterstanden 100.000 Soldaten, davon 20 Admirale. Den Aleuten-Verband mit 2 Leichten Trägern, 5 Kreuzern und 2 Landungsgeleitzügen kommandierte Admiral Hosogaya. Zusätzliche Feuerkraft sollten 2 Schlachtschiffe, 9 Kreuzer und 20 Zerstörer liefern, die auf halbem Weg zwischen Midway und den Aleuten postiert sein würden. Der Landungskonvoi sammelte bei den Marianen.

Das Kernstück der Flotte bildete Admiral Nagumos Kampfgruppe aus 26 Schiffen, davon 4 große Träger. Nagumo, der schon den Schlag gegen Pearl Harbor geführt hatte, fiel die Aufgabe zu, Midway sturmreif zu bomben und die US-Flotte anzugreifen, sobald sie Midway zu Hilfe kam. Yamamoto, der mit der Hauptflotte 500 Seemeilen hinter Nagumos Verband marschieren sollte, würde ihm in der Seeschlacht zu Hilfe kommen.

Wie stand es nun wirklich um die Amerikaner? Nach dem Desaster in Pearl Harbor verfügte US-Admiral Nimitz kaum noch über Schlachtschiffe, die Träger standen damals glücklicherweise gerade auf See und blieben verschont. Mitte Mai forderte Nimitz die Trägerführer auf, sofort zurückzukehren. In der Rekordzeit von drei Tagen wurde die YORKTOWN wieder gefechtsklar gemacht. Trotzdem blieb das Kräfteaufgebot gegenüber der Feindarmada gering: 3 Träger, 2 Schlachtschiffe, 9 Kreuzer, 30 Zerstörer.

Admiral Nimitz wußte, daß er nur durch überlegene Taktik siegen konnte und einer offenen Seeschlacht aus dem Wege gehen mußte. Sein Abwehrplan trug dieser Erkenntnis Rechnung: den Feind früh genug aufspüren, überraschend zuschlagen, wobei Midway die Funktion eines vierten Trägers ausüben sollte.

Der Operationsstab beim »Cincpac« fand schließlich den günstigsten Standort für die US-Flotte, um sowohl einen Angriff gegen Midway als auch gegen Hawaii parieren zu können. »Point Luck«, wie sie ihn nannten, lag nordöstlich von Midway.

Am 2. Juni trafen dort die Task Force (TF) 16 (Admiral Spruance) und Task Force 17 (Admiral Fletcher) zusammen, fuhren nachts näher an Midway heran und entfernten sich tagsüber wieder. Nagumos Kampfgruppe wurde aus Nordwesten erwartet und konnte so in der Flanke gefaßt werden.

Nimitz ordnete für die Midway-Aufklärer einen täglichen Observationssektor von 180 und 300 Seemeilen Tiefe an. Zusätzlich bezogen U-Boote Beobachtungsposten im Aufmarschgebiet. Admiral Spruance löste den erkrankten Admiral Halsey ab und übernahm dessen Stab sowie die Träger ENTERPRISE und HORNET (TF 16). Admiral Fletcher blieb auf der YORKTOWN (TF 17) und befehligte als dienstältester Offizier den Gesamtverband.

Ende Mai waren die japanischen Flottenteile auf dem Marsch. Nagumos Kampfgruppe geriet bald in eine Schlechtwetterzone, die Navigationsprobleme schuf. Überhaupt klappte vieles nicht: »Unternehmen K«, ein Aufklärungsauftrag durch Flugboote aus Kwajalein, fiel aus. Die japanischen U-Boote trafen zu spät im Sperrbereich ein und verpaßten das Auslaufen der US-Schiffe. Die japanische Abwehr verneinte noch immer die Anwesenheit der Feindfloote im Operationsraum. Es gab noch andere Gefahrenzeichen, doch die Funkstille hatte Priorität.

Nagumo wiederum schloß daraus, daß der Aufmarsch planmäßig verlaufe – und ging in die Falle. Diese Pannen, gepaart mit eigener Überheblichkeit und Unterschätzung des Gegners, sollten die Japaner schließlich den Sieg kosten. Auch die Aleuten-Operation parierte Nimitz geschickt, er detatchierte Admiral Theobald mit ein paar Schiffen nach Norden, um die

Japaner dort zu beschäftigen und gleichzeitig die eigene offene Flanke zu schützen.

Den ersten Feindkontakt bekamen PBY-Flugboote aus Midway am Morgen des 3. Juni. Aber es war nur der Transporterkonvoi, nicht, wie irrtümlich gemeldet, der Träger- und Hauptverband, die aus Nordwesten kommen sollten. Kondo dagegen führte sein Invasionsgeleit von Südwesten heran, und er besaß auch keine Träger. Diese Widersprüche in den ersten Meldungen über den Feind führten in Midway, in Pearl (Harbor) und bei der Flotte zu Unsicherheit und daraus resultierenden Kommandofehlern.

Am Mittag des 3. Juni griffen B-17-Bomber den Transporterkonvoi an, nachts testeten PBY-Flugboote ihre Eignung im Torpedo-Einsatz. Aber kein Schiff wurde versenkt.

Inzwischen hatte sich Nagumos Kampfgruppe bis auf Reichweite der Trägermaschinen Midway genähert, und um 4.30 Uhr am 4. Juni starteten 108 Maschinen (36 Jäger, 72 Kate- und Vals-Bomber) gegen das Atoll. Leutnant zur See Joichi Tomonaga führte den Verband.

Auf Midway gab es ab 3.00 Uhr Alarm. Wenig später stiegen die Erkundungsflugzeuge und B-17 auf, alle übrigen Maschinen liefen warm, und die Crews warteten startbereit. Die Absicht, vor dem Bombenschlag alle Flugzeuge in der Luft zu haben, war ein wichtiger Bestandteil des Abwehrkonzepts. Dafür hatte Oberst Kimes zu sorgen.

PBY-Piloten entdeckten um 5.40 Uhr Tomonagas Flugzeugverband, zwölf Minuten später erfaßte ihn das Radar auf Midway.

Das war der Auftakt zur Schlacht Um Midway. Alle Befehlsapparate traten in Kraft. Auf Midway rasten die letzten Maschinen über die Startpisten, Admiral Fletcher signalisierte Spruance: »Laufen Sie nach Südwest und greifen Sie feindliche Träger an, sobald endgültig festgestellt.«

Spruance dampfte mit 25 Knoten in die befohlene Richtung,

auf den Trägern wurde Alarm gegeben. Die Verteidiger auf den Inseln bezogen ihre Gefechtsstationen, Kanoniere bemanneten die Geschütze. Der große Augenblick war da.

Inzwischen donnerten Tomonagas Flugzeuge Midway entgegen. Knapp 30 Meilen vor dem Atoll warfen sich US-Jagdmaschinen auf den Pulk. Es kam zu turbulenten Luftkämpfen. Doch die Wildcats und Buffalos hatten gegen die japanischen Zero-Jäger keine Chancen. Nur wenige US-Piloten kehrten zurück.

Um 6.34 Uhr waren die Japaner über den Inseln.

Genau 17 Minuten lang beschossen Jagdmaschinen das Atoll, warfen Horizontal- und Sturzbomber ihre Ladungen hinab. Bei nur 10 eigenen Verlusten ließen die Japaner ein Trümmerfeld zurück. Öltanks brannten, das Kraftwerk, die Offiziersmesse, das Hospital und einige Geschütze waren ausgefallen. Es gab 11 Tote und 18 Verwundete. Radar-, Funkstellen sowie Rollbahnen waren intakt geblieben, und die Verteidiger räumten verbissen den Schutt weg und machten die Inseln für die Invasion abwehrbereit.

Tomonaga war überzeugt, daß vor dem Landungsunternehmen noch ein Bombenschlag erfolgen müßte, und er funkte um 7.00 Uhr an Nagumo: »Zweiter Angriff notwendig!«

Drei Worte, die katastrophale Wirkung haben sollten. Sie bedeuteten die Niederlage! Nun überstürzten sich die Ereignisse.

Nagumo nämlich ließ die inzwischen für den Einsatz gegen US-Schiffe fertiggemachten Trägermaschinen wieder für Landziele umrüsten. Das dauerte seine Zeit. Und genau in diesem »Schwächemoment« schlugen die Amerikaner zu. Eine Häufung aus Mißverständnissen und Pannen bewirkte schließlich, daß der für die Japaner sich bereits abzeichnende Sieg zu einem Desaster wurde. Noch nie in der Geschichte wurde innerhalb weniger Stunden eine Schlacht in so drastischer Weise verloren.

Das dramatische Geschehen der Trägerschlacht und ihre strategische Bedeutung werden in der nachfolgenden Dokumentation detailgetreu wiedergegeben.

*

Während der Nacht und in der ersten Stunde des 4. Juni 1942 lief der amerikanische Flottenverband hart südwestwärts mit Kurs auf Midway. Auf der Brücke der YORKTOWN saß Konteradmiral Frank Jack Fletcher^{*}, Chef der Task Force 17 und als dienstälterer Offizier gleichzeitig Befehlshaber auch der Task Force 16 (Spruance), untätig mit seinem Stab herum. Die Spannung prickelte, knisterte im Raum; verhalten summten Generatoren, tickten Apparaturen in die Stille.

»Genau ein Uhr sechs. Nagumo müßte bei gleichbleibendem Kurs und 18 Knoten^{**} Fahrt in drei Stunden etwa die Angriffsposition erreicht haben«, sagte der Admiral. »Doch das ist eine Hypothese, und jede Kurs- oder Tempoänderung wirft sie sofort über den Haufen. Ergo brauchen wir Gewißheit, den Kontakt mit dem Gegner, um vernünftig reagieren zu können.«

Kapitän Elliot Buckmaster, Kommandant des 19.000 to Schiffes mit über 2.000 Mann an Bord, nahm den Blick von der dunklen See:

»Sir, erst nach drei wird es hell. Und im Anmarschgebiet der Japaner, auf 320° Peilung, liegt eine Schlechtwetterzone. Ich denke nicht, daß wir eine gute Chance haben, den Gegner noch vor dem Start seiner Maschinen orten zu können.«

^{*} Die Namen der führenden militärischen Persönlichkeiten beider Seiten wurden originalgetreu wiedergegeben. Das gleiche gilt für Stabs- und den größten Teil der Subalternoffiziere. Lediglich verschiedene Namen von Unteroffiziers- oder Mannschaftsdienstgraden wurden frei gewählt. Dialoge basieren entweder auf historischen Oberlieferungen oder wurden zur besseren Illustrierung des Geschehens vom Verfasser entsprechend gestaltet.

^{**} 1 Knoten = 1,852 km/h

»Gewiß nicht. Trotzdem geben wir früh genug Alarm und lassen bei Hellwerden elf Aufklärer starten. Ich muß Gewißheit haben. Unsere einzigen Erfolgsaussichten liegen darin, das Überraschungsmoment voll auszunutzen. Der gestrige Meldungswirrwarr hat uns zeitlich und taktisch in Verzug gebracht. Darum haben wir jetzt keine Minute mehr zu verschenken.«

Er wandte sich an Fregattenkapitän V. M. Bennett, den Radio-Offizier.

»Sorgen Sie dafür, daß uns keine Meldung entgeht. Stimmen Sie Ihre Frequenzen auf den Funkbereich der PBY-Flugboote (»Catalinas«) von Midway ab. Ich denke, daß von ihnen der erste Feindkontakt kommen wird.«

»Aye, Sir.« Bennett salutierte und trat weg.

Leutnant zur See Dixie Kiefer, der Erste Offizier, schaute von der Karte auf und meldete die Werte: Kurs, Geschwindigkeit, Standort der US-Flotte.

Der Stab sprach zum x-ten Male die taktischen Einsätze der Schiffe und Trägerflugzeuge durch, doch der wichtigste Basiswert fehlte: Wo genau befanden sich jetzt Nagumos gegnerische Träger?

Seit dem Vortag, als Midway-Aufklärer Feindberührung bekamen und B-17-Bomber und PBY mit Torpedos die Transportflotte angriffen, die sie für die Hauptstreitmacht hielten, stellten sich die Amerikaner auf die Schlacht ein.

Auf Midway gab es Voralarm und Postenverstärkung, Patrouillenboote blockierten die Lagune gegen Truppenlandungen. Einsatzstäbe der Luftwaffeneinheiten legten die Angriffsdetails ihrer Staffeln fest.

Ähnliche Vorbereitungen liefen auf den Flugzeugträgern. Maschinen wurden nochmals gecheckt, Ersatzteile ausgewechselt, Bordgeräte geprüft, Waffen geladen, Tanks gefüllt. Viele Piloten kümmerten sich selbst um ihre Maschinen, denn von der Funktionsweise aller Teile konnte

das Leben abhängen.

Vier großen Trägern und gigantischen Schlachtschiffen sowie kampferfahrenen, sieggewohnten Soldaten hatten die Amerikaner nur wenige Schiffe, schlechtere Flugzeuge und in der Mehrzahl Flugschulabsolventen entgegenzusetzen. Wer, außer realitätsblindem Optimisten, konnte sich hier eine Siegeschance ausrechnen? Hunderte von Inseln hatten die Japaner in einem halben Jahr erobert. Und ausgerechnet Midway sollte diese Flut stoppen? Vermessen, das annehmen zu wollen.

Etwas aber brachten die Amerikaner in die Schlacht mit: Mut, Energie und das Revancheverlangen für die Schlappe in Pearl Harbor. Gerade diesen Einsatzwillen aber sprach Nagumo in einem Operationsbefehl den Amerikanern ab und sollte dafür büßen.

Auf den US-Flugzeugträgern gab es schon um halb eins Frühstück. Steward Collins auf der ENTERPRISE bot sogar seine Spezialität, das »einäugige Sandwich«, an: ein Toastbrot mit einem Spiegelei in der Mitte.

In der Messe herrschte eine eigenartige Stimmung. Commander Wade McClusky, Fliegerführer, deutete sie als depressiv und vermißte die üblichen Ulkereien, während Commander Fox, der Versorgungsoffizier, sie als nervöse Fröhlichkeit auslegte, weil ihm die Appetitlosigkeit der Männer auffiel.

Nach dem Frühstück begaben sich die Flieger zu den Bereitschaftsräumen. Auf allen Trägern verfügten die Staffeln über eigene Operations Rooms, die Klassenzimmern ähnelten: Stuhlreihen mit kleinen Klapptischen an den Lehnen, und vorn eine schwarze Tafel für die Eintragungen über Position, Kurs, Ziel, Windrichtung und den wichtigen »Point Option«, jene Stelle, wo nach dem Angriff das eigene Schiff wiedergefunden werden konnte. In der Ecke war ein Fernschreiber installiert, der die eingehenden Meldungen sofort auf einen Bildschirm

projizierte.

Jetzt aber schwieg der »Ticker« noch, die Tafel war leer, Anzeichen dafür, daß Nagumos Kampfgruppe noch nicht entdeckt wurde.

Die Piloten zogen ihre Kartenbretter unter den Sitzen hervor und überprüften die letzten, vermutlich bereits überholten Notizen des Vortages, die zudem die Daten von Kondos Transportgeleit betrafen.

»Wenn die Kiste drüben zu klappern anfängt, ist es soweit«, sagte Rogers. Damit meinte er den Fernschreiber. »Kommt mir vor wie eine Zeitbombe. Wir sitzen rum und warten darauf, daß sie hochgeht.«

Draußen wurde es langsam grau. Am Horizont löste sich der Himmel fahlfarben von der See, die rhythmisch an die Bordwände schlug und hellen Gischt verspritzte. Der Verband hielt noch immer Südwestkurs, der Flugzeugträger ENTERPRISE, abgeschirmt durch Zerstörer, führte. Ihm folgte der Träger HORNET und im 10-Meilen-Abstand die TF 17 mit der YORKTOWN an der Spitze.

Auf allen Schiffen waren die Ausgucks verstärkt worden. Jeder Mann war gefechtsbereit und konnte sekundenschnell seine Station besetzen. Mit einem Angriff feindlicher Trägermaschinen mußte jederzeit gerechnet werden, und die Stäbe vermuteten, daß die Japaner bereits von der Anwesenheit der US-Flotte unterrichtet waren. Doch das stimmte nicht. Zu diesem Zeitpunkt besaß Nagumo nur die Information seines Abwehrdienstes, der keine US-Schiffe im Operationsgebiet erwähnte.

Noch geschah nichts. Lautlos, wie der Sand im Stundenglas, verrieselten die Minuten in die Ewigkeit. Aus den Schatten der schwindenden Nacht schälten sich die Umrisse der Schiffe und Zirruswolken.

*

Um Mitternacht war Nagumos Kampfgruppe nur noch 340 Seemeilen von Midway und 110 Seemeilen vom Startpunkt für die Trägermaschinen entfernt. Das Wetter klarte auf, die Schiffe fuhren aus der Regen- und Nebelzone heraus südostwärts.

Bis jetzt liefen alle Operationen planmäßig: Am 31. Mai hatten Klein-U-Boote Ablenkungsangriffe auf Diego-Suarez (Madagaskar), am 1. Juni im Hafen von Sydney durchgeführt. In der Frühe des 3. Juni bog der japanische Admiral Hosogaya mit dem Aleutenverband nach Norden ab, die Flugzeuge seines kleinen Trägers RYUJO bombardierten Dutch Harbor. Um 8.00 Uhr des gleichen Tages scherte Vizeadmiral Takasu ebenfalls nordwärts aus, um sich mit 4 Schlachtschiffen, 2 Kreuzern und 5 Zerstörern in der Mitte zwischen dem Aleuten- und Yamamotos Hauptverband, der 500 Seemeilen hinter Nagumos Kampfgruppe marschierte, bereitzustellen.

Nagumo selbst hatte am 3. Juni um 6.07 Uhr letztmalig auftanken lassen, dann blieb Kapitän zur See Oto mit den 5 Tankern zurück. Die Träger verminderten ihre Fahrt auf 12 Knoten, um nicht bei Tageslicht in den Aufklärungsbereich der Midway-Flugzeuge zu kommen, erhöhten jedoch um 15.00 Uhr wieder auf 24 Knoten, damit in der Morgendämmerung des nächsten Tages die Maschinen zum Angriff starten konnten.

Soweit rollte das Gesamtunternehmen in den Anfangsphasen reibungslos ab. Doch es gab einige schwache Stellen im Aufmarschkonzept, die von den Japanern mit Rücksicht auf die eigene Überlegenheit an Schiffen, Flugzeugen und kampferprobten Soldaten ignoriert wurden, sich jedoch im Geschehensablauf nachteilig auswirken sollten.

Das »Unternehmen K« hatte vorgesehen, Flugboote von Kwajalein zur Erkundung des Operationsraumes um Midway herüberzuschicken, die bei den Französischen Fregattenbänken von U-Boot-Tankern Treibstoff erhalten sollten; diese Aktion

fiel aber aus, weil an dieser Stelle US-Schiffe ankerten.

Die zweite Panne trat ein, als die Späher-U-Boote zu spät im Sperrgebiet zwischen Midway und Hawaii eintrafen und das Auslaufen der US-Flotte verpaßten.

Schließlich gab die japanische Abwehr noch irrtümlich an, daß sich die US-Träger nach der Schlacht im Korallenmeer im Südpazifik befanden, die in Wahrheit bereits bei Point Luck auf der Lauer lagen.

Hinzu kam, daß die japanischen Verbände unter striktem Funkverbot liefen und eingehende Meldungen auf Umwegen über die Marinestation in Tokio, an die Flotte gelangten. Nagumo, der sich darauf verließ, daß wichtige, nicht vorhersehbare Zwischenfälle unter Mißachtung der Funkstille zumindest im Nahbereich durchgegeben würden, mußte aus der Beibehaltung des Funkverbots schließen, daß alles planmäßig verlaufe – und rannte ahnungslos in die Falle! Die erste Überraschung gab es am 3. Juni um 19.30 Uhr, als plötzlich die Flak des japanischen Geleitkreuzers TONE feuerte. Drei Jäger des Flugzeugträgers AKAGI gingen sofort auf die Suche nach vermeintlichen Aufklärern, kehrten jedoch ergebnislos zurück.

Genau zehn Minuten später meldete die TONE zehn Feindflugzeuge, und wieder waren die eigenen Aufklärer umsonst gestartet. Nervosität? Sicher. Um diese Zeit hatte noch kein Midway-Pilot Kontakt mit dem Trägerverband.

Nagumo irritierten die Falschalarme, und zum ersten Male kamen ihm Zweifel, ob die Amerikaner wirklich so ahnungslos waren.

Am Nachmittag und in der Nacht des 3. Juni hatten Staffeln von B-17-Bombern und PBY-Maschinen mit Torpedos einen Transporterkonvoi angegriffen, der für die Hauptflotte gehalten worden war. Nun trafen die Midway-Flieger Vorbereitungen für neue Angriffe.

Um 3.00 Uhr stand das Atoll unter Vollalarm, kurz darauf gingen PBY-Flugboote auf Erkundungskurs im Sektor

zwischen 315 und 322°; aus dieser Richtung wurde Nagumo erwartet. Danach stiegen die anderen Patrouillen zur Erkundung der übrigen Bereiche in den Himmel. Alle übrigen Maschinen liefen warm, die Besatzungen warteten daneben.

Auf den japanischen Flugzeugträgern AKAGI, KAGA, HIRYU und SORYU wurde um 4.00 Uhr das Fliegende Personal geweckt.

Nach dem Frühstück gingen sie noch einmal in ihre Kajüten, sprachen Gebete und besprengten sich mit Parfüm. Das war eine Überlieferung der Samurais, um »in Schönheit zu sterben wie eine Kirschblüte, die zu Boden sinkt«. Nun erst waren sie für die Schlacht vorbereitet und kehrten in die Bereitschaftsräume zurück.

Admiral Nagumo hatte andere Sorgen. Fregattenkapitän Mitsuo Fuchida, der damals den Verband gegen Pearl Harbor geführt hatte, war an Blinddarmentzündung erkrankt. Nun sollte Leutnant zur See Joichi Tomonaga, ein wortkarger, trinkfester und harter Mann, den Angriffsverband gegen Midway leiten. Fregattenkapitän Minoru Genda, Chef der Operationsabteilung, hatte Tomonaga empfohlen.

Abwesend nickte der unersetzte Judokämpfer Nagumo, der früher auf Zerstörern fuhr. Nun, vor dem Offensivschlag gegen Midway, beriet er sich noch einmal mit seinem Stab und legte die taktischen Abläufe fest.

Konteradmiral Ryunosuka Kusaka, Chef des Stabes, Kapitän zur See Oichi, dienstältester Offizier und Operationschef, Fregattenkapitän Sasabe, Navigator, Kapitän zur See Furakawa, Aufklärungschef, und ein paar Verbindungsoffiziere erörterten die Lage. Unausgesprochen, doch gegenwärtig, war die Besorgnis über die Reaktion des Gegners. Es existierte keine sichere Angabe, ob und wo er sich im Operationsraum befinden könnte.

Nagumo selbst traf, mehr um sich und die anderen zu beruhigen, unerwartet diese Entscheidung:

»Obwohl es keinerlei Anzeichen dafür gibt, daß sich die US-Flotte hier aufhält, werde ich für alle Fälle Aufklärer losschicken und die zurückbleibenden Maschinen für den Einsatz gegen Schiffsziele ausrüsten lassen.«

Inzwischen waren die Piloten eingewiesen worden.

»Alle Mann auf Startstation! Motoren anwerfen!« plärrte der Lautsprecher der AKAGI, und der Lärm aufbrüllender Motoren schlug hart auf das Meer hinaus.

Der Flugoffizier, Fregattenkapitän Shogo Masuda, stand am Heck und schwenkte seine grüne Signallampe über dem Kopf: Los!

Leutnant Shirane brauste im Vollgas über die Stahlplanken mit dem großen roten Fleck, der das Emblem der »aufgehenden Sonne«* symbolisierte, und setzte rasant in die Dämmerung hinaus. Nacheinander fegten die Jagdmaschinen über das Deck und schwangen sich vom Heck des Schifffes in den Raum.

Die AKAGI schickte 9 Jagdmaschinen und 18 Bomber zum Einsatz. Um 4.45 Uhr sammelten über den Trägern 108 Flugzeuge: 36 Jäger, je 9 von jedem Träger, 36 Horizontalbomber von der HIRYU und der SORYU sowie 36 Sturzbomber von der AKAGI und der KAGA. Als der Verband vollzählig war, führte ihn Tomonaga mit Südostkurs durch den heller werdenden Himmel Midway entgegen.

Schon um 4.30 Uhr hatte Nagumo befohlen, die Suchflugzeuge abzusetzen. Auf dem Kreuzer TONE, der die Wasserflugzeuge Nr. 1 und 4 stellte, war jedoch das Katapult defekt, so daß Nr. 4 erst als letzte von insgesamt sieben Maschinen um 5.00 Uhr in der Luft war. Leutnant Takeda, Flugoffizier, nahm die Verspätung nicht tragisch, weil ihm der ganze Erkundungseinsatz überflüssig erschien.

Welch ein Irrtum, wie sich im Ablauf der Ereignisse noch zeigen wird. Diese halbe Stunde Verzug erhielt schicksalhafte Bedeutung.

* Japanische Flagge

Für kurze Zeit wurde es auf den japanischen Trägern wieder ruhiger. Dann ergingen Befehle, die zweite Angriffswelle vorzubereiten; diesmal gegen Schiffe, für den Fall, daß die US-Flotte aufkreuzte. Nun wurden die Horizontalbomber mit Torpedos, und die Sturzbomber mit Panzersprengbomben ausgerüstet. Insgesamt waren 36 Sturzbomber von der HIRYU und SORYU, 36 Torpedoflugzeuge von der AKAGI und KAGA und 36 Jäger von allen vier Trägern verfügbar; diese Verbandsreserven entsprachen genau der Flugzeugzahl, die nach Midway unterwegs war.

*

Die US-Flotte stand um 4.34 Uhr 220 Meilen nordöstlich von Midway. Eine leichte Brise von 4 Knoten kam aus Südosten, die Wolkendecke war niedrig und durchbrochen, die Sicht betrug 12 Meilen.

Fletchers Task Force 17 formierte sich um die YORKTOWN und stampfte nach Norden, Spruances Task Force 16 entgegen, die sich um die Träger ENTERPRISE und HORNET versammelte.

Seit drei Stunden standen nun schon die Träger-, Schiffs- und Flugzeugbesatzungen unter Gefechtsbereitschaft, und das Warten zermürbte.

Admiral Fletcher, in seiner Funktion als »Senior Officer Present Afloat« und »Officer in Tactical Command« (Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte), befand sich in einer schwierigen Lage. Seine Informationen datierten vom Vortag und betrafen zudem nur die Transportflotte des Gegners; er sollte jedoch überraschend und wirkungsvoll die japanischen Flugzeugträger ausmanövrieren, deren Position er aber nicht kannte. Wenn ihm jetzt ein taktischer Fehler unterlief, dann war die Schlacht bereits zugunsten der Japaner entschieden. Er mußte schnellstmöglich Gewißheit haben und befahl deshalb,

eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang elf Aufklärer von der YORKTOWN starten zu lassen.

Röhrend schraubten sie sich in den verhangenen Himmel. Und wieder tickte die Zeit in das lauernde, sprungbereite Warten.

5.10 Uhr. Es tat sich etwas. Der Funkmaat rückte den Kopfhörer zurecht und horchte angestrengt. Dann kritzelloste er ein Wort auf die Kladde: Flugzeuge!

Sekunden später wußten die Stäbe von der Kontaktmeldung, die Leutnant Ady, ein PBY-Pilot, durchgegeben hatte. Aber sie besagte wenig: Wie viele? Woher? Geschwindigkeit und Kurs? Die US-Flotte lief unter Funkstille und konnte deshalb nicht zurückfragen. Das mußte Midway tun. Viele fluchten. Aber sie wußten nicht, was Ady durchmachte. Die Sicht im Nebel war miserabel, oft mußte er sich verstecken, sein Treibstoff ging zur Neige.

Endlich, um 5.30 Uhr, gab Leutnant Chase, ein anderer PBY-Aufklärer, aus Zeitgründen unverschlüsselt durch:

»Viele feindliche Flugzeuge mit Kurs auf Midway, Peilung 320°, Entfernung 150.« Die Nachricht schlug wie eine Bombe ein.

»Das sind sie!« sagte Spruance, als ihn die Meldung auf dem Signaldeck der ENTERPRISE erreichte. Die Schlacht um Midway begann!

Zwar erhielt die YORKTOWN erst um 6.03 Uhr die genaue Position der Feindträger, doch Fletcher verlor jetzt keine Zeit mehr und instruierte schon vier Minuten später Spruance per Signalmeldung:

»Laufen Sie nach Südwesten und greifen Sie feindliche Träger an, sobald endgültig festgestellt. Folge, wenn Suchflugzeuge zurück.« Denn noch waren die elf Aufklärer in der Luft, und er mußte sie erst zurückrufen.

Spruances Stab legte die Daten sofort auf das Kartenbrett. Der Admiral, ein Marineoffizier alter Schule, pedantisch,

korrekt, kühl, wägend, der für den an einem Hautleiden erkrankten Admiral Halsey das Kommando mitsamt dem Stab übernommen hatte, zögerte, Fletchers Befehl durchzuführen. Er hatte auch Gründe dafür. »Die Träger sind noch 180 Meilen entfernt, zu weit, um sie in einem Sofortangriff erreichen zu können. Wenn die Japaner diesen Kurs beibehalten und gegen den Wind laufen, um ihre erste Welle landen und die zweite starten zu lassen, müßten sie schätzungsweise um 9.00 Uhr in die günstigste Reichweite unserer Flugzeuge gekommen sein. Deshalb schlage ich vor: Angriff um 9.00 Uhr,«.

Kapitän zur See Miles Browning, der Chef des Stabes, ein widerborstiger; nahezu unzugänglicher Mann mit hoher Intelligenz und Adlernase, fuhr böse auf und durchbohrte den Admiral mit stechendem Blick:

»Sir, das kapiere ich nicht. Bis neun warten? Das kann uns den Sieg, eventuell die eigene physische Vernichtung kosten. Flugzeuge sind dazu da, um aufs Spiel gesetzt zu werden, und man muß den Gegner genau dann überraschen, wenn er verwundbar ist. Und das ist binnen kurzem der Fall. In der Start- und Landephase, etwa um acht – nicht um neun! Dann haben wir die Chance, die flat tops (Trägerdecks) voller manövrierunfähiger Maschinen zu erwischen. Nach meinen Berechnungen sind die Feindträger jetzt exakt 155 Meilen weg. Unsere Jäger haben eine Reichweite von 175 Meilen, die T-Maschinen etwas mehr. Das genügt also. Ich schlage vor, um sieben starten zu lassen, dann dürften wir mit den von Midway zurückkommenden Maschinen – vielleicht etwas später – am Ziel sein.«

»Sie spielen vabanque, Browning. Das bedeutet einen langen Anflug ohne Sicherheitszugabe. Der geringste Navigationsfehler, und die Flugzeuge gehen buchstäblich ›baden‹. Zudem wird es Luftkämpfe geben, die bekanntlich viel Sprit kosten.«

»Okay, Admiral. Das alles weiß ich. Die Zerstörer und

* Torpedo

Suchflugzeuge können die Piloten aus dem Wasser fischen. Hier geht es um ein immens wichtiges taktisches Problem, für das Sie die Verantwortung tragen.«

»Gut, also um sieben«, lenkte Spruance ein. »Ihre Argumente überzeugen mich. Dann bin ich aber dafür, daß wir mit allem, was wir haben, angreifen. Ausgenommen die taktische Reserve für U-Boot-Sicherung und Kampfpatrouille.«

»Einverstanden. Ich lasse Alarm geben.«

Die TF 16 wurde nun aktiv. Von der ENTERPRISE sollten 33 Sturzbomber, 15 Torpedoflugzeuge und 10 Jäger, von der HORNET 35 Sturzbomber, 15 Torpedoflugzeuge und 10 Jäger eingesetzt werden. Wieder aber spielte als Unsicherheitsfaktor die umständliche Nachrichtenübermittlung mit: Die Flotte hörte zwar die PBY-Meldungen, konnte aber wegen der Funkstille nicht nachfragen; alle Informationen liefen über Midway nach Pearl Harbor und von dort wieder zurück an die Flotte: Das aber brauchte Zeit, machte nervös und verschiedenes unklar.

Um 6.15 Uhr schrillte auf der ENTERPRISE die Alarmsirene, um 6.26 Uhr hallte der durchdringende Gong-Ton über die HORNET. Alarm auf allen Schiffen der TF 16. Die Leute atmeten auf und fluchten zugleich. Nun ging es los. Fünf Stunden hatten sie gewartet, geredet, geraucht, geschimpft – und gehofft.

Wie immer bei Alarm kriegten die Chargierten ihre »Zustände« und gebärdeten sich wie Marktschreier, weil alles zu langsam ging und angeblich nichts klappen wollte.

Den Navigator Ruble ging der Rummel nichts an. Von der Brücke aus gab er Befehl, daß die ENTERPRISE mit 25 Knoten Fahrt in den Wind gehen sollte.

Der Zerstörerschirm und die Begleitkreuzer, und weiter entfernt die HORNET-Gruppe, führten genau um 6.56 Uhr die Kursänderung aus, um in Startposition für die Trägermaschinen

zu kommen.

Schon um 6.45 Uhr waren die elf Aufklärer ergebnislos zur YORKTOWN zurückgekehrt, und Fletcher fragte sich, wie er die TF 16 unterstützen sollte. Noch immer wußte er nur von zwei Feindträgern, und die PBY meldeten nichts. So beschloß er, hinter der TF 16 herzudampfen und seine Flugzeuge vorerst zurückzuhalten, bis er die Position der anderen zwei Träger kennen würde.

Ebenfalls um 6.45 Uhr tickte plötzlich der Fernschreiber auf der ENTERPRISE und projizierte die Werte der 6.02-Uhr-Meldung auf den Bildschirm. Die konnte aber längst überholt sein, denn inzwischen war der japanische Flugzeugverband gegen Midway geortet worden, und niemand wußte, ob Nagumo zwischenzeitlich eine Kursänderung durchgeführt hatte.

Nach dem Prinzip, daß eine überholte Meldung besser sei als gar keine, notierten sich die Piloten die Werte auf kleinen Tafeln, die sie beim Start an die Oberschenkel zu binden pflegten, um sie im Falle eines Absturzes schnell lösen zu können.

Aber die Sache verzögerte sich. Immer wieder. Schuld daran war Spruances Absicht, alle Maschinen einzusetzen. Es kam zu Staus und Behinderungen.

*

Auf dem Midway-Atoll gab es seit 3.00 Uhr Alarm. Kurz darauf hoben die ersten Aufklärer für den Sektor 315° bis 321° ab, um möglichst früh die Träger zu finden; nach halb vier starteten die restlichen PBY und die B-17-Bomber für einen zweiten Angriff gegen den Transporterkonvoi im Südwestbereich. Noch befanden sich 66 Flugzeuge am Boden und im Hangar der Wasserflugzeuge, doch die Besatzungen warteten startbereit neben ihren Maschinen.

Als Leutnant Chase um 5.30 Uhr den japanischen Flugzeugverband meldete, befahl Captain Simard, alle Motoren der 66 Maschinen anzuwerfen, denn es gehörte zum Abwehrplan, daß die Japaner kein Flugzeug am Boden zerstören sollten. Aber der Radarschirm blieb leer. So ließ Simard die Motoren wieder abstellen.

5.53 Uhr. Der Radarposten meldete »nicht identifizierte Flugzeuge auf 310°, Entfernung 93.«

»Motoren anwerfen!« brüllten die Lautsprecher. Die Warte und Flieger schimpften. Order, Konterorder, Desorder! Ein paar Maschinen sprangen nicht an. Die Leute schwitzten und fluchten. Allen saß das Grauen im Nacken, die Furcht, im Bombenhagel starten zu müssen – nicht auszudenken!

5.55 Uhr. Auf Sand Island tutete die Dampfpfeife Vollalarm, auf Eastern Island heulte die Sirene.

6.00 Uhr. Die 26 Jagdmaschinen, meist veraltete Buffalos, hetzten über die Pisten. Major Parks führte sie; mit einer Rotte donnerte er schon los, um die Japaner schnell abzufangen; sein Stellvertreter Armistead sollte den Rest nachbringen.

6.04 Uhr. Der Radarposten meldete: »Flugzeuge noch 74 Meilen entfernt.« Leutnant Fieberling und seine 6 TBF-Torpedobomber rührten entlang. Jemand brüllte ihm die Position der Träger hinterher: »320°, Entfernung 150.«

6.10 Uhr. Die Japaner nur noch 47 Meilen weg. Captain Collins flog mit seinen 4 B-26-Bombern los. Dahinter folgten 12 klappige Vindicators, scherhaft »Vibrators« und »Wind-Indicators« (Windanzeiger) genannt, die Major Norris anführte. Eine Maschine kehrte gleich um, weil ihr das Kabinendach wegflog.

Danach startete Major Henderson mit den 18 SBD-Sturzbombern (Dauntlesses), die von den Trägern ausgemustert worden waren. Zwei fielen gleich aus.

Nun gab es keine Flugplatzorganisation mehr. Jeder startete auf eigene Faust. Nichts wie weg! Jeden Moment mußten die

Bomben fallen.

6.15 Uhr. Alle 66 Maschinen waren vom Platz. Oberst Ira E. Kimes, verantwortlich für den Flugbetrieb, atmete erleichtert auf. Die Japaner waren nur noch 29 Meilen entfernt. Überall plötzliche Stille. Zaghaft fielen die Vertriebenen Möwen wieder in die Küstenstriche ein. Die Verteidiger verkrochen sich in den Gräben und Bunkern, Kanoniere bemannten ihre Geschütze. In der Lagune zwischen Sand und Eastern verteilte Leutnant McKellar seine 11 Patrouillenboote in Kampf-formation. Midway war klar zum Gefecht.

Der japanische Flugzeugverband donnerte Midway entgegen. Ein Bomber war wegen Motorschadens umgekehrt, die 107 Vals- und Kate-Bomber bildeten ein »V«, das die Jäger abschirmten.

6.16 Uhr. Midway kam in Sicht. Plötzlich standen zwei Bomber von der HIRYU in Flammen. Major Parks und seine Männer griffen an. Im Nu entbrannten harte Luffkämpfe. Die schnelleren und wendigeren Zero-Jäger schossen die Wildcats und Brewster Buffalos aus allen Lagen vom Himmel.

Die japanischen Bomber zogen weiter. Für den Jagdschutz war Leutnant Suganami zuständig. Der Verbandsführer Tomonaga war für die Bombardierung verantwortlich.

Der Angriff hatte gemäß »Organisation Nr. 5« abzulaufen, und zwar in drei Wellen: zuerst ein Teil der Horizontalbomber der Flugzeugträger HIRYU und SORYU, dann die Sturzbomber von AKAGI und KAGA, schließlich die Jäger aller vier Träger. Die Maschinen von HIRYU und KAGA sollten sich auf Sand Island, die übrigen auf Eastern konzentrieren.

6.29 Uhr. Der Pulk war noch 8 Meilen weg. Kurz darauf bog er ein, zog eine weite Schleife und flog zum Angriff von Norden her an.

6.30 Uhr: Feuerbereitschaft; 6.31 Uhr: Feuerbefehl. Die Flak (Flugabwehrkanonen) ballerte los. Schoß einen Bomber ab,

einen zweiten in Brand.

6.34 Uhr. Die Kate-Horizontalbomber waren über den Inseln und warfen Bomben: Feuer, Rauch, Brände. Aus dem Inferno knallten die AA-Geschütze (Anti-Aircraft-Flugabwehr) in den Pulk. Wieder Abschüsse.

6.40 Uhr. Die Vals-Sturzbomber kippten aus dem Himmel und klinkten ihre Bomben aus. Flogen ab. Nun fegten die Zero-Jäger über das Rauchgebirge hinweg und beharkten die Inseln und die Lagune mit ihren Bordkanonen. Um 6.48 Uhr zogen die Bomber nach Nordwesten ab, um 7.01 Uhr folgten die letzten Jäger.

7.15 Uhr. Entwarnung. Die Verluste waren erträglich: Qffiziersmesse, Kraftwerk, Hospital, Hangar der Wasserflugzeuge zerstört, ein Öltank brannte. Es gab 11 Tote und 18 Verwundete. Funk-, Radarstation und Flugplatz noch intakt. Die Verteidiger begannen mit dem Aufräumen und machten sich abwehrbereit. Niemand wußte, wann der zweite Angriff, die Landung erfolgen würde. Nun nahten auch die US-Jagdmaschinen: sechs! Sechs von fünfundzwanzig! Die VMF-221 Jagdsquadron war praktisch ausgelöscht.

Trotzdem! Die Amerikaner dachten nicht daran, aufzustecken; sie würden Midway bis zur letzten Patrone verteidigen.

Inzwischen waren die anderen Midway-Flugzeuge, Bomber, Torpedomaschinen und Stukas unterwegs zu den Feindträgern. Oberst Sweeney, der mit seiner Staffel B-17 (»Fliegende Festungen«) einen zweiten Angriff gegen die Transporter flog, wurde von Simard per Funk ebenfalls nach Norden zu den Trägern umdirigiert.

Midway, das »Ziel« des ersten japanischen Angriffs, schlug nun zurück. Die Marine-Infanteristen, Pioniere und Spezialtruppen auf dem Atoll aber ersetzten gemäß dem Abwehrkonzept den »vierten amerikanischen Träger«.

Tomonaga hatte 10 Maschinen eingebüßt und nahm Kurs

nach Nordwesten zu den Trägern. Er ließ sich vom optischen Eindruck der Verwüstungen auf Midway keineswegs täuschen und wußte, daß das Atoll für eine Landungsaktion noch nicht sturmreif war.

Um 7.00 Uhr funkte er deshalb an Nagumos Stab: »Zweiter Angriff erforderlich.«

Drei Worte nur – doch sie leiteten das Desaster ein.

Der Ablauf des weiteren Geschehens wird die wahrhaft schicksalbestimmende Wirkung dieser rein sachlichen Feststellung des Fliegerführers Tomonaga aufzeigen. Die Folgen seiner Worte entschieden die Schlacht um Midway.

In den nun folgenden Stunden überstürzten sich die Ereignisse, und noch nie zuvor in der Geschichte verlief eine Schlacht in solch rasanten Tempo und für beide Seiten hart an der Grenze zwischen Sieg und Niederlage.

Zwei Seemeilen vor Midway lag das japanische U-Boot I-168 unter Fregattenkapitän Tanabe seit Tagen mit besonderem Erkundungsauftrag. Die Crew jubelte, als die Bomben fielen. Doch sie ahnte nicht, welche Aufgabe ihr noch bevorstand.

*

Leutnant Tomonagas Forderung, einen zweiten Angriff gegen Midway zu fliegen, überraschte in Nagumos Stab niemand. Damit rechnete jeder. Für die meisten Stabsoffiziere war Nagumos Vorsichtsmaßnahme, die Restmaschinen für Schiffsziele auszurüsten und zusätzliche Aufklärung fliegen zu lassen, als ein unnötiger Aufwand erschien.

Fregattenkapitän Minoru Genda, Chef der Operationsabteilung und Seeflugspezialist, der sich seit Tagen mit Fieber herumschlug, sagte das auch rundheraus :

»Der Kampfverband steht nun über eine Woche in See, und bisher ist noch keine Meldung über irgendwelche Feindschiffe im Operationsgebiet eingegangen. Auch unsere Abwehr weiß

davon nichts.

Zwei Stunden lang haben unsere Aufklärer 300 Seemeilen vergeblich abgesucht. Auch die Nummer vier von der TONE, die verspätet gestartet war, meldet nichts und müßte nun jeden Moment zurück sein.

Ohne ein Anzeichen für die Anwesenheit der US-Flotte finde ich es töricht, die Reservemaschinen noch länger zurückzuhalten. Wir müssen Midway den Rest geben, sonst kommt der Zeitplan durcheinander. Die Landungsoperation ist für morgen früh angesetzt.«

»Nichts überstürzen. Ihre Behauptung ist nur eine Hypothese und durch nichts zu beweisen«, beschwichtigte Konteradmiral Ryunosuka Kusaka, der Chef des Stabes. »Im Prinzip bin auch ich dafür, Midway zu zerschlagen – aber nur dann, wenn auch erwiesen ist, daß sich die amerikanische Marine nicht im Operationsraum befindet. Genau das aber wissen wir eben nicht. Wäre die US-Flotte früher aufgetaucht, hätten wir entsprechend darauf reagieren können. Jetzt wieder umzurüsten, finde ich zu riskant.«

»In knapp einer Stunde wird Tomonagas Verband zurück sein. Dafür müssen wir die Decks frei haben. Also muß die zweite Welle starten. Und sie muß erst wieder für Landziele umgerüstet werden. Das aber dauert«, sagte Genda.

Nagumo stand vor einer schwierigen Entscheidung. Er wägte die Risiken, die jetzt jeder seiner Entschlüsse einschließen mußte: Griff er Midway an, konnte er überrumpelt werden, und ihm fehlten die Flugzeuge zur Abwehr; verzichtete er auf den zweiten Midway-Angriff, würden seine Reservemaschinen vielleicht umsonst auf die US-Flotte warten, und dadurch war die Landeoperation gefährdet. Zu allem Übel drängte noch die Zeit. Wenn Tomonaga kam, mußten die Decks für die Landung frei sein.

Inzwischen näherte sich der Kampfverband mit hoher Geschwindigkeit einem Punkt, etwa 140 Seemeilen

nordwestlich von Midway, wo Tomonagas Flugzeuge wieder an Bord genommen werden sollten.

Die Kampfgruppe marschierte in Gefechtsformation. Die Träger bildeten ein Viereck: rechts führte die AKAGI, ihr folgte die KAGA; links fuhr die SORYU, dahinter die HIRYU. Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer schlossen einen weiten lockeren Schutzenring um die Träger.

Die Schiffsbesatzungen waren bereits seit 5.32 Uhr auf Gefechtsstation. Das war der Zeitpunkt, als die NAGARA erstmals den US-Aufklärer gesichtet hatte. Bald kam ein zweiter dazu. Die Flak schaffte es nicht, sie abzuschießen. Nun stand fest, daß Midway und Pearl Bescheid wußten. Und auch die US-Flotte, falls sie in diesen Gewässern stand. Aber die Suchflugzeuge hatten eben nichts gemeldet. Seltsam. Sollten die Amerikaner wirklich ahnungslos sein?

Die Japaner konnten weiter nichts tun als warten und aufpassen. Allein auf der AKAGI beobachteten von der Brücke aus 20 Ausgucks dauernd den Himmel*.

7.05 Uhr. Vieles passierte jetzt auf einmal:

Ein vorauslaufender Zerstörer setzte ein Flaggensignal, die TONE feuerte, die AKAGI gab mit der Sirene Fliegeralarm. Was war geschehen? Die von Midway aus gestarteten Flugzeuge griffen an!

*

Als Captain Simard seinen Fliegerführern die Position der Feindträger funkte, hatte er die Absicht, einen gemeinsamen Angriff aller Squadrons durchführen zu lassen. Und gleichzeitig, um den feindlichen Jagdschutz aufzusplittern. Leider blieb dieses Konzept nur Theorie, die Praxis sah so aus:

Flugzeugstaffeln aus verschiedenen Richtungen, unterschiedliche Geschwindigkeit, Koordinationsmängel. Realität

* Radar gab es damals auf den japanischen Schiffen noch nicht.

war, daß die Gruppen schließlich einzeln und nacheinander angriffen und damit den Erfolg verschenkten, wie der Ablauf noch zeigen wird. Nagumos starker Jägerschirm dezimierte die Squadrons, wie sie kamen.

Die erste Angriffsgruppe bildeten die 6 TBF-Torpedo-flugzeuge (Avengers), die der Flottenstab zu Testzwecken allein gegen die japanischen Seestreitkräfte einsetzen wollte, da sie die Standardmaschine, die Devastator, bei Eignung ablösen sollten.

Der Rest der Squadron, Torpedo 8, war an Bord der HORNET geblieben. Nun führte Leutnant zur See Langdon K. Fieberling von der US-Navy die 6 Maschinen gegen den Feind. Vier der anderen Piloten waren Reserveleute, der fünfte ein Freiwilliger. Die Crews mußten außerdem noch durch Catalina-(PBY-)Personal, das zur Navigation und an den Bordwaffen eingesetzt wurde, auf Sollstärke gebracht werden.

Die TBF-Mannschaften hatten darauf gehofft, daß sie irgendwo mit Bombern und Jägern der Marine zusammen-treffen und dann gemeinsam angreifen würden.

Aber es kam anders. Kurz hinter Midway ging Fieberling sofort auf Nordwestkurs in das Gebiet, aus dem die Japaner gemeldet worden waren. Dann wurden sie kurz von einem einzelnen Zero-Jäger attackiert, der nach Midway flog. Sonst verlief der Flug in 4.000 Fuß Höhe und aufgelockerter Bewölkung störungsfrei.

Gegen 7.00 Uhr sah der Pilot Earnest einen Dampfer, dann noch einen – viele. Der Ozean war voll davon. Weit draußen liefen zwei Flugzeugträger, um sie herum und dahinter wieder Schiffe. So eine Menge hatte noch keiner gesehen. Das großartige Bild faszinierte alle.

Leutnant Albert K. Earnest setzte seine Kontaktmeldung ab, als ihm sein Bordschütze Jay Manning plötzlich zurief: »Hamp!* 6-Uhr-Position!« – Da krachte es auch schon. Die 20-

* Codename für Zero-Jäger

mm-Geschosse einer Zero-Bordkanone fetzten Löcher in die linke Tragfläche.

Fieberling befahl gerade den Angriff. Mit Vollgas, die Jäger im Nacken, drückten die sechs TBF auf 150 Fuß und in Angriffsposition hinunter. Aber die Träger waren noch verdammt weit weg. Außerdem feuerte die Flak Sperrfeuer! Sprengwolken überall, die Schiffe bliesen schwarzen Qualm ab.

Knapp über dem Wasser und von achtern her flogen sie an, die Hand am Auslösehebel für die Torpedos. Noch eineinhalb Meilen ...

Wie Adler stießen die Zeros zu, sie kamen aus Stechkurven und Rollen schießend aus dem Himmel herab – und trafen.

Fieberlings Maschine voran, schlugen noch vier andere dicht vor dem Ziel in die See.

Earnests Maschine flog noch. Aber wie. Mannings lag tot hinter seinem MG. Der Funker Harry Ferrier konnte mit seinem MG nicht schießen, weil das hydraulische System nicht funktionierte und das ausgefahrenen Heckrad die Sicht versperrte. Wieder durchsiebte ein Feuerstoß die Maschine. Ein Geschoß traf Ferrier am Kopf, und er fiel bewußtlos um.

Earnest hatte im Cockpit Schwierigkeiten: Funkgerät, Kompaß und alle Kontrollapparaturen ausgefallen, große Löcher in den Tragflächen. Ein Granatsplitter der Flak riß ihm die rechte Kinnlade auf, Blut quoll hervor. Auf 200 Fuß zerrieb ein Feuerstoß die Kabel vom Höhenruder. Es bestand nicht die geringste Aussicht, den Träger zu treffen und hier rauszukommen.

Verzweifelt gab Earnest Vollgas, visierte einen nahen leichten Kreuzer an und warf den Torpedo. In 30 Fuß Höhe zog er den Hebel der Landeklappen, um den Aufprall in der See zu dämpfen ... die Maschine zog unerwartet nach oben.

Sekundenschnell begriff Earnest, daß er die Avenger damit

** 1 Fuß = 0,3048 m

steuern konnte, Zeros verfolgten ihn 15 Meilen weit und ließen vermutlich nur von ihm ab, weil ihre Munitionsgurte leer waren.

Während er Kurs auf die Morgensonne nahm, kroch Ferrier zu ihm nach vorn, und sie schafften es bis Midway, wo die Maschine bruchlandete. Beide Männer krochen heraus. Keiner aber wußte, ob überhaupt ein Torpedo getroffen hatte. Earnest bekam später das Navy Cross*. Die Urkunde dazu lobte seine »Wachsamkeit und die unschätzbare Wichtigkeit, die Kampftauglichkeit von bisher noch nicht erprobten Flugzeugen zu testen.«

Spruance kommentierte diesen Test, zusammen mit 16 anderen Erprobungen, in einer Stellungnahme an Nimitz so: ».... sollten die neuen Avengers die Devastators so schnell wie möglich vertreten.«

Kapitän zur See Taijiro Aoki, der Kommandant der AKAGI, vermerkte um 7.10 Uhr im Logbuch: »Feindliche T-Flugzeuge greifen an.« Und um 7.12 Uhr: »Torpedoangriffe. Durch Flak-Feuer 3 Feindmaschinen vernichtet, drei andere von Zeros attackiert.«

Nun griffen die 4 B-26 Bomber (Marauders) von der 69. Army's Medium Bombardement Squadron unter Captain James F. Collins jr. an. Auch sie waren mit Torpedos ausgestattet. Unterwegs hatten sie die Dauntlesses und Vindicators überholt und stießen nun dicht hinter den TBF auf den Feind. Nun waren auch sie allein, ohne gemeinsamen Treffpunkt, ohne Plan, ohne Jagdschutz.

Während des Flugs hatte Leutnant Muri plötzlich Rauch am Horizont entdeckt, dann Zerstörer und die Träger.

Collins stellte fest, daß der Verband an der Angriffsseite zu stark geschützt war und befahl die Attacke deshalb von der Steuerbordseite aus. Um hinzukommen, mußten sie weit ausholen und über den Zerstörerring hinwegfliegen.

* Orden

Das Flakfeuer war so »kompakt wie eine Mauer«, hieß es später im Gefechtsbericht. Nun schwang sich noch eine Linie Zero-Jäger den Bombern entgegen, die aber drückten hart aufs Wasser nieder. Über ihnen stand eine schwarze Sperrwand der Flak.

Es gab keinen Angriffsplan und keine Zeit für die Einweisung. Hals über Kopf waren die B-26 einfach gestartet, und nun donnerten sie einfach drauflos, den Trägern nach. Sie waren nun mitten im Verband.

Collins steuerte seine Maschine in Wellenbewegungen, um der Flak das Zielen zu erschweren, und Leutnant James P. Muri trimmte seinen Bomber ebenso. Die Japaner bolzten aus allen Rohren, arbeiteten mit Behelfen: Sie knallten auf das Wasser, beobachteten die Einschläge, die Distanz, und schossen sich dann systematisch an die B-26 heran. Leutnant Pete Moore, Muris Kopilot, krümmte sich instinktiv zusammen, als sie furiös durch den Flak-Riegel rasten. Das Ziel war die AKAGI.

Collins warf bei 800 Yards den Torpedo ab und ging in eine steile Rechtskurve, während die ihn verfolgenden Zeros voll ins eigene Flakfeuer prallten und abstürzten.

Nun war Muri heran und schrie Moore zu: »Abwurf!«

Nichts! Der Hebel klemmte. Moore fuhrwerkte wie irr herum, und Muri rief: »Ist er weg?«

Der Träger wuchs schnell und riesengroß an, Leuchtspur und Feuerblitze tanzten um den Bomber.

»Woher soll ich das wissen, verdammt noch mal!«

Eine Hand am Steuerknüppel, zerrte nun auch Muri mit am Abwurfhebel, aber sie merkten nicht, ob ihre Maschine, ohne den Torpedo, leichter geworden war. Tatsächlich war er bei etwa 450 Yards vor dem Ziel aus der Halterung gefallen.

Aber für Überlegungen war jetzt keine Zeit. Die Maschine befand sich direkt über der AKAGI. Collins drehte hart über das Flugdeck hinweg, und der Bombenschütze, Leutnant Russ Johnson feuerte aus der Kanzel heraus mit dem MG. Die

Geschosse spritzten umher und trieben die weißgekleideten Matrosen in Deckung.

Beim Hochziehen sah Muri flüchtig die Maschine von Leutnant Herbie Mayes, als sie den Träger anging. Sie holte dicht auf, rammte ihn fast – und knallte dann voll ins Meer. Die vierte Maschine hatte keiner gesehen; an der Flak-Mauer war sie schon zerfetzt worden.

Nun kamen die Zeros wieder. Die Treffer demolierten das Funkgerät, die Propellerblätter, die Tanks, das Fahrgestell und Teile der Tragflächen; sie verwundeten den Gefreiten Ashley im Heckturm und Corporal Mello im Seitenstand.

Mello kroch blutüberströmt nach vorn und meldete, daß hinten alle verwundet wären und die Maschine brenne. Moore schob sich ins Heck, löschte und kroch hinter ein MG. Er holte damit zwei Zeros vom Himmel.

Schließlich waren sie allein und flogen Richtung Midway. Manchmal spuckte der Bomber, verlor an Leistung, und Muri bereitete schon die Notwasserung vor, überlegte es sich wieder und brachte die B-26 tatsächlich bis nach Eeastern Island, wo sie hart aufsetzte. Jemand zählte 500 Einschußlöcher, nun hatte die Marauder nur noch Schrottwert.

Nagumo meldete um 7.15 Uhr, als die B-26 ihren Angriff ausgeführt hatten: »Keine Treffer erhalten.«

Diesen Umstand verdankte er dem seemännischen Können seiner Schiffsführer. Die Besatzungen brüllten vor Begeisterung, als die Zeros die langsamen TBF-Maschinen schon weit vor dem Ziel abschossen.

Die Avengers kamen erst gar nicht in wirksame Wurfposition. Anders bei den B-26. Die waren schneller, ihre Piloten erfahrener. Eine stürzte ab, die anderen rasten auf die AKAGI zu. Auch die HIRYU lag im Angriffssektor. Die Mannschaften beider Schiffe sahen, wie die Torpedos ihre Bahnen zogen. Hielten den Atem an. Jetzt ...! Die HIRYU vollführte ein Hartrudermanöver – der Torpedo spurte vorbei.

Sie waren zu langsam; einer wurde sogar mit einer MG-Garbe hochgejagt.

Am meisten war die AKAGI gefährdet. Um 7.11 Uhr drehte der Kommandant Aoki sie hart nach Steuerbord, den B-26 direkt entgegen. Den ersten Torpedo ließ Aoki steuerbord, den zweiten backbord vorbeilaufen; das geschah innerhalb von zwei Minuten. Es war dann Collins MG-Schütze, der zwei Mann tötete, eine Flak lädierte und die Sendeantenne zerschoß. Mayes Bomber zielte als letzter genau auf die Brücke. Alle nahmen volle Deckung.

Admiral Kusaka war überzeugt, daß dies das Ende sein würde. Nur zentimeterhoch donnerte der Marauder schließlich über die Brücke hinweg und stürzte an Backbord ins Meer.

Die ersten beiden Angriffe der Midway-Flieger waren erfolglos geblieben. Der Seeflugspezialist Genda nannte auch die Gründe: Keine Koordination zwischen den TBF und B-26; Torpedos in zu großer Entfernung abgeworfen; Torpedos zu langsam; immer die gleiche Angriffsrichtung, wodurch Massierung des Abwehrfeuers möglich wurde.

Nagumo fühlte sich sicher. Das hier waren nur harmlose Nadelstiche. Lächerlich, wenn die Amerikaner nicht mehr aufzubieten hatten.

*

Auch der japanische Oberbefehlshaber, Admiral Isoroku Yamamoto, der um 7.00 Uhr genau 450 Seemeilen hinter Nagumos Kampfverband hermarschierte, war mit der Lageentwicklung voll zufrieden.

Stolz blickte er über sein Flaggschiff, die mächtige YAMATO, auf die 18 anderen Einheiten der Hauptflotte hinaus. Nagumos hielt sich an die Funkstille. Das war gut so – und beruhigend. Die Funker der YAMATO bastelten aus abgehörten Meldungen der Flugzeuge ein Lagebild zusammen:

US-Flugboot hatte Nagumos Verband geortet. Tomonaga verlangt zweiten Angriff auf Midway. Midway-Maschinen greifen Nagumos Träger an. – Alles in allem nichts Beunruhigendes. Yamamoto, der Kölnisch Wasser liebte, zog ein Fläschchen aus der Tasche und roch genüßlich daran.

Nach dem Abflug der B-26 von Collins kam für Nagumo eine unverhoffte Verschnaufpause. Er konnte nicht ahnen, daß noch Henderson mit den Sturzbombern und Sweeney mit den B-17-Bombern kommen würden. In jedem Falle aber hätte er anders entschieden, wenn er gewußt hätte, daß schon ein Damoklesschwert über ihm schwang: Zu diesem Zeitpunkt starteten nämlich die ersten Trägermaschinen der US-Flotte gegen ihn!

Für Nagumo und seinen Stab bedurfte es keiner zusätzlichen Beweise, daß die Flugzeuge aus Midway gekommen waren. Vor den Angriffen hatte sich der Befehlshaber in der Lage eines Jägers befunden, der nicht weiß, welchen der beiden vor ihm herlaufenden Hasen er aufs Korn nehmen soll. Jetzt aber war ihm klar, daß er die zweite Angriffswelle nach Midway schicken mußte.

Um 7.15 Uhr gab er Befehl, die für den Flottenangriff hergerichteten Flugzeuge wieder umzurüsten: Die Torpedomaschinen sollten Bomben, die Sturzbomber statt der Panzersprengbomben solche mit Aufschlagzünder erhalten.

Dieser Befehl von Nagumo leitete ebenfalls das Desaster ein!

Noch in der Umrüstungsphase, genau um 7.28 Uhr, schlug die Meldung des TONE-Aufklärers, der sich 300 Seemeilen östlich des Verbandes befand, wie eine Bombe ein:

»Anscheinend zehn feindliche Überwasserschiffe gesichtet, 240 Seemeilen von Midway. Kurs 150°, Geschwindigkeit 20 Knoten,«

Überraschung im Stab. Verbissene Gesichter. Unschlüssig-

keit. Wie konnte das passieren? – Es war die fatale Auswirkung einer Panne!

Das Wasserflugzeug Nr. 4 des Kreuzers TONE war eine halb Stunde zu spät gestartet, und niemand hatte es für nötig erachtet, eine andere Maschine loszuschicken, denn der ganze Erkundungsauftrag erschien den maßgebenden Männern als überflüssig.

So geschah es, daß die erste Nachricht die AKAGI erst um 7.28 Uhr erreichte, zu dem Zeitpunkt, als die Umrüstung für den Midway-Einsatz fast beendet war. Dazu war es wiederum gekommen, weil alle anderen Aufklärer, nichts entdeckt hatten eine wahrhaft vom Zufall beeinflußte Entwicklung.

»Überwasserschiffe. Also sind sie doch da! Und noch dazu in Reichweite«, sagte Kusaka, »Das bedeutet, daß wir wieder umdisponieren müssen..«

Nagumo überlegte, und dann widerrief er seinen genau vor 30 Minuten gegebenen Befehl. Um 7.45 ließ er signalisieren:

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

Zwei Minuten später befahl er dem Aufklärungspiloten barsch: »Schiffstypen bestimmen und Kontakt halten!«

Was die Japaner jetzt brauchten, war einfach – Zeit! Zeit, um die eigenen Maschinen wieder mit Torpedos und Panzersprengbomben auszustatten; sie nötigenfalls nochmals umzurüsten, wenn keine Träger auftauchten und der Midway-Angriff geflogen werden sollte; die Schiffe wieder neu zu formieren, weil sie wegen des Torpedoangriffs der Midway-Flugzeuge auseinandergezogen worden waren.

Schließlich brauchten sie Zeit, um Tomonagas Flugzeuge wieder zu landen (zum Glück hatten sie Verspätung!) und um planen zu können, damit sie nicht überrascht wurden. Aber Zeit wurde nun für die Japaner knapp, die Ereignisse überstürzten sich.

Das Radar der ENTERPRISE hatte inzwischen den TONE-Aufklärer erfaßt, und die CAP (Combat Air Patrol = Kampfpatrouille) stieg auf, um ihn abzuschießen, doch er entkam. An Nagumo funkte er:

»Feind besteht aus 5 Kreuzern und 5 Zerstörern.« Sofort setzte er dann hinzu: »Feind ist scheinbar von Trägern begleitet!«

Das war es: US-Flugzeugträger! Also nichts mehr mit Midway-Angriff.

Auf der ENTERPRISE hatte das um 7.28 Uhr erstmals geortete Wasserflugzeug der TONE Überraschung ausgelöst.

Spruance wurde nervös, weil sich der Start lange hinzog.

Während Nagumo noch auf nähere Informationen seines Aufklärers wartete, kam die nächste Überraschung. Um 7.50 Uhr meldete der Jagdschutz der SORYU plötzlich:

»Ungefähr 15 einmotorige Sturzbomber im Anflug aus Südosten.«

Das waren die SBD-Dauntlesses von der VMSB-241 unter Major Lofton B. Henderson. Die anderen Maschinen der Staffel, die alten Vindicators, brachte Major Norris heran, weil sie zu langsam waren und mit den SBD nicht das Tempo hielten.

Hendersons Gruppe hatte viele Schwierigkeiten: 13 von 16 Piloten flogen zum ersten Male eine SBD; die Männer der Staffel kannten einander kaum und fanden keine Gelegenheit, gemeinsam zu üben; wegen der mangelnden Erfahrung hatte Henderson vorgeschlagen, nicht im Sturzflug anzugreifen, sondern horizontal (glide-bombing), wofür die Piloten weniger Geschicklichkeit brauchten, dafür aber länger dem Abwehrfeuer ausgesetzt sein würden, was wiederum die Abschußgefahr erhöhte.

Die Staffel flog auf 9.000 Fuß dicht geschlossen. Nur Henderson hielt sich außerhalb und umkreiste ständig seinen Verband. Gegen 7.50 Uhr rief Captain Fleming über Funk:

»Wir haben Kontakt. Nordwestlich ein Schiff.«

In einem Wolkenloch erschien ein langes, schlankes schwarzes Fahrzeug mit Kurs auf Midway. Dann riß die Wolkendecke schnell auf.

Vier Flugzeugträger, dicht nebeneinander, Zerstörer und ein Schlachtschiff mit Pagodenmasten zerteilten die blaue Wasserfläche. Nun drehten die Träger ab und starteten ihre Maschinen.

7.55 Uhr. Hendersons ruhige Stimme meldete sich: »Angriff auf zwei feindliche CV (Träger) an Backbord voraus.« Die SBD gingen hinunter.

»Hamps!« rief plötzlich Fleming. Rauchstreifen huschten vorbei, dann ein Zero-Jäger, dessen Kanone losbrüllte. Die Garbe erwischte Hendersons Maschine, die linke Tragfläche brannte, das Flugzeug geriet ins Trudeln und stürzte ab. Henderson war tot.

Kurz darauf klatschten die Teile einer anderen SBD in die See.

Captain Elmer Glidden übernahm die Führung und brachte den Rest der Staffel zu einer Wolkenbank. Aber die Zeros griffen wütend an, obwohl die Bordschützen aus allen Rohren schossen. Corporal McFeely, der mit Captain Blain flog, war so aufgeregt, daß er dabei das eigene Heck demolierte. Das MG des Gefreiten Charles Huber hatte plötzlich Ladehemmung, doch Leutnant Moore rief ihm zu, weiterzuzielen. Das half, denn eine Zero drehte schnell ab.

Reed Ramsey, Bordschütze bei Leutnant Doug Rollow, versuchte es mit einem Trick. Er wußte, daß die Japaner die leichtsinnige Angewohnheit der Bordschützen, leere Magazine hinauszubewerfen, zum Angriff zu nutzen pflegten, weil das Nachladen zirka 30 Sekunden dauerte.

Ramsey schmiß eine Bierdose hinaus und hielt den Finger am Drücker. Den Zero-Piloten erwischte es voll, und er ging in die Tiefe.

Doch nun feuerte die Flak. Alle Geschütze riegelten mit Salven den Verband ab, und die SBD tauchten in eine Wolkenbank und auf die andere Seite hinüber, kippten aus 2.000 Fuß ab und griffen an.

Im Sturzflug warfen nun die Männer vom Marinekorps ihre Bomben. Rollow, Fleming, Schiendering und sieben andere. Im Tiefflug, um die Zeros und die Flak zu behindern, donnerten die SBD davon.

Noch einmal gab es prasselndes Abwehrfeuer und Jägerattacken, dann waren sie aus dem Gefahrenbereich heraus. Die Gruppe Henderson meldete, daß zwei ihrer 500-Pfund-Bomben getroffen hätten, doch Nagumo notierte:

»Feindbomber, 9 oder 10, greifen SORYU an. Keine Treffer!« Fregattenkapitän Fuchida begriff nicht, warum die Amerikaner auf diese Weise angriffen: für den Sturzflug zu langsam, für die Torpedos zu hoch, und im Gleitflug eine leichte Beute der Zeros.

Die Schlacht war noch keine zwei Stunden alt, und drei amerikanische Fliegerführer waren schon tot: Parks, Fieberling, Henderson. Ihm wurde mit dem Namen »Henderson-Field« auf der Insel Guadalcanal ein Denkmal gesetzt.

Der dritte Angriff der Amerikaner war erfolglos geblieben. Doch schon erfolgte der vierte ...

Kurz nach sechs hatte Oberstleutnant Walter Sweeney beim Angriff auf die Transportflotte von Simard aus Midway den Befehl erhalten, nordwärts gegen die Träger zu fliegen.

Um 7.32 Uhr, in 20.000 Fuß Höhe, sichteten sie die Feindflotte weit voraus. Die Heerespiloten der B-17-Bomber kannten sich ohnehin in den Schiffstypen schlecht aus und suchten daher die Träger.

Aber Nagumos Verband vollführte Ausweichmanöver, die Flak schoß nicht herüber – bis klar wurde, daß Flugzeuge angriffen. Das war Hendersons Gruppe. Darum war auch keine

Zeit zu verlieren.

Sweeney flog weit voraus, die 15 Maschinen folgten. Dann sah Captain Carl Wuertele die Träger und gab die Meldung durch. Er scherte mit drei Maschinen aus dem Verband aus, Captain Paul Payne in seiner »Yankee Doodle« ging ebenfalls mit seiner Kette in Angriffsposition. Payne rief Sweeney, der kam mit seiner »Knucklehead« angebraust und befahl den sofortigen Angriff.

Eigentlich begann der Angriff um 8.14 Uhr, doch die Sache war verfahren. In Ketten zu je drei Maschinen griffen sie einzeln an. Taktische Erfahrung wurde durch Elan ersetzt. Als sich von Wuertes »Hell-On-Wings« die Bomben lösten, schrie die Crew begeistert.

Die japanischen Kanoniere feuerten, und ein Geschoß hätte beinahe Sweeney erwischt. Aber der Draufgänger, der stets in Strümpfen flog und von der West-Point-Akademie kam, behielt die Nerven, Nagumos Schiffe zu betrachten.

Es waren die Veteranen von Pearl Harbor: KAGA (»Increased Joy«) und AKAGI (»Red Castle«), ein bißchen kleiner als die US-Typen der Essex-Klasse; und die Schwester-SORYU (»Blue Dragon«) und HIRYU (»Flying Dragon«), ein bißchen kleiner und leichter als die Independence-Klasse. AKAGI und KAGA waren vom gleichen Typ, ihre Aufbauten (»Islands«) befanden sich an der Backbordseite.

Nagumo erhielt um 7.56 Uhr die Meldung, daß die AKAGI und HIRYU in Gefahr seien, »gebombt« zu werden. Die Träger feuerten einige Salven und zogen sich unter Wolkenbänke zurück, die weitere Abwehr überließen sie den Kampfpatrouillen.

Die Zeros stürzten sich nun auf die B-17. Captain Faulkners Maschine erhielt Treffer, doch da feuerten die Bordschützen. Die Armierung der Bomber war enorm und hielt die Zeros in sicherem Abstand.

Fast ungehindert warfen die Amerikaner ihre Bomben,

mächtige Wassersäulen hoben sich aus dem Meer und überspülten die Schiffe, so daß es aussah, als ob sie getroffen worden wären. Wuertele und Brooke Allen meldeten je einen Treffer an, aber Sweeney war skeptisch. Noch besser wußte es Nagumo: »Keine Treffer!«

Also der vierte erfolglose Einsatz!

Eben kehrte Tomonagas Verband von Midway zurück, und die Piloten waren bestürzt, als die SORYU und HORYU hinter Qualm und Wasserkaskaden unterzugehen drohten. Von ihren Trägern informiert, kreisten die Maschinen hilflos über dem Verband, und die Piloten flehten darum, daß die Bomben nicht treffen möchten.

Tomonaga selbst hatte kaum noch Treibstoff, weil ein Flügeltank zerschossen worden war. – Um 8.00 Uhr waren die B-17 fort, jeden Moment mußten die Landesignale kommen.

Nagumo war mit dem bisherigen Schlachtverlauf zufrieden: vier Angriffe abgewehrt, kein Schiff ausgefallen.

Nun meldete sich auch der TONE-Aufklärer wieder:

»Gegner von einem Träger begleitet, der abgesetzt läuft.«

Endlich Klarheit. Aber nur einer? Vermutlich gab es noch andere US-Träger. Wo steckten sie?

Der geplante Midway-Angriff fiel endgültig aus. Nun galt es, den Träger auszuschalten. Die einzige Frage war: Wann? Sofort angreifen oder warten, bis die zweite Welle dafür umgerüstet war? Sollten zuvor Tomonagas Maschinen an Bord genommen werden? Sollte man warten, bis die Jäger der Kampfpatrouille wieder nachgetankt hatten?

Das Auftauchen der US-Flotte in diesem Zeitpunkt kam zwar unerwartet, doch Nagumo und sein Stab paßten sich schnell der veränderten Lage an: Je früher der Feind auftauchte, desto eher konnte er vernichtet werden. Nagumo hatte inzwischen die Funkstille aufgehoben und setzte sich mit dem OB (Oberbefehlshaber) Yamamoto direkt in Verbindung:

»Vier Flugzeugangriffe abgeschlagen, kein eigenes Schiff beschädigt – jetzt jagen wir die feindliche Flotte.«

Yamamoto war einverstanden und erhöhte sofort die Marschgeschwindigkeit seiner Hauptflotte, die 430 Meilen hinter Nagumo stand.

Aber mitten in die Planungsarbeit hinein krachten die Kanonen der TONE. Was war nun wieder los?

8.14 Uhr. Die Nachzügler von Hendersons VMSB-241, elf veraltete Vindicators des Marinekorps, flogen in 13.000 Fuß Höhe an. Major Norris führte. Er war eben von einer Pilotenschule abkommandiert worden und begriff nicht, was es bedeutete, mit diesen »Mühlen« gegen einen kampferprobten Trägerverband anzutreten.

Als er um 8.17 Uhr auf die Japaner stieß, fegten sofort die Zeros heran und vollführten vor den Augen der unerfahrenen US-Crews tollkühne Kapriolen. Dann schossen sie.

Der Gefreite Starks in Leutnant Cummings Maschine war der erste Tote dieses Verbandes.

Norris führte seine Squadron im Gleitflug in die Wolken, die auf 2.000 Fuß Höhe lagen. Von dort aus stieß er auf ein Schlachtschiff hinab, und die anderen folgten; den in der Nähe stehenden Träger anzugreifen, blieb aussichtslos, die Flak war zu massiv.

Nacheinander warfen die Vindicator-Crews aus 500 Fuß auf die Schlachtschiffe HARUNA und KIRISHIMA, die sie nur knapp verfehlten.

Wenn auch arg ramponiert, kehrten wider jede Erwartung sechs Maschinen nach Midway zurück, fünf blieben vor dem Feind.

Kapitän zur See Tamotsu Takama hatte die HARUNA geschickt durch den Bombenhagel gelotst. Zwar detonierten um 8.29 Uhr zwei Bomben dicht an dem alten Schlachtschiff, doch Korvettenkapitän Yoshino, Leiter der Schadenskontrolle, meldete keine ernsten Treffer.

Admiral Kusaka, Chef des Stabes, war erleichtert. Alles lief bestens. Fünf Fliegerangriffe ohne eigene Verluste abgewehrt: Torpedoflieger, Marauder, B-17, SBD (die seltsamerweise horizontal angriffen) und nun die Vindicators. Nun war bekanntgeworden, daß sich auch noch ein U-Boot (es war die NAUTILUS) herumtrieb.

8.30 Uhr. Der TONE-Aufklärer meldete: »Zwei weitere Kreuzer westlich der bereits gemeldeten Schiffe mit 20 Knoten Fahrt gesichtet.«

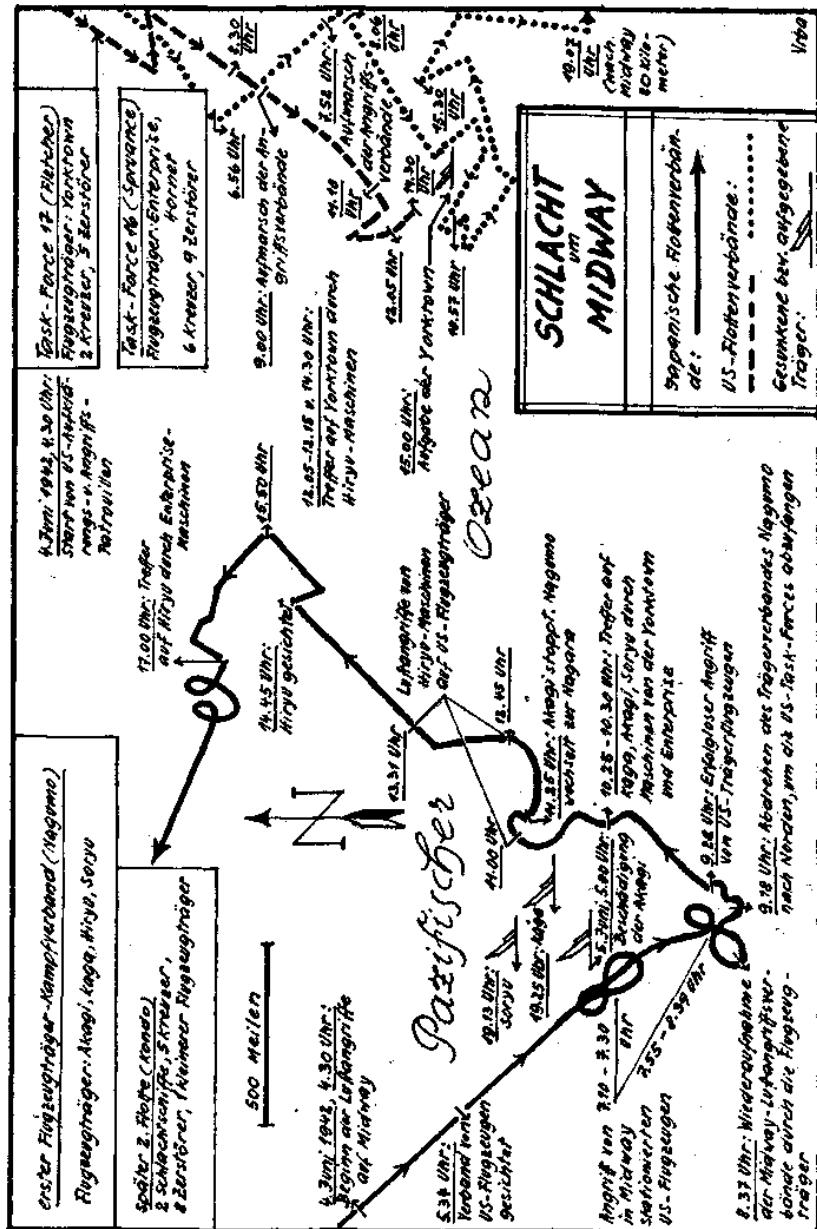
»Das deutet auf einen zusätzlichen Verband hin«, sagte Kusaka. »Wir müssen jetzt schnell handeln. Die Umrüstung für Schiffsziele ist noch nicht beendet, die Torpedomaschinen stehen noch unter Deck. Tomonagas Maschinen warten noch immer auf die Landeerlaubnis, und die Jäger von den Kampfpatrouillen sind noch nicht frisch aufgetankt worden. Ich habe das Gefühl, daß in den nächsten Minuten Entscheidendes passiert.«

Nagumo wurde einer Antwort enthoben, weil eine wichtige Nachricht eintraf.

Konteradmiral Tamon Yamaguchi, der die 2. Trägerdivision mit der HIRYU und SORYU befehligte, funkte: »Halte es für ratsam, Angriffsverband sofort zu starten.«

Was er selbst tun würde, sagte er auf seinem Flaggschiff, der HIRYU, seinen Stabsoffizieren: »Sofort mit allem angreifen, was überhaupt fliegen kann, egal, ob gerade die richtigen Flugzeuge Bomben oder Torpedos geladen haben und ob die Jäger startklar sind. Sofort los! Nach den fünf Angriffen ist es den Yankees zuzutrauen, daß sie noch andere Trümpfe im Ärmel haben. Darum zählt jetzt jede Sekunde. Unglaublich, daß bisher nichts unternommen, worden ist. Unverantwortlich.«

Nagumo las die Nachricht und gab sie wortlos an Kusaka weiter, auch Genda überflog das Blatt aus der Funkkladde. Keiner sagte etwas.



Der Karrieremacher, der allgemein als der Nachfolger Yamamotos angesehen wurde, hatte bisher zielstrebig seine Laufbahn verfolgt und sogar in Amerika studiert. Yamaguchi, der den forschenden modernen Geist in der Kaiserlichen Marine zu verkörpern verstand, verstieß jedoch unweigerlich gegen das strenge Reglement, wenn er Besserwisserei an den Tag legte.

»Der Vorschlag bedeutet die Vergeudung von Flugzeugen. Zum Sofortangriff könnten wir nur die Bomber einsetzen, weil die Jäger zum Trägerschutz hier bleiben müssen. Bomber ohne Jäger aber sind verloren. Das beweisen gerade eben die Amerikaner«, sagte Kusaka. »Ich schlage daher vor: Abwarten und den Vernichtungsschlag vorbereiten. Der zweite Midway-Angriff kann warten. Zuerst müssen Tomonagas Maschinen und die Patrouillen-Jäger an Bord genommen werden. Dann sämtliche Maschinen umrüsten und auftanken, auch die der zweiten Welle. Wenn das erledigt ist, greifen wir die US-Flotte massiv an.«

Nagumo nickte und wandte sich an Genda: »Holen Sie zuerst die Midway-Flugzeuge runter. Sie sind seit vier Stunden in der Luft, die meisten sicher mit fast leeren Tanks. Das dürfte in dreißig Minuten zu machen sein. Wenn wir noch länger warten, schlagen sicher Dutzende in die See – den Verlust an Piloten und Maschinen können wir nicht riskieren. Im übrigen stimme ich dem Vorschlag Kusakas zu und lehne Yamaguchis Empfehlung strikt ab.«

Als alle Flugdecks frei waren, drehten die Träger in den Wind, um 8.37 Uhr sausten an den Masten die Landesignale empor und forderten Tomonagas Piloten zur Landung auf.

Auf der HIRYU landete ein Bomber auf nur einem Rad, sie fanden den Piloten ohnmächtig im Cockpit. Leutnant Kadano hatte ein US-Jäger das Bein zerschossen, trotzdem hatte er den Angriff und den Rückflug durchgestanden.

Feldwebel Tanaka landete ebenfalls halb bewußtlos und mit einem Kopfschuß auf der KAGA. Mit roten Flaggen forderten

ihn die Deckscrews auf, das Fahrgestell auszufahren – fast hätte er eine Bauchlandung gemacht.

Auf der SORYU ging Leutnant Abe zur Brücke, um sich bei Kapitän zur See Yanagimoto zurückzumelden. Der hörte gar nicht zu, weil er andere Sorgen hatte.

Selbst Tomonaga, der Fliegerführer gegen Midway, fand kein Gehör. Kapitän zur See Kaku und Admiral Yamaguchi waren in die neuen Pläne vertieft, ein zweiter Midway-Angriff interessierte jetzt nicht.

Tomonaga nahm diesen Befehl Nagumos gleichgültig zur Kenntnis. Doch dann nagelte ihn der Admiral sofort fest:

»Die Horizontalbomber der HIRYU werden sofort mit Torpedos versehen. Auch die der SORYU. Die Maschinen fliegen in zweiter Welle gegen die US-Schiffe.«

Er wies den Leutnant noch in die Einzelheiten ein, dann stürzten beide auf das Deck hinunter, um das Nötige zu veranlassen. Um elf mußten die Flugzeuge starten.

Auf der AKAGI landeten die Midway-Maschinen ohne Zwischenfall.

Die Leutnante Kito und Kanoye krochen aus ihren Maschinen, winkten einander kurz zu und schleppten steifbeinig zu ihren Kajüten hinauf, wo sie ihre Kampfanzüge abstreiften, sich auf die Betten warfen und sofort einschliefen, während ihre Flugzeuge gewartet, gecheckt und für den nächsten Einsatz aufgetankt wurden.

Auch für Nagumo gab es eine Atempause. Sein Verband hatte sich nach den Angriffen der US-Flieger neu formiert, die Midway-Flugzeuge und die zusätzlich eingesetzten Jagdmaschinen waren an Bord und wurden startklar gemacht, die Umrüstung lief auf vollen Touren. Nun hoben von der CHIKUMA vier Aufklärer ab, um die Nr. 4 der TONE abzulösen und weiter am Feind zu bleiben. Der TONE-Pilot gab um 8.55 Uhr durch: »Zehn feindliche Torpedoflugzeuge mit Kurs auf Sie.«

»Sollen sie kommen!« sagte Nagumo gleichmütig und erwartete wieder einen »verlorenen Haufen«, den sie – wie die anderen – schnell aufreiben würden. Zudem war er jetzt mit wichtigeren Dingen beschäftigt; womit, das blinkte der Morsescheinwerfer der AKAGI dann an die Verbandsschiffe: »Nach Landung aller Flugzeuge Kurs Nord. Wir planen, feindlichen Verband anzugreifen und zu vernichten.«

Seine Absichten gab der Admiral über Funk auch an den OB Yamamoto durch, der mit der Hauptflotte noch immer über 400 Seemeilen hinter dem Kampfverband herlief: »Gegner setzt sich aus einem Träger, fünf Kreuzern und fünf Zerstörern zusammen, die um 8.00 Uhr auf 10° gesichtet wurden; Entfernung 240 Seemeilen von AF (Midway). Wir laufen an.«

Ging nicht alles nach Plan? Kurz nach 9.00 Uhr war Tomonages letztes Flugzeug gelandet, und um 9.17 Uhr änderte der gesamte Verband den Kurs um 70° nach Nordosten. Um Zeit zu gewinnen, wurde dafür kein Verbandsmanöver befohlen, sondern jedes Schiff wendete für sich, was dann eine Verschiebung im Träger-Karree bewirkte: Rechts führte jetzt die HIRYU vor der AKAGI, links die SORYU vor der KAGA.

Die Kurskorrektur verlief glatt, und der zweite Angriff, diesmal gegen die US-Schiffe, würde wiederum gemäß »Organisation Nr. 5« ablaufen: 18 Torpedomaschinen von der AKAGI und 27 von der KAGA; 36 Sturzbomber von der HIRYU und der SORYU sowie je 3 Jäger, zusammen 12, von jedem Träger. Nagumo wollte ursprünglich mehr Jäger zuteilen, doch der Verband war stark genug. Punkt 10.30 Uhr sollte gestartet werden, und Nagumo gönnte Yamaguchi einen Wutanfall – ihm erschien es besser, zu warten und dann massiv loszuschlagen.

9.18 Uhr. In der Nähe der TONE setzte ein Zerstörer eine Rauchwand, dann die TONE auch. Alarmmeldungen tickerten durch die Funkstellen, und in den Maschinenräumen hüpften

die Zeiger der Maschinentelegraphen auf AK (Äußerste Kraft voraus).

Der Ausguck auf der CHIKUMA zählte 16 Torpedoflugzeuge, die rund 20 Meilen entfernt und aus östlicher Richtung nahten. Es waren nur fünfzehn – trotzdem. In rasanter Fahrt sprangen sie aus dem Horizont und gingen sofort in Angriffsposition.

Es waren die ersten US-Trägermaschinen, die ihr Ziel fanden. Das war auch der Auftakt zur eigentlichen Trägerschlacht in den Gewässern um Midway. Weder Japaner, noch Amerikaner konnten ahnen, daß sie sich in den nächsten Stunden das kürzeste, turbulenteste und in seiner strategischen Bedeutung einmaligste Gefecht liefern würden. Noch weniger konnten sie ahnen, welche entscheidende Rolle in diesem Ringen Zufall, Unwägbarkeiten und daraus resultierende Fehlschüsse spielen würden.

Nagumo und sein Stab, noch mit den Angriffsvorbereitungen befaßt, horchten nun doch auf. Torpedomaschinen – aus Osten! Midway aber lag südöstlich. Also Trägermaschinen! Verdammtd. Und das mitten in die Bereitstellung hinein? Ausgeklügelte Taktik oder Zufall? Egal, jetzt wurde es jedenfalls kritisch.

Kusaka sprach aus, was alle befürchteten: »Und wenn es mehrere Träger sind? ...«

»Unmöglich. Träger kann man nicht verstecken. Die Aufklärer hätten sie unbedingt sehen müssen«, meinte Genda beschwichtigend.

»Unsere Abwehr meldet sie im Südpazifik«, sagte Nagumo, mehr, um sich selbst zu beruhigen, als zu überzeugen.

Plötzlich gab es Fliegeralarm!

*

Admiral Spruances Absicht, bis auf die Reservemaschinen und

die Kampfpatrouillen (Combat Air Patrol) alle Trägermaschinen der ENTERPRISE und HORNET für einen massiven Schlag gegen die japanischen Träger einzusetzen, stieß auf technische Schwierigkeiten.

Auf und unter Deck entstanden Staus und Behinderungen, Platzprobleme traten auf. Geplant war, daß sich die Flugzeuge über den Trägern sammeln, gemeinsam losfliegen und auch zusammen angreifen sollten.

Die Task Force 16 unter Führung von Admiral Spruance war von Admiral Fletcher dem Befehlshaber der Talsk Force 17 und zugleich OB beider Verbände, angewiesen worden, anzugreifen, sobald die Position der Japaner feststand; Fletcher selbst wollte seine TF 17 nachführen, wenn seine elf Erkundungsmaschinen zurück sein würden.

7.00 Uhr. Auf der ENTERPRISE und der HORNET ertönten die Lautsprecher: »An die Maschinen!«

Über der See lag noch leichter Dunst, und weit draußen stocherten vereinzelte Sonnenstrahlen wie hellschäftige Lanzen in die Diesigkeit. Monoton klatschte die Dünung gegen die Schiffe, doch ihr dumpfes Rauschen erstarb schnell im Motorenlärm.

Auf der ENTERPRISE starteten zuerst die Sturzbomber. Es war 7.06 Uhr, als Korvettenkapitän Wade McClusky, der die gesamte Gruppe des Trägers führte, als erster losflog.

Fregattenkapitän Dick Best, Führer der Dauntless-Sturzbomber von Bombing 6, folgte dicht hinterher, und nach ihm brausten die restlichen Stukas qualmend und brüllend vom Schiff.

Wie vereinbart, schlossen die Maschinen über dem Träger zu einem Kreis auf und warteten auf die Torpedoflugzeuge und Jäger. Fünfzehn Minuten verstrichen, eine halbe Stunde – nichts. McClusky fluchte, denn durch die Warterei wurde unnütz Treibstoff verplempert. Aber er konnte nicht wissen, was unten zu der Verzögerung führte.

Dafür gab es mehrerer Ursachen: Um 7.28 Uhr war plötzlich der Aufklärer von der TONE entdeckt worden, und Spruance war schon nahe daran gewesen, den Start abzublasen, doch sein Stabschef Browning hatte es verhindert; nur die Hälfte der von Spruance angeforderten Maschinen konnte gleichzeitig auf das Flugdeck befördert werden. An einigen Maschinen mußten die Bomben ausgetauscht werden. An einer Torpedomaschine mußte noch eine Reparatur durchgeführt werden; zudem bewirkte der erste kriegsmäßige Einsatz mißliche Pannen anderer Art, die auf mangelnder Erfahrung beruhten – bei den Japanern waren solche Einsätze Routinesache.

Um 7.45 Uhr verlor Spruance die Geduld. Er konnte und wollte nicht länger warten, denn der TONE-Aufklärer an der südlichen Kimm bürgte für die Möglichkeit, daß die sicher von ihm schon alarmierten Japaner bereits Trägermaschinen hierher unterwegs hatten.

Kurzerhand verwarf er seinen Plan, mit allen Maschinen gleichzeitig angreifen zu lassen; was in der Luft war, mußte losfliegen, die übrigen sollten folgen. Mit Morsescheinwerfer wurde McClusky verständigt: »Auftrag durchführen!«

Sofort ging Bombing 6 mit McClusky an der Spitze auf Südwestkurs.

Während die Stukas langsam im Dunst verschwanden, starteten die Wildcat-Jäger von Fighting 6. Leutnant Jim Gray führte sie. Im Vollgas hetzte seine F4F davon, ihr folgten die Maschinen von Sayer, Rogers und den anderen. Kaum war die Staffel vom Träger weg, stieg sie in einem steilen Bogen in den Himmel, um sich später über die Bomber zu setzen.

Als letzte hoben die Devastator-Torpedoflugzeuge von Torpedo 6 unter Fregattenkapitän Gene Lindsey ab, und es war schon reichlich spät: 8.06 Uhr.

Dieser Flugzeugtyp war langsam, schwerfällig, deshalb sollte er auch bald durch die neuen »Avengers« abgelöst werden. Es dauerte einige Zeit, bis die Squadron auf 1.000 Fuß

Marschhöhe gekommen war und sich in der Dunstwand auflöste.

Fast auf die Minute genau flogen auch die Torpedomaschinen von Torpedo 8 der HORNET los. Das ergab sich dadurch, daß Kapitän Marc Mitcher, der Kommandant des Trägers, eine andere Abflugfolge gewählt hatte. Er schickte die langsamsten Torpedomaschinen voraus, während die Bomber und Jäger über dem Schiff sammelten. Später würden sie aufholen und gemeinsam angreifen können. Er hatte auch Bedenken, daß die Verbindung zwischen den auf 1.000 Fuß fliegenden T-Maschinen und den sich auf 19.000 Fuß haltenden übrigen Flugzeugen sonst leicht verlorengehen würde.

So kam es, daß Torpedo 6 und Torpedo 8 allein, jedoch so dicht zusammen flogen, daß sie kaum zu unterscheiden waren. Doch nur kurze Zeit, denn sie schlugen bald unterschiedliche Richtungen ein. Während Torpedo 6 unter dem peinlich genauen Gene Lindsey auf dem vorgeschriebenen Kurs blieb, bog Torpedo 8 mit ihrem Führer, Leutnant zur See John Waldron, nach rechts ab und hielt sich westwärts. Aus diesem Umstand sollte später eines der schwerwiegendsten Mißverständnisse entstehen.

Nacheinander starteten nun auch die Stukas und Jagdmaschinen der HORNET, sie formierten sich: Voraus die Bombing 8 mit Commander Stan Ring, dann Fighting 8 unter Pat Mitchell.

Insgesamt hatte nun die TF 16 vorerst 119 Flugzeuge in der Luft: 20 Jäger (Wildcats), 29 Torpedomaschinen (Devastators) und 70 Sturzbomber (Dauntlesses).

Nun flog der Verband feindwärts – und suchte. Die Position des Gegners war unklar, die letzten Meldungen waren schon Stunden alt. Und woher sollten sie wissen, daß Nagumo, nachdem er die gegen Midway angesetzten Flugzeuge an Bord genommen und den Angriff gegen die US-Schiffe beschlossen

hatte, eine Kursänderung nach Norden befahl? – Ein neuer Umstand, der sich für die Amerikaner nachteilig auswirken sollte.

Auch der Oberbefehlshaber, Admiral Fletcher, wußte von Nagumos Kurskorrektur nichts. Nach sieben Uhr erhielt er die Nachricht, daß Spruance seinen Angriffsbefehl ausführen und die Maschinen der ENTERPRISE und HORNET sofort starten würden.

Auf der YORKTOWN hielten die Staffelführer noch ihre Einsatzbesprechungen ab. Der taktische Plan sah vor: Zuerst greift Fighting 3 an, dann Bombing 3, zuletzt Torpedo 3. Man hoffte, dadurch das Ziel so beschädigen zu können, daß auch die langsamsten T-Maschinen herankommen könnten.

Aber die Durchführung des Plans hing weitgehend vom Jägereinsatz ab. Dafür war Fregattenkapitän Jimmy Thach zuständig. Er war bereit, bis zu 175 Meilen vorzustoßen, und auch Fregattenkapitän Max Leslie, der Bombing 3 führte, wollte mitmachen.

Oscar Pederson, Führer der YORKTOWN-Fluggruppe, schlug vor, die T-Maschinen zuerst zu starten, Jäger und Bomber würden sie später überholen; dadurch würde Treibstoff gespart.

Es war das Konzept von der HORNET. Dann redeten sie über das Zielgebiet. Die letzte Kontaktmeldung war aber schon alt. Murr Arnold, der Flugoffizier, sagte zerknirscht: »Faule Sache, wenn wir keine genauen Koordinaten haben. Die letzte Meldung datiert von sechs-Uhr-zwo. Uralter Schnee. Danach sollen die Japaner mit dem Wind auf Midway zulaufen, und das tun sie sicher so lange, bis sie ihre Mühlen wieder gelandet haben, die jetzt auf dem Atoll Rabatz machen. Kurzum: Wenn ihr im Zielgebiet nichts findet, den Schwanz herumdrehen und nach Nordwesten dampfen – auf dem Gegenkurs der Japaner, okay?«

Inzwischen stand Admiral Fletcher ungeduldig auf der

Brücke und hoffte auf eine Nachricht über die noch nicht gefundenen beiden Feindträger. Aber es tat sich nichts. Um 8.38 Uhr beschloß er, zu handeln, denn schließlich bildete er ebenfalls ein potentielles Angriffsziel des Gegners.

Ganz wohl war ihm jedoch nicht, denn schon einmal, im Korallenmeer, war er in einer ähnlichen Situation nur durch Zufall der Katastrophe entronnen. Aufgrund einer ungenauen Kontaktmeldung hatte er in der Korallensee seine gesamte Fluggruppe gegen den kleinen Geleitträger SHOHO eingesetzt, während die großen Träger ZUIKAKU und SHOKAKU ungesiehen in Reichweite lagen. Er hatte Glück, daß er nicht mit Bomben eingedeckt worden war – und dieses Risiko wollte er nicht noch einmal eingehen.

Plötzlich kam ihm der Gedanke, wie er beide Absichten – Angriff und Abwehr – verwirklichen konnte: Bombing 3, Torpedo 3 und 6 Maschinen von Fighting 3 für den Angriff; Scouting 5 (trug die Nummer »5«) und der Rest von Fighting 3 für die Abwehr.

Die Zurückbleibenden fluchten zwar, aber der OB blieb fest.

Um 8.40 Uhr kam der Befehl: »An die Maschinen!«

8.45 Uhr. Lem Massey hob mit den 12 Torpedomaschinen ab. Ein paar junge Piloten hatten Bedenken, ob sie mit der »Gurke« (Torpedo) überhaupt von Deck kommen würden. Dann zog Max Leslie mit seinen dunkelblauen Sturzbombern von Bombing 3 los.

Leutnant Paul Holmberg war so dicht hinter seinem Staffelführer, daß er im Luftwirbel von Leslies Maschine beinahe abgestürzt wäre, die 1.000-Pfund-Bombe hätte fast das Deck rasiert, und die herumstehenden Seeleute hechteten schon vorsorglich in Deckung.

Zwölf Minuten lang kreisten dann die Bomber hoch über der YORKTOWN, ehe sie den vorausfliegenden T-Maschinen folgten. Es war schließlich 9.05 Uhr, bis auch Jimmy Thach seine sechs Jäger von Bord hatte. Die Besatzung des Trägers

winkte ihm nach, und der Kreuzer ASTORIA morste:
»Erfolgreiche Jagd und gute Heimkehr!«

Fünf Minuten später knallte eine Explosion und riß direkt vor Thach eine Wasserfontäne aus der See. Was war passiert? Nirgends ein Schiff! Der Grund lag woanders.

Hoch über den Jägern fluchte Leslie. Er hatte der Staffel befohlen, die Bomben scharf zu machen, und als er den Hebel der neuen elektrischen Anlage umlegte, fiel die Bombe und traf unten beinahe die Jäger.

Kurz darauf fiel wieder eine Bombe. Das reichte jetzt. Leslie warnte unter Mißachtung der Funkstille alle Piloten und sagte, sie sollten nur den Handhebel bedienen. Wieder sausten zwei Bomben ins Meer. Leslie fluchte erneut.

Jägerführer Thach und seine fünf Männer kriegten fast Zustände, als um sie herum die vier Bomben krepierten, und sie waren froh, als sie um 9.30 Uhr zu den Torpedomaschinen aufschlossen.

Nun waren sie alle beisammen und flogen in einer vertikalen Staffelung: ganz oben, auf 16.000 Fuß die Stukas, darunter die Jäger, und ganz unten, auf 1.500 Fuß Höhe, die Torpedoflugzeuge. So zogen sie weiter. Klarer Himmel, am Horizont ein paar Kumuluswolken, unten die weite leere See. Es ging auf zehn. Wo waren die Japaner?

*

Die Unternehmen von ENTERPRISE und HORNET entbehrten jeder Koordination. Diese Kunst mußten die Amerikaner erst noch lernen. In der Praxis sah das jetzt so aus, daß die Squadron von Torpedo 6 unter dem peniblen Gene Lindsey (ENTERPRISE) mit Südwestkurs gemäß Anweisung flog, und Torpedo 8 (HORNET) von dem ungestümen Waldron westwärts geführt wurde.

In seiner unorthodoxen Art hatte Waldron vor dem Start

seinen Männern erklärt: »Ich bin sicher, daß die Japse ihren Kurs ein paarmal geändert haben, ehe wir dran sind. Deshalb schlage ich vor, macht euch wegen der Navigation keine Kopfschmerzen und fliegt einfach hinter mir her.«

Und nun flogen sie hinter ihm her nach Westen, obwohl die Japaner im Nordwesten stehen sollten. Aber Waldrons Ansicht war gar nicht einmal so abwegig, denn Nagumo hatte ja tatsächlich die Marschrichtung geändert.

Nun aber geschah etwas Seltsames. Leutnant Jim Gray, der Fighting 6, die Jägerstaffel der ENTERPRISE, führte, hatte den Auftrag, seine Torpedostaffel, nämlich Torpedo 6, zu schützen.

Ganz allgemein sind Torpedomaschinen, die langsam fliegen und beim Angriff genauen Kurs halten müssen, unbedingt auf ausreichenden Jagdschutz angewiesen, wenn sie nicht schon vor dem Abwurf eine Beute der Feindjäger werden wollen.

Das wußten natürlich die Japaner, die selbst hervorragende Torpedoflieger hatten, genau. Hinzu kommt, daß ein Torpedotreffer verheerende Wirkung zeigt und einem auf kurze Distanz gut angesetzten Torpedo nur mit schnellen und gekonnten Schiffsmanövern zu entrinnen ist. Kein Wunder also, wenn sich die Kampfpatrouillen der Träger stets blindwütig zuerst auf die Torpedomaschinen zu stürzen pflegten, um sie noch vor dem Abwurf zu vernichten.

Jim Gray hatte aber niemand gesagt, daß eine Maschine ausgefallen war und Torpedo 6 nur 14 Flugzeuge umfaßte, während Torpedo 8 mit 15 Einheiten vollzählig war. Als sich nun die beiden, erst dicht beieinander fliegenden Squadrons lösten und verschiedenen Kurs einschlugen, setzte sich Gray mit seinen Jägern irrtümlich über die »vollständige« Staffel – die Torpedo 8! So hatte er es auch mit Art Ely, dem Operationsoffizier, abgesprochen: Gray sollte hoch genug fliegen, um gleichzeitig Torpedo 6 und Bombing 6 gegen auftauchende Zero-Jäger schützen zu können. Schließlich hatten gerade die Bomber in der Schlacht im Korallenmeer die

höchste Verlustrate zu verzeichnen gehabt. Aber auch die T-Maschinen bedurften des Jägerschutzes, und bei Gefahr sollte Ely einfach durchgeben: »Komm runter, Jim!«

Während nun Fighting 6 und Torpedo 8 weiterflogen, sah Gray eine andere Torpedostaffel, die Südwestkurs hielt. Eine Weile versuchte er, beide abzuschirmen, doch die Kurse liefen dann so weit auseinander, daß er es aufgab.

Er ahnte jedoch nicht, daß die zweite Squadron Torpedo 6 war, jene Einheit, für die er Jagdschutz fliegen sollte. Unter ihm dröhnten die 15 Flugzeuge von Torpedo 8 stur weiter, ohne sich um Gray und seine Jäger, um Navigation oder sonst was zu kümmern, denn der entschlossene Waldron führte sie ja an; es beruhigte alle Crews, diesen energischen Führer vorne dran zu wissen.

Um 9.00 Uhr gab er durch, daß sie von einem feindlichen Wasserflugzeug beobachtet würden, doch es drehte bald ab.

Südlicher, über den Wolkenranken, brausten 35 Stukas und 10 Jäger von der HORNET mit Südwestkurs entlang. Später wußte niemand mehr, ob es an der Wolkenbedeckung oder an den unterschiedlichen Kursangaben gelegen hatte – jedenfalls klappte das Sammeln zum gemeinsamen Angriff nicht. Im entscheidenden Augenblick jedenfalls war Torpedo 8 allein – und wurde aufgerieben.

Als Torpedo 8 in das Zielgebiet einflog, zog Waldron seine Staffel weiter auseinander, um besser beobachten zu können. Bald darauf standen zwei Rauchsäulen am Horizont, und Waldron wackelte mit den Tragflächen, damit die anderen Piloten aufschließen sollten.

Es war gerade 9.20 Uhr, als Torpedo 8 ganz allein im Tiefflug und mit Vollgas auf Nagumos Kreuzer- und Zerstörerschirm losbrauste.

Nagumo hatte zwei Minuten vorher nach Norden wenden lassen, nachdem die aus Midway heimgekehrten Flugzeuge gelandet worden waren. Da diese Prozedur fast zwei Stunden

gedauert hatte, war Spruances vorausberechneter Standort der Feindträger zu diesem Zeitpunkt noch nicht erreicht worden.

Bedingt durch die ungenauen Positionsangaben über die Japaner, die Weite des Ozeans in Verbindung mit der Schnelligkeit der Schiffe (Nagumo ließ 30 Knoten Fahrt aufnehmen) sowie Mißverständnisse und Koordinationsmängel seitens der Amerikaner, brachten die ersten Angriffe den US-Fliegern nur Mißerfolge. Die Flugzeuge besaßen noch kein Radar, also mußte der Gegner in der schier grenzenlosen Wasserwüste gesucht werden; das aber kostete viel Zeit – und vor allem Treibstoff.

Major Stanhope C. Ring, der die Sturzbomber der HORNET kommandierte, traf dort, wo der Feind zu finden sein sollte, nichts als Wasser an.

Inzwischen brauste Nagumos Verband in Höchstfahrt nordwärts und weg von Midway.

Ring wandte sich verärgert und auf gut Glück nach Süden, und 35 Stukas und 30 Jäger folgten ihm irrtümlich, wodurch wiederum der Jagdschutz für die Torpedoflugzeuge ausfiel.

Durch Rings Kursmanöver aber wurde ein gutes Viertel des amerikanischen Angriffsverbandes der nun entbrennenden Schlacht entzogen, zehn Jägern ging der Treibstoff aus, und sie stürzten ab, ohne den Gegner überhaupt gesehen zu haben. Die drei Staffeln der Torpedomaschinen jedoch flogen nacheinander und allein ins Verderben.

Es ist nie bekannt geworden, wie und warum gerade der eigenwillige Waldron als erster auf die Japaner stieß. Als er sich mit Torpedo 8 näherte, konnte er drei Träger ausmachen, die bereits Ausweichmanöver durchführten. Waldron wunderte sich, doch er konnte nicht wissen, daß knapp vor ihm die Vindicators aus Midway angegriffen hatten.

Torpedo 8 raste nun in eine Flak-Mauer, und eine Maschine wurde sofort von einem Volltreffer zerrissen.

Die Abwehr allein hätte schon ausgereicht, den Schiffs-

verband zu schützen, doch nun fielen auch noch die Zero-Jäger wie gierige Wölfe aus dem Himmel. Die lahmen, schwerbepackten und verlassenen T-Maschinen starben nun wie die Fliegen.

Waldron, der den in der Mitte liegenden Träger anvisierte, schrie: »Achtet auf die Jäger!« – Krachen, Splittern – »Ich würde eine Million drum geben, wenn ich wüßte, wer ... meine beiden Nachbarn ... gehen aufs Wasser ...«

Leutnant Gay, der hinter ihm flog, hörte Waldrons Stimme, dann die seines eigenen Bordschützen:

»Sie haben ... mich ... erwischt!«

Die Hölle tat sich auf: Flakbeschuß aus allen Rohren, qualmende, pfeifende, nebelnde Schiffe, überall Rauch, Feuergirlanden und Schießlärm – und im wilden Wirbel fegten die senfgelben Zero-Maschinen, von todesmutigen Männern bedient, durch das Qualmgebirge und die eigene Flak.

Keine US-Maschine kam auch nur in Wurfposition. Zerhauen, brennend, in Trümmer zerlegt knallten die Angreifer in die See, zerwühlten sie, aufbrechende Krater und hochschießende Fontänen, die wie Chromstangen in der Sonne blitzten, steckten ihre Gräber ab, und blakende Fetzen flatterten durch die Luft und schlügen auf die Schiffe, während die japanischen Seeleute Deckung suchten und den Sieg ihrer Jäger mit frenetischem Jubelgeschrei feierten.

Vergeblich hatten sich die Bordschützen gewehrt, doch auch ihre brandneuen Zwillingskanonen kamen gegen die Japaner nicht an.

Knapp vor dem Todessturz hatte Waldron noch verzweifelt versucht, Commander Stanhope Ring, den Führer der übrigen HORNET-Maschinen zu erreichen:

»Stanhope von Johnny eins, bitte melden! Stanho ...«

Keine Antwort! Woher auch? Ring jagte inzwischen mit Südkurs in Richtung Midway, wo später einige seiner Maschinen mit dem letzten Tropfen Sprit notlandeten.

So vollzog sich konsequent der Untergang von Torpedo 8. Die Vernichtung aller Maschinen zeigte sich den Beobachtern in der immer gleichen Schockwirkung: jäh aufbrechende Flammenbündel, die grausige Parabeln in den Himmel schrieben, Qualm, Wasserwirbel und umherschwirrende Trümmer – aus.

Leutnant Georg H. Gay war der letzte. Treffer fetzten in seine Maschine, töteten seinen Bordschützen Bob Huntington und hämmerten gegen die gepanzerte Rückenlehne. Dann eine nahe Explosion, wieder Treffer. Ein Geschoß erwischte Gay oberhalb des linken Ellbogens. Es saß nicht tief, und er preßte es heraus, wußte nicht wohin damit – und steckte es in den Mund.

Es war wie ein Wunder: Die Maschine flog noch immer. Nun tauchten die Zerstörer vor ihm auf und feuerten wie verrückt nach ihm.

Da – der Träger! Endlich. Es war die KAGA.

Kapitän zur See Jisaku Okada aber, der Kommandant, war auf der Hut.

Gay kam von Steuerbord, Okada drehte ihm flugs entgegen, um ein kleines Ziel zu bieten, der Hartruder-Ausschlag ließ die See schäumen.

Gay kreuzte den Kurs der KAGA, schnitt ihre Flanke, drehte nach links, kam nun von den Backbordseite.

Er kämpfte allein gegen einen Eliteverband. Die Flak tobte wie ein Tropengewitter. Der Lärm schien den Himmel herunterzureißen. Mit Kreissägenradau brachen die Zeros aus ihren Lauerstellungen auf ihn herab. Noch 1.000 Yards* ... 900 ... 800.

Gay drückte den Abwurfschalter. Nichts! Bauchlastig und schwer hing die lädierte Maschine in der Luft. Er wußte nicht, daß die Kabel längst durchtrennt waren. Noch 700 Yards! Der Träger sprang ihm förmlich entgegen. Sein linker Arm

* 1 Yard = 0,9144 m

gehorchte dem Willen nicht mehr, die linke Hand blutete von einem Streifschuß. Ekelhaft klatschend drosch eine Kanonengarbe in die rechte Tragfläche, stanzte mächtige Löcher aus dem Metall, dann heulte die Zero in einem Turn weg.

Gay klemmte den Steuerknüppel zwischen die Knie. Riß mit der Rechten den Randauslöser. Die Maschine sprang jäh nach oben. Endlich. Der Torpedo sauste hinunter. Gay sah den Kapitän der KAGA aufgeregt hin und her springen – eine Sekunde lang. Abdrehen?

Unmöglich! Also stur weiter. Genau auf die Mündungsrohre der Flak zu. Feuerschlünde rissen auf, grellrote Sonnen blendeten ihn. Jäh riß er nun die Maschine in eine Steilkurve und fegte an der Steuerbordseite und dicht an der Brücke der KAGA entlang. Kurz verspürte er das Verlangen, den Träger zu rammen, doch er nutzte die Chance – die Maschine flog noch. Er wollte nur noch weg. Und wiederkommen.

Nun ließ er das Flugzeug plötzlich durchsacken bis knapp über das Wasser und hetzte vom Heck des Trägers weg. Geschafft? – Keineswegs!

Die Zeros fielen über ihn her, feuerten wie irr, die zweite und dritte trafen ihn. Ein Explosivgeschoß demolierte das linke Pedal und verbrannte ihm das Bein, nichts funktionierte mehr, und die letzte, die fünfzehnte Maschine von Torpedo 8 schlug zwischen der KAGA und der AKAGI ins Meer.

Als die TBD auf das Wasser traf, brach die rechte Tragfläche ab und verklemmte dabei das Kabinendach. Die Maschine lief langsam voll. Gay war nicht einmal bewußtlos. Er zerrte am Kabinenhebel. Der rührte sich nicht. Angst packte den Piloten, die Vorstellung, langsam ertrinken zu müssen, machte ihn rasend.

Später wußte er nicht, wie er herauskommen konnte. Irgendwie war er dann draußen und wollte noch Bob Huntington retten, von dem er in der Turbulenz des Angriffes nicht mehr wußte, als daß er getroffen worden war.

Bevor er Bob erwischte; sank die TBD. Gay tauchte hinterher. Das Wrack taumelte vor ihm her in Dunkelheit und Unergründlichkeit. Gay gab auf und ließ sich nach oben treiben. Blies die Schwimmweste auf. Dicht neben ihm schoß das verpackte Schlauchboot hoch. Der Zufall hatte es ihm genau plaziert. Dann folgte Bobs schwarzes Kissen; darauf hatte er beim Schießen immer gekniet. Nun war es wie ein letzter Gruß von ihm.

Gay riskierte nicht, das Boot aufzublasen. Er klemmte es unter den Arm und hielt das Kissen über dem Kopf, machte sich winzig klein.

Um ihn herum stampfte, rumorte Nagumos Verband. Gay war mittendrin als unfreiwilliger Beobachter und klammerte sich verbissen an seine winzige Überlebenschance. Er allein war von dreißig Männern Übriggeblieben. Um sich abzulenken, dachte er an sie und die gemeinsame Ausbildungszeit in Norfolk ... Es war jetzt 9.40 Uhr.

Man sagt, Winston Churchill, Englands Premierminister, soll geweint haben, als er vom Opfergang der Torpedo 8 erfuhr.

Leutnant Jim Gray, der mit Fighting 6 hoch über Torpedo 8 gestanden hatte, erfuhr nichts von ihrer Vernichtung. Er hielt die Squadron ja noch immer für Torpedo 6 und wartete auf den mit Art Ely vereinbarten Hilferuf: »Komm runter, Jim!« Und da er ausblieb, nahm Gray an, daß alles okay wäre.

Er hatte sich nur gesorgt, als die ersten Zeros aufkreuzten, und er hatte überlegt, wie er gleichzeitig die Torpedomaschinen und McCluskys Sturzbomber (falls sie noch kommen würden) abschirmen sollte.

Um 9.00 Uhr griffen dann die T-Maschinen an, und er sah sie nie wieder. Fighting 6 erhielt keinen Hilferuf, glaubte, alles sei in Ordnung, und wartete deshalb ungeduldig auf McClusky und dessen Stukas. Wo, zum Teufel blieben sie?

9.36 Uhr. Die AKAGI stellte das Feuer ein, die Jäger hetzten

gerade den letzten TBD-Piloten: Gay.

Die nahebei stehende SORYU war nicht getroffen worden, denn der Kommandant, Kapitän zur See Ryusaku Yanagimoto, hatte vier im Notwurf geworfene Torpedos durch geschickte Manöver vorbeilaufen lassen.

Nagumo notierte sachlich: »Keine Treffer.«

Somit war nun der sechste Angriff erfolgreich abgewiesen worden, und er hatte erst ein Drittel seiner Streitkräfte eingesetzt. Für die Japaner stand demnach die Sache gar nicht schlecht. Nicht nur seine Einheiten marschierten gegen eine Handvoll Amerikaner, die isoliert auf einem Korallenriff festgenagelt waren, sondern auch Admiral Kondo mit seiner Landungsflotte und der OB Yamamoto mit seinen schwimmenden Festungen näherten sich den Inseln.

Sicher schon am nächsten Tag würde in Japan ein neuer Sieg verkündet werden: Hawaii und Kalifornien boten sich schon als nächste Ziele an, sowie die US-Flotte vernichtet war. Nur noch kurze Zeit konnte es jetzt dauern, bis die eigenen Trägermaschinen zu deren Vernichtung starten würden.

Schon zwei Minuten nach der Feuereinstellung, um 9.38 Uhr, erfolgte der zweite Angriff. Es war Torpedo 6 von der ENTERPRISE unter Gene Lindsey.

Die Kiellinien und der Qualm des Trägerverbandes tauchten nördlicher auf, als Lindsey erwartet hatte. Die 14 Maschinen hielten sich unter den Wolken auf 1.500 Fuß und sahen die Japaner auf 30 Meilen voraus.

Wieder klappte nichts. Weder Jim Gray mit den Jägern von Fighting 6, noch McClusky mit den Stukas von Bombing 6, die zuerst gestartet waren und hier warten sollten, konnten entdeckt werden. Lindsey aber hatte schon wenig Sprit und konnte nicht erst lange suchen. Also griff er allein an. Im Augenblick liefen die Japaner nach Westen, auseinandergezogen und anscheinend attackiert (sie waren gerade mit Waldrons Torpedo 8 beschäftigt).

Lindsey holte aus und ging den Feind von Süden her an. Auf 20 Meilen Distanz teilte er seine Staffel in zwei Gruppen zu je sieben Maschinen, um die KAGA von zwei Seiten in die Zange zu nehmen. Er selbst kam von Backbord her in beste Angriffsposition. Trotzdem lief alles nicht so recht.

Seine TBD flogen laut Anleitung 134 Knoten, in Wahrheit nur 100, und da die Träger mit 25 Knoten losdampften, dauerte das Aufholmanöver entnervend lange, zudem zeigten die gewiefsten Japaner stets nur das schmale Heck her.

Also mußten die TBD weiter ausholen, um auf den Bug zielen zu können. Dieser Abwurfwinkel mußte gehalten werden, sonst konnte ein 30 Knoten laufendes Schiff einem 33 Knoten machenden Torpedo leicht ausweichen. Kurz: Lindsey brauchte volle 20 Minuten, um überhaupt in Wurfposition kommen zu können.

Schon auf 15 Seemeilen Entfernung vom Ziel griffen die Zeros an. Ein Überlebender berichtete, daß sich die 25 Zeros, »wie die Fliegen um einen Müllheimer schwirrend«, auf Torpedo 6 stürzten und zehn der vierzehn Maschinen abschossen. Es wurde ein Sterben per Zufall und auf Abruf. Während die Bordschützen feuerten, zogen die Piloten die Köpfe ein und warteten auf das Ende.

Die TBD konnten nicht ausweichen, nicht manövrieren, weil sie stur Kurs und Anflugwinkel halten mußten. Wie getroffene Tauben vor einer Jägerkette, kippten die Maschinen wahllos aus der Formation, brannten und verschwanden in der Flut.

Dichtes Abwehrfeuer riegelte den Angriffsbereich ab, 15 Minuten lang mußten sich die übriggebliebenen Torpedomaschinen durch die lärmende Flak-Wand hindurchbohren.

Zum Glück schoß die »AA« miserabel. Kein Gedanke daran, in gute Wurfposition zu gelangen, aber genau um 9.58 Uhr waren die restlichen vier Maschinen am Träger und lösten zwischen 800 und 500 Yards ihre Torpedos, dann brausten sie davon.

Leutnant Ed Laub meinte, getroffen zu haben, und kurz nach 10.00 Uhr waren sie auf Heimwärtskurs.

Auch hier blieb unklar, warum die eigenen Jäger nicht eingegriffen hatten. Entweder war Art Ely schon abgeschossen worden, bevor er »Komm runter, Jim!« hatte rufen können, oder Fighting 6 hatte das Signal nicht empfangen. Jedenfalls kreisten die ENTERPRISE-Jäger noch immer wartend auf 20.000 Fuß Höhe.

Gray wurde nun doch unruhig, im Süden nur leere See, im Funkgerät trotz öfteren Rufens nur Stille. McClusky und seine Stukas schienen verschollen zu sein. Gray erschrak, denn die Nadel seiner Benzinanzeige pendelte schon weit hinter der Halbierungsmarke. Ausgeschlossen, sich jetzt noch mit den Zeros herumschlagen zu können.

Noch zweimal, um 9.52 und 10.00 Uhr, funkte Gray, gab seine Position und die Stärke des Feindes an, dann führte er Fighting 6 zurück.

Wieder trug Nagumo befriedigt in sein Tagebuch ein: »Keine Treffer.«

Das war nun der siebente, erfolglose Angriff der Amerikaner. Nagumos Zuversicht wuchs. Wenn die nicht mehr und Besseres aufzubieten hatten?

Um 10.12 Uhr gab er eine Meldung an Yamamoto durch, erwähnte auch einen US-Träger:

»... nach seiner Vernichtung planen wir, wieder Angriff auf AF (Midway) durchzuführen.«

Kein Wort von den letzten beiden TBD-Attacken. Und um 10.30 würden seine Trägermaschinen gegen die US-Flotte losfliegen. Der Sieg schien nicht mehr zweifelhaft zu sein.

Commander Stanhope Ring mit den 35 Sturzbombern und 10 Jägern der HORNET, der nach Süden zur Suchaktion abgedreht hatte, während Waldron seine Torpedo 8 in den Untergang führte, verstand das alles nicht. Er hatte strikt den

Kurs geflogen und traf schon um 9.30 Uhr im Zielgebiet auf 239°, 155 Meilen ein – nichts. Weder Waldron noch die Japaner. Wohin? Alle Richtungen waren möglich, denn Träger manövrierten öfters und unerwartet, bedingt durch die Forderung, beim Flugzeugstart gegen den Wind laufen zu müssen. Er wandte sich nun südwärts, gefolgt von Scouting 8, Bombing 8 und Fighting 8.

Bald kam Kure, das winzige Atoll 60 Meilen westlich von Midway, in Sicht. Nirgends ein japanisches Schiff. Auch Funksignale brachten keine Ergebnisse, und Ring sah ein, daß sie wegen Spritmangels zur HORNET zurückmußten. So flogen die Staffeln einzeln los. Etliche Maschinen erreichten gerade noch Midway, andere fielen ins Meer.

Wade McCluskys 28 SBD-Maschinen von Scouting 6 und Bombing 6 der ENTERPRISE, auf die der Jägerführer Jim Gray vergeblich gewartet hatte, waren ebenfalls mit Kurs 240°, Entfernung 155 losgeflogen und schon um 9.20 Uhr im Zielgebiet. Nichts. Zwei Maschinen mußten unterwegs wegen Motorschadens umdrehen. Noch 35 Meilen weiter flog McClusky. Auch nichts.

Nun bog der Verband nach Nordwesten, gegen zehn Uhr nach Nordosten. Die schwer beladenen SBD waren nun schon lange in der Luft, auf 20.000 Fuß. Der Treibstoff nahm rapide ab. Aber McClusky flog verbissen weiter. Um 9.55 Uhr erreichten die Stukas die Grenze des nördlichen Suchgebietes. McClusky gab noch fünf Minuten, dann mußten sie umkehren, wenn sie die ENTERPRISE noch Wiedersehen wollten.

Plötzlich ein einzelnes Schiff in Höchstfahrt. Es war der Zerstörer ARASHI. Er warf Wasserbomben auf ein U-Boot. Bombing 6 folgte dem Zerstörer, und um 10.05 Uhr führte er sie zu den Trägern. Die standen 35 Meilen voraus.

McCluskys Kurswechsel hatten seine Crews verwirrt. John McCarthy fragte: »Sind wir daheim?«

Tony Schneiders Motor setzte aus, und er steuerte die Flotte

zur Landung im Gleitflug an. Ein Schock! Da war ein Schlachtschiff. Und die Amerikaner hatten keines!

Er drehte hart nach Süden ab, um weit draußen wassern zu können. Dann sahen alle die langen, gelben Flugdecks mit dem roten Fleck. Nagumos Verband bildete einen großen Kreis: Drinnen zwei Träger dicht beisammen, einer mehr östlich, einer im Norden. Und der ganze Haufen manövrierte herum. Sicher war gerade ein Angriff im Gange (es war Torpedo 3 von der YORKTOWN).

Um Genaueres zu erkennen, stand Bombing 6 viel zu hoch und zu weit. McClusky hob sofort die Funkstille auf und meldete der ENTERPRISE den Kontakt. Dann legte er die Staffelziele fest: Scouting 6 unter Earl Gallaher sollte neben ihm, Bombing 6 unter Dick Best etwas zurückversetzt und niedriger anfliegen. Anschließend brausten sie los.

Inzwischen aber war die YORKTOWN-Gruppe am Gegner: Torpedo 3 (Lem Massey), Bombing 3 (Max Leslie) und Fighting 3 (Jimmy Thach). Um 10.00 Uhr sah Massey 30 bis 40 Meilen entfernt Rauchfahnen. Die Gruppe schwenkte in die Richtung ein.

Schon 15 Minuten später waren die T-Maschinen, die weiter voraus und niedriger flogen, in den Wolken verschwunden, doch plötzlich rief Massey nach Jagdschutz. Was war passiert?

Schon 18 Meilen vor dem Ziel griffen Zeros an. Die Führungskette mit Massey, Esders und Corl ging sofort tiefer, die folgenden Ketten ebenfalls. Heftiger Feuerwechsel.

Auf 10 Meilen Distanz griffen schon acht Zeros laufend an. Torpedo 3 drückte auf 150 Fuß hinunter – tiefer ging es nicht mehr. Dann teilte sich die Staffel in zwei Gruppen zu je sechs Maschinen, um den Zielträger einzugabeln. Flak und Zeros wollten den Angriff vereiteln. Corls Höhensteuer wurde zerschossen, die Maschine trudelte, und kurz vor dem Aufprall löste Corl den Torpedo, zog mit den Landeklappen die TBD wieder hoch und half bei der Jägerabwehr mit.

Dann passierte es. Eine Meile vor dem Träger fing Masseys Maschine durch Treffer Feuer. Der Staffelführer kroch auf eine Tragfläche hinaus, wollte springen – er stürzte mit in den Tod.

Esders übernahm nun die Führung, erschrak: fünf, sechs, sieben Maschinen brannten und kippten seewärts. Esders flog verzweifelt seinen Angriff, sein Bordschütze Mike Brazier war verwundet. Nur 600 bis 800 Meter vor dem Ziel warfen noch vier TBD ihre Torpedos, die nicht trafen, aber nur zwei Maschinen, die von Esders und Corl, konnten noch den Rückflug antreten.

Als Jimmy Thach Masseys Hilferuf empfing, stürzte sich ein Pulk von Zeros auf Fighting 3. Im Nu entbrannten turbulente Luftkämpfe – Massey war allein. Von den insgesamt 41 Torpedomaschinen der drei US-Träger kehrten nur sechs zurück. Die Japaner hatten nun innerhalb von drei Stunden acht Angriffe abgewehrt. Nagumo war stolz darauf.

Die letzten beiden Torpedoangriffe hatten dem Gegner dennoch hart zugesetzt. Zur Abwehr mußte der gesamte Jagdschutz aller Träger herangezogen werden, und die Formation, geriet durcheinander.

Die HIRYU verschwand zeitweise im Qualm, der Abstand zur KAGA und SORYU vergrößerte sich von 1.300 auf 6.000 Meter. Nur harte Ruderausschläge hatte einige Schiffe vor Treffern bewahrt. Zudem trieben sich U-Boote herum, die ARASHI jagte sie mit Wasserbomben.

Um 10.15 Uhr wurde es wieder ruhig. Inzwischen waren 93 Flugzeuge startklar, um 10.30 Uhr sollten sie gegen die Amerikaner fliegen. Dann gab Nagumo den Befehl, die Maschinen sofort loszuschicken, sowie sie an Deck waren. Das war genau um 10.20 Uhr.

Auf der AKAGI war es soweit. Die Maschinen konnten abheben, ganz vorn eine Kette Zeros. Langsam drehte das Schiff in den Wind, die übrigen Träger folgten.

Auf der KAGA stand Hauptbootsmann Morinaga mit

anderen Piloten mitten auf dem Flugdeck. Sie alle hatten Auftrag, vor dem Start als Ausgucks mitzuhelfen. Aber der Himmel war klar und hell, nur manchmal trieben Wolken vorbei. Nichts vom Feind zu sehen. Gleich mußte der Start freigegeben werden. Dann würden sie sich auf die US-Schiffe werfen.

Plötzlich der Ruf: »Feindliche Sturzbomber!«

*

Die US-Torpedoflugzeuge erlitten empfindliche Verluste. Von den 41 Maschinen kehrten nur 6, von 82 Männern nur 13 zurück. Alle drei Staffelführer waren tot. Und nicht ein einziger Torpedo hatte getroffen. Doch aus dem Opfergang der TBD-Flieger, die das gesamte Abwehrfeuer des Verbandes und die Jagdpatrouillen auf sich zogen, erwuchs den Amerikanern der entscheidende taktische Vorteil, denn nun kamen die Sturzbomber zum Zug.

Der Führer der Air Group von der ENTERPRISE, Korvettenkapitän Clarence Wade McClusky, hatte seine 33 Dauntlesses von Scouting 6 und Bombing 6 zum Angriff in zwei Gruppen aufgeteilt: Er selbst und Earl Gallaher mit Scouting 6 wollten sich auf die näher stehende KAGA stürzen, Dick Best mit Bombing 6 sollte sich weiter rechts die SORYU vornehmen.

Die Verständigung klappte aber nicht. So visierten beide Gruppen die KAGA an.

Best nahm seine Squadron in Angriffsposition, kippte ab, fuhr die Sturzflugbremsen aus und stürzte sich als erster in die Tiefe.

Plötzlich sausten Schatten an ihm vorbei: Scouting 6! Und vorne dran McClusky. Best fluchte, fing wieder ab und gab seiner Staffel Zeichen, den anderen Träger anzugehen.

Auch andere waren von McCluskys Vorgehen überrascht.

Da in seiner Führungsmaschine die Staffel-Kamera eingebaut war, nahmen sie an, daß er als letzter angreifen würde, um eventuelle Treffer festhalten zu können. Doch der Airgroup-Führer dachte nicht daran, länger zuzuschauen.

Genau um 10.22 Uhr stellte er seine Maschine auf den Kopf und ging nach unten. Pittman und Dick Jaccard kippten dicht hinter ihm her zum Träger ab. Jaccard war so aufgeregt, daß er statt der Sturzflugbremsen beinahe das Fahrgestell ausgefahren hätte. Pittman schaltete auch seine Kamera ein, aber er hatte nur Wasser und Himmel photographiert.

Dann ging Gallaher zum Sturzflug über, ihm folgten wieder Männer von Bombing 6, die aber drüben mit Best angreifen sollten. Die Formationen gerieten durcheinander. Trotzdem lief der Angriff, etwa 25 Maschinen brausten auf die KAGA zu.

Die Japaner merkten noch nichts. Der Träger lief eben in den Wind, um die Flugzeuge starten zu lassen; 30 Maschinen waren auf dem Flugdeck, weitere 30 auf dem Hangardeck, alle fertig ausgerüstet und aufgetankt. Die Jäger der Kampfpatrouillen standen zu tief, sie waren noch mit den Nachzüglern des TBD-Verbandes beschäftigt.

Wade McClusky fiel rasant dem Ziel entgegen. Der Träger wuchs schnell ins Riesenhalte: langes, gelbes Flugdeck, an der Steuerbordseite die Kommandobrücke, Flugzeuge ... viele.

Der Pilot zielte auf den roten Kreis, der ihm wie eine Visierhilfe vorkam, und für ihn erhielt der »Fleischball« plötzlich die Form eines »Bullauges«, auf das er starnte, als ihn plötzlich die Flak schreckte. Mündungsfeuer brach auf, Detonationen krachten – nichts.

Auf 1.800 Fuß zog Wade den Bombenauslöser, fing ab und ging dann in einem Turn weg. Wie aufgereiht fegten die anderen Bomber in die Tiefe und warfen. Nur Sekunden lagen zwischen der stolzen Erscheinung des Trägers, seiner Unversehrtheit – und seiner Zerstörung.

Jäh brach auf und neben ihm die Hölle los. Wades Bombe

machte den Anfang, sie schlug in die Brücke, tötete den Kommandanten Okada und sein gesamtes Personal. Andere Bomben rissen dicht neben den Bordwänden Metall und Wasserberge in die Luft.

Gallaher, der vierte Angreifer, plazierte seine Ladung mitten in die aufgestellten Maschinen und löste eine grauenhafte Kettenreaktion aus. Ein Flugzeug nach dem anderen explodierte, hochgehende Torpedos, Bomben, Sprengstoffe und Metallfetzen entfachten ein Inferno, und die gleißenden Stichflammen fraßen sich von Deck zu Deck weiter.

Schließlich schoß ein gewaltiger Feuerblitz bis 1.600 Fuß hoch, Rauch und Qualm hüllten die KAGA langsam ein. In das lodernde Rauchgebirge hinein setzten Dusty Kleiss, der siebente, und George Goldsmith, der letzte Angreifer, seine Bombe. Röhrend zogen dann die Dauntlesses mit Rückflugkurs in den Himmel hinein.

Dick Best, der Führer von Bombing 6, hatte auf 15.000 Fuß Kurs auf die SORYU genommen und stellte fest, daß ihm nur fünf Maschinen folgten; die übrigen waren bei McClusky geblieben. Aber es mußte auch so gehen.

»Laßt den Träger nicht entwischen!« rief Best über Sprechfunk, als das Ziel näher kam. Weiter östlich stand noch ein Träger, und noch einer; das waren AKAGI und HIRYU.

Dick Best wunderte sich, daß McCluskys Attacke die anderen Schiffe nicht aufgeschreckt hatte. Nun ging er in Anflugposition und visierte dann im Sturz einen Punkt vor der Brücke in der Schiffsmitte an. Das Fiat Top raste ihm entgegen. Auf 3.000 Fuß schnitt ein Zero-Jäger haarscharf seine Sturzbahn. Nun hetzten auch noch vier seiner eigenen Maschinen vor ihm hinunter.

»Damned!« schimpfte Best, denn er war als der beste Sturzflieger bekannt. Schon fielen die Bomben. Best warf seine in der allerletzten Sekunde, fing ab, stellte die Maschine auf die linke Tragfläche und beobachtete die Angriffswirkung auf dem

Träger.

Auch die SORYU brauste gerade gegen den Wind und hatte 60 Maschinen auf Startposition. Die Wirkung war verheerend: Eine Bombe traf vor der Brücke, zwei andere hieben achtern bei den Ventilatoren ein. Benzin verspritzte über das Hangardeck und entfachte im Nu Brände, Flugzeuge versprühten wie Feuerwerkskörper.

Als Bests Gruppe abflog, begegneten sie heimkehrenden TBD-Maschinen, und – kaum zu fassen – drüben kämpfte nun auch die AKAGI ums Überleben. Auch dort hatte jemand schwer zugeschlagen: Bombing 3 von der YORKTOWN.

Commander Max Leslie traf um 10.23 Uhr auf die Japaner und suchte den östlich stehenden Träger, die AKAGI, als Ziel aus. Vergeblich suchte Leslie Torpedo 3 zu erreichen, um den Angriff gemeinsam zu machen, doch keine Antwort. Nun fiel ihm auf, daß von dem Träger Jagdmaschinen abhoben, und er mußte sich beeilen.

Um 10.25 Uhr gab er den Angriffsbefehl und stellte bei 14.500 Fuß (4.261 m) die Maschine auf den Kopf, Bombing 3 folgte ihm.

Leslie fand, daß er gut anflog, und es wurmte ihn, daß er keine Bombe mehr hatte. Dafür aber die Bordwaffen. Bei 10.000 Fuß feuerte er los und sah die Geschoßgarben über das Flugdeck prasseln. Plötzlich nichts mehr. Auf 4.000 Fuß Ladehemmung.

Er hatte nichts mehr, trotzdem stürzte er weiter. Tief unten, gefährlich tief, nahm er seine Maschine wieder in die Horizontale und zog ab.

Leutnant Lefty Holmberg hinter ihm führte nun und zielte auf den roten Kreis, Flak-Feuer blitzte auf – weiter, tiefer; bei 2.500 Fuß riß er den Handhebel, und die Maschine wurde leicht. Als er abfing, brüllte sein Bordschütze LaPlant: »Getroffen!«

Holmberg zog die Maschine auf eine Flügel spitze und

guckte hinunter. Mittschiffs quoll eine rot-schwarz-graue Rauchsäule hervor. Vom Explosionsdruck wurde ein Flugzeug von Bord gefegt.

Nacheinander kippten die Männer von Bombing 3 hinab, bei den vier letzten war der Träger nur noch ein Flammenbündel, deshalb bombten sie die Begleitschiffe. Noch immer aber hallten Detonationen auf der AKAGI.

Max Leslie kreiste und wartete auf seine Crews. Aber nur Aldon Hanson kam, die übrigen flogen allein zurück.

Lefty Holmberg von Bombing 3 flog mit zerschossenen Leitungen im hydraulischen System zurück, fand später Kameraden, alle erreichten die YORKTOWN. Keine Zero zeigte sich.

Wade McClusky, Airgroup-Führer von der ENTERPRISE, war weit schlechter dran. Zwei Zeros attackierten ihn ständig. Da sie viel schneller waren, half sich Wade mit Tricks: Sobald sie anflogen, riß er seine SBD herum, ihnen genau entgegen. So konnten sie schlecht zielen, und Chochalousek, der Bordschütze, konnte sie unter Feuer nehmen.

Dann aber passierte es doch: Geschosse hieben ins Cockpit und trafen McClusky in der Schulter. Der Begleiter war unverletzt, hatte eine Zero – und im Kampfeifer unbemerkt – Teile des eigenen Leitwerks zertrümmert. Doch was er übrig gelassen hatte reichte, um heimzufliegen.

Es gab einige Flieger, die von den Schiffen arg hergenommen wurden. Flak und Jäger setzten ihnen schwer zu. Leutnant Penland mußte mit zerschossenen Tanks etwa 30 Meilen von der japanischen Flotte entfernt aufs Wasser.

Einige meldeten sich vor dem Absturz über Funk ab, andere gingen stumm in die Tiefe. Nicht alle aber waren tot. Noch Tage später kreuzten PBY-Flugboote pausenlos über dem Kampfgebiet und retteten viele Männer – Amerikaner und Japaner.

Am unglücklichsten aber fühlte sich Stan Ring, Fliegerführer

der HORNET-Gruppe. Als er im Zielgebiet nichts gefunden hatte, war er auf Südkurs gegangen: Auch nichts!

Der Treibstoff ging zur Neige, also befahl er mit voller Bombenlast den Rückflug von Bombing 8.

Es war wie verhext, denn nun konnten sie auch den Leitstrahl der HORNET, der zur Rückführung diente, nicht empfangen und suchten ihn lange. Wieder Benzinverbrauch.

Zum Glück war Midway nur 60 bis 70 Meilen entfernt. Also hin, auftanken und dann weiterfliegen! Aber einige Maschinen schafften auch das nicht mehr. Leutnant Giullory mußte 40 Meilen vor Midway ins Wasser, Wood 10 Meilen davor, und Auman knallte mitten in die Lagune,

Die übrigen 11 Maschinen näherten sich vorsichtig den Inseln und fürchteten, abgeschossen zu werden. Um die Besatzung von Midway zu warnen und Risiken bei der Landung auszuschließen, warfen die SBD-Flieger ihre Bomben auf das Riff. Großer Schock!

»Japse! Angriff!« gellten überall die Warnrufe.

Oberst Shannon, der Befehlshaber auf Midway, hatte nämlich verkündet, der Gegner würde vor der Landung das Riff aufsprengen. Nun legten die Fla-Geschütze los und schossen 3 SBD vom Himmel. Irgendwer entdeckte dann doch die bekannte, gedrungene Form der SBD – der Rest durfte herunter.

Leutnant Stan Ruehlow, der Fighting 8 zur HORNET führte, verzichtete darauf, in Midway zu landen, als er dort den mächtigen Rauchpilz des brennenden Öltanks sah. Er glaubte, die Japaner würden schon landen. Außerdem konnte die HORNET nicht mehr weit weg sein, Irrtum!

Ruehows Funkgerät war auch defekt, aber er konnte den Leitstrahl gut empfangen und nahm sich vor, später einen Notruf zu senden. So flogen sie weiter. Bald mußte der erste Jäger aufs Wasser, dann die anderen; drei blieben übrig: Staffelführer Pat Mitchell, Dick Gray und Ruehlow.

Minuten danach war er ganz allein. Und jede Sekunde war es auch soweit. Er wußte, daß man sie leichter finden würde, wenn sie zusammenblieben, deshalb kehrte er um und setzte neben Mitchell und Gray seine Maschine ins Meer.

Es war 11.00 Uhr: Alle Maschinen von Fighting 8 waren außer Gefecht, ohne einen Schuß abgegeben zu haben.

Tony Schneider von Bombing 3 der YORKTOWN mußte wegen Spritmangels in der Nähe der Japaner wassern und verfolgte das Bombardement der Kameraden.

Eine Crew von Scouting 3 ging in Gefangenschaft. Die beiden Flieger wurden vom Zerstörer MAKIGUMO aus dem Wasser gefischt. Auch ein Pilot von Torpedo 3 wurde von der ARASHI an Bord geholt.

Es gab auch noch einen Augenzeugen der Schlacht: Leutnant George Gay, der inmitten umherschwimmender Trümmer unter seinem schwarzen Kissen hervorlugte.

Wie sah es inzwischen bei den Stäben der US-Flotte aus?

Fregattenkapitän Leonard Dow, Verbindungsoffizier bei Spruance, wartete ungeduldig auf Nachrichten.

10.05 Uhr. Zwischen Kratz- und Pfeiftönen war endlich McCluskys Stimme zu hören: Feindkontakt!

»Sofort angreifen!« rief Miles Browning, der Chef des Stabes, ins Funkgerät.

Endlich, um 11.50 Uhr, kamen die SBD einzeln, zu zweit, zu dritt auf die ENTERPRISE zu. McClusky vorne weg.

Als er endlich an Bord der ENTERPRISE war, schwappten nur noch 20 Liter Benzin im Tank. McClusky machte Spruance sofort Meldung: Drei Träger getroffen, brennen, ein vierter beschädigt.

»Sie bluten ja!« sagte Commander W. F. Boone, Erster Offizier, und ließ McClusky sofort zur Verbandsstation bringen; er hatte fünf Verletzungen am linken Arm und an der Schulter.

Seine Nachricht über den erwähnten vierten Träger war in der allgemeinen Hektik überhört worden. Gerade dieser Umstand aber sollte schwerwiegende Folgen haben.

An Deck wurden besorgt die einfallenden Maschinen gezählt. Das Resultat war erschütternd: Torpedo 6 aufgerieben, von den Sturzbombern fehlte über die Hälfte, das waren 18 Maschinen.

Die HORNET blieb auch nicht verschont. Stan Ring brachte zwar den Rest von Scouting 8 zurück, eine Maschine von Bombing 8 hatte sich angeschlossen. Dann nichts mehr. Fighting 8 und Torpedo 8 blieben verschollen. Schließlich kamen noch drei SBD von Bombing 8, die letzten; 39 Maschinen mußten abgeschrieben werden. Außerdem gab es noch einen Zwischenfall.

Ein beschädigter Jäger von der YORKTOWN flog die HORNET an, weil sie näher stand, und beim Landen gingen die Bordwaffen los und töteten mehrere Männer.

Obwohl die Maschinen höchstens 5 Stunden und 20 Minuten in der Luft bleiben konnten, suchten noch am Nachmittag Ausgucks der HORNET den Himmel ab, und für die Vermißten wurde Essen bereitgestellt.

Für die YORKTOWN war die Wartezeit kürzer, denn ihre Maschinen starteten eine Stunde später. Das Schiff stand auch genau auf dem Point Option, als um 11.15 Uhr Max Leslie seine Sturzbomber heranführte.

Im letzten Moment aber wurde entschieden, daß erst Jimmy Thach mit Fighting 3 landen sollte, da die Jäger sicher noch weniger Treibstoff haben würden. Während die Bomber über dem Träger kreisten, meldeten sie, daß sie einen Träger versenkt hätten.

Die Männer der Task Force 17 jubelten. Gerüchte gingen sofort um, daß die »verwaisten« japanischen Trägerpiloten bereits Midway anfliegen und sich dort ergeben würden.

Admiral Fletcher feierte noch nicht. Seit fünf Stunden keine

Nachricht mehr von den PBY, daher kein klares Lagebild. Er wußte nur von zwei Trägern, aber wo standen die beiden anderen? Das zu erfahren, schickte er um 11.20 Uhr Leutnant Wally Short mit zehn von den 17 Reservebombern auf Erkundung.

Gegen 11.45 Uhr waren dann auch Jimmy Thach und Fighting 3 gelandet, von den sechs Maschinen fehlten zwei. Thach machte Fletcher Meldung: Drei Träger außer Gefecht, die Schlacht verlaufe günstig.

»Wo befindet sich der vierte Träger?« fragte Fletcher.

Thach schaute überrascht auf. »Ich habe keinen gesehen, Sir.«

Das war die Wahrheit. Er hatte mit Fighting 3 auf 12.000 Fuß Höhe im Zielgebiet gewartet, unter ihnen lag eine Wolkendecke, so daß sie die weit östlich abgesetzt fahrende HIRYU nicht ausmachen konnten. Nun war Thach beunruhigt, als er die Worte des OB vernahm:

»Ich bin sicher, daß es den vierten Träger gibt. Und ich habe eine Ahnung, daß er sich in der Nähe befindet ...«

Nun passierte vieles auf einmal. Die Sirene gab Fliegeralarm, der Radaroffizier V. M. Bennett meldete »Feindliche Maschinen, 32 Meilen, näher kommend«. Ausgucks brüllten, eine Flak feuerte.

Die Nachricht schlug wie ein Hammer ein.

»Etwa eigene Maschinen? Kommt Wally Short zurück?«

Bennett verneinte: »Im Schirm zu erkennen, sie steigen höher, also keine von uns. Auch keine Torpedomaschinen, die kämen tiefer. – Das sind einwandfrei Japs-Bomber!«

Auch Admiral Fletcher war sich jetzt sicher. Die Position der drei anderen Träger war bekannt. Der vierte mußte östlich von den anderen sein. Auf der Karte wurde es klar: Zielpunkt die YORKTOWN!

*

Drei Bomben knallten neben dem Vorschiff der KAGA ins Wasser, die vierte in den achteren Lüfter. Der Träger bebte vom Vordersteven bis zum Heck, und nur Sekunden später landete ein Treffer vor der Brücke, jagte einen Benzin verspritzenden Tankwagen hoch und tötete den Kommandanten Okada und das gesamte Brückenpersonal.

Eine Feuerwand schlug hoch, fegte zischend die Treibstoffrinnen entlang, packte umherirrende Soldaten und startbereite Maschinen. Ganze Serien krepierender Munition geisterten durch den Himmel, die schweren Schläge hochgehender Flugzeugtanks, Torpedos und Bomben schienen das Schiff zu zerreißen, gelbschwarzer Qualm legte sich zäh über den tobenden Feuerorkan.

Und in dieses lärmende, gleißende Inferno hinein bombten die Stukas von der ENTERPRISE weiter.

Mindestens vier Bomben, vielleicht noch mehr, hatten das Schiff getroffen, in dem Durcheinander zählte niemand mit. Auch die Toten und Verwundeten blieben unbekannt.

Fregattenkapitän Yamasaki, der Wartungsoffizier, suchte Schutz auf Deck, als dicht neben ihm eine Bombe traf und ihn tötete. Fregattenkapitän Amagai, der Flugoffizier, ergab sich einfach seinem Schicksal. Resigniert sah er den dunkelblauen Flugzeugen zu, wie sie aus dem Himmel herabfielen und ihre Bomben warfen. Unter den Schlägen schien sich die KAGA vom Wasser abzuheben, Brandfackeln, Qualm und Flammen zischten über das Deck.

Amagai hockte noch immer unversehrt hinter einem Geschützschild, als ihn die Hitzewand traf. Er sprang hoch und fand wieder in die Wirklichkeit zurück.

»Aussichtslos!« sagte Amagai nur und deutete mit einer Kopfbewegung auf die Flammenmauer, die sie umgab. »Uns bleibt nur das Meer. Deshalb befehle ich, daß jeder springt!«

So setzten sie nacheinander in die Tiefe, nur einer blieb: Leutnant Ogawa. Ein Bombensplitter hatte ihn schwer

getroffen. Ogawa salutierte, machte kehrt und humpelte entschlossen in das Feuer hinein.

Amagai sprang weit hinaus und schwamm schnell vom Schiff weg. Es war höchste Zeit, denn an der Steuerbordseite brannte schon die Farbe ab. Nun erst fiel ihm auf, daß die 12 Meilen westlich stehende AKAGI ebenfalls in Flammen stand.

Der Filmreporter Teiichi Makishima drehte von der AKAGI aus den Todeskampf der KAGA, obwohl er ahnte, daß die Zensur nicht viel davon – wahrscheinlich sogar nichts – würde veröffentlichen lassen. Aber das grausige Geschehen packte ihn einfach. Eine Weile hoffte er noch, der Träger könnte den Angriff durchstehen, doch dann brachen plötzlich Brände aus. Die filmte er nicht mehr – die Spule war gerade voll. Er flitzte in den Kartenraum und legte einen Film ein, und draußen brüllte ein Ausguck: »Sturzbomber!«

Dieser Angriff traf alle überraschend.

Die erste Bombe riß die Funkantenne ab und krachte dicht an der Backbordseite ins Meer, die zweite traf bei der Brücke das Flugdeck, durchschlug den mittleren Aufzug und detonierte im Hangardeck. Benzintanks, Flugzeuge und Torpedos brannten, und die Flammen griffen auch auf das Flugdeck über.

Die dritte Bombe erwischte das Heck des Trägers, demolierte viele startklare Maschinen und das Ruder, so daß das Schiff steuerlos wurde. Die Attacke hatte nur wenige Minuten gedauert, und als die Amerikaner abflogen, knisterten die Flammen in der Stille.

Anfangs sah der Schaden gar nicht so schlimm aus, doch als Aoki befahl, die Magazine zu fluten, klappte die achtere Pumpe nicht. Zudem setzte ein brennendes Jagdflugzeug die Brücke in Flammen, und sie breiteten sich schnell weiter aus.

Mitten aus dem Feuer auf der Brücke schrie Fregattenkapitän Masudo: »Wer nichts zu tun hat, verschwindet nach unten!«

Fregattenkapitän Fuchida, der »Held von Pearl Harbor«,

noch immer geschwächt durch seine Blinddarmentzündung, verzog sich mit dem Kriegsberichterstatter Makishima in den Bereitschaftsraum. Doch dort gab es nur Hitze und Rauch, und sie stapften wieder an Deck. Das Feuer griff weiter schnell um sich, und der Offizier der Schadenskontrolle Dobashi verzweifelte fast. Die Pumpen arbeiteten nicht mehr, und der Versuch, die Munitionskammern zu fluten, scheiterte an den lädierten Ventilen im Achterschiff.

Auch Fregattenkapitän Miura, der Navigationsoffizier, hatte seine Sorgen. Der Bombentreffer am Heck hatte das Ruder auf 20° Backbord verklemmt, so daß die AKAGI mit abnehmender Geschwindigkeit nur noch im Kreis fuhr.

Entschlossen gab er über den Maschinentelegraphen Befehl, die Maschinen zu stoppen – nichts geschah.

Der Melder von der Brücke kam mit dem Bescheid zurück, daß im Steuerbordmaschinenraum die Mannschaft tot wäre – erstickt durch die Hitze, die das Entlüftungssystem angesaugt hatte.

Miura gab daher um 10.44 Uhr einen klaren Befehl: »Feuer unter den Kesseln löschen, alle Maschinen stoppen!« Als die AKAGI still lag, griffen die Brände auf das Vorschiff über, ein paar Flugzeuge explodierten – neue Flammenherde.

Admiral Nagumo war wie betäubt. Er begriff nichts mehr. Innerhalb weniger Minuten standen drei seiner Träger in Flammen, hatte sich der scheinbar sichere Sieg in ein Desaster verwandelt. Der Befehlshaber stand wie erstarrt da und schaute Kusaka an.

Kapitän zur See Aoki, der Kommandant, hatte Tränen in den Augen, er ging auf Nagumo zu und bat: »Admiral, überlassen Sie die AKAGI mir. Sie müssen von Bord.«

»Nein!« sagte Nagumo barsch.

Da riß Kusaka die Geduld: »Admiral, ich begreife Ihre Niedergeschlagenheit und schätze auch Ihren Samurai-Geist, aber begreifen Sie doch: Von einem brennenden Flaggschiff

aus kann man keine Flotte führen. Sie sind nicht nur Befehlshaber der AKAGI, sondern des ganzen Ersten Träger-Kampfverbandes, deshalb ist es Ihre Pflicht, die Schlacht von einem anderen Schiff aus fortzuführen, wenn Sie eine totale Niederlage verhindern wollen.«

Kusaka, ein energischer Mann, hatte auch schon für den Fall vorgesorgt, daß Nagumo auf dem Schiff bleiben, mit ihm untergehen oder Harakiri begehen wolle. Draußen wartete schon ein Sumo-Ringer, ein schwergewichtiger Matrose, der Nagumo schließlich packen und mit Gewalt von Bord tragen sollte.

Aber soweit kam es nicht. Der Adjutant, Leutnant zur See Nishibajashi, überredete den Admiral und »führte ihn wie ein Kind an der Hand« (so die Zeugenaussagen) hinaus, während er auf ihn einsprach.

Und Nagumo folgte wie ein Automat. Es war 10.46 Uhr.

Kusaka hatte den Zerstörer NOWAKI bereits durch Winkzeichen angewiesen, ein Boot zu schicken, während Nishibajashi einen Weg durch den Höllenofen suchte.

Um 11.30 Uhr begrüßte Konteradmiral Susumu Kimura, der die 10. Zerstörer-Flottille führte, Nagumo und seinen Stab auf dem Achterdeck der NAGARA, Kimuras Flaggschiff.

Um 10.30 Uhr schon fing die YAMATO eine Schockmeldung auf, die Fregattenkapitän Watanabe vom Operationsstab eilig dem OB Yamamoto überbrachte. Sie lautete lapidar: »Die AKAGI brennt!«

Yamamoto blieb unerwartet ruhig. »Haben die Träger ihren Torpedoangriff gegen die US-Flotte schon gestartet? Wenn nicht, könnte es Schwierigkeiten geben.«

»Der Angriff ist sicher planmäßig erfolgt.«

Kapitän zur See Kameto Kuroshima, Chef der Operationsabteilung, war zuversichtlich. Der ganze Stab blieb gelassen, bagatellisierte den Brand. Schließlich gab es in jeder

Schlacht Beschädigungen.

10.50 Uhr. Wieder hetzte Watanabe mit einer Meldung herein. Er reichte sie Admiral Ugaki, dem Chef des Stabes, der gab sie weiter an Yamamoto.

Diesmal kam die Nachricht von Konteradmiral Hiroaki Abe auf der TONE. Nachdem Nagumo auf die NAGARA übergestiegen war, hatte Abe als »Stellvertretender Befehlshaber des Kampfverbandes« automatisch das Kommando übernehmen müssen, und nun funkte er:

»Brände an Bord der KAGA, SORYU und AKAGI als Folge von Angriffen durch land- und trägergestützte Flugzeuge. Wir lassen durch HIRYU die feindlichen Träger ablenken, ziehen uns vorübergehend nach Norden zurück und sammeln die Verbände ...«

Mit Yamamotos Ruhe war es nun vorbei. Wortlos gab er Ugaki das Meldeblatt zurück und starrte lange ins Leere.

Die SORYU wurde zuerst an der Backbordseite des Flugdecks beim vorderen Aufzug, dann direkt vor der Brücke getroffen. Dann fiel eine Bombe auf das Achterdeck, und wie auf den anderen beiden Trägern folgte eine Kettenreaktion explodierender Flugzeuge und Munition.

Um 10.40 Uhr waren beide Maschinen gestoppt, das ganze Schiff brannte, und als die Flammen das Torpedolager erreichten, gab es eine Explosion, die den Träger fast zerriß. Um 10.45 Uhr gab der schwerverwundete Kapitän Yanagimoto den Befehl von der Brücke:

»Schiff verlassen! Jeder Mann hat die Pflicht, sich zu retten – und weiterzukämpfen. Keiner bleibt zurück. Banzai! Banzai!«

Er rief noch »Banzai«, als ihn bereits die Flammen einhüllten.

Es war unfaßbar. Die Japaner büßten in kurzer Zeit nicht nur drei Träger, sondern auch die Elite ihres Flugpersonals ein. Nun zeigten sich die Folgen der Pannen, der Leichtfertigkeit,

die in der Unterschätzung des Gegners und der eigenen Überheblichkeit begründet lagen.

Die HIRYU war verschont geblieben, weil sie zu weit nördlich und hinter den Wolken versteckt stand. Glück und Zufall zugleich. Auch hier liefen gerade die Startvorbereitungen auf vollen Touren, als Leutnant Hashimoto, der eben von Midway zurückgekommen war, in den Bereitschaftsraum der Torpedostaffel stürzte und rief:

»Die AKAGI ist beschädigt, KAGA und SORYU brennen – nur unser Schiff wurde nicht angegriffen!«

Alle Flieger stürzten hinaus und konnten nun achteraus und 10 Kilometer entfernt drei mächtige Rauchpilze erkennen.

Nun schickte auch Admiral Abe, Nagumos Stellvertreter, an Admiral Tamon Yamaguchi, den Führer der 2. Trägerdivision, den Befehl: »Feindliche Träger angreifen!«

Der junge, aggressive Konteradmiral tobte: Hatte er nicht genau das schon lange vorher empfohlen?

*

Obwohl schwer angeschlagen, griffen nun die Japaner an. Konteradmiral Tamon Yamaguchi umriß im Stabszimmer der 2. Trägerdivision die Lage:

»Der Gegner, von uns unterschätzt, hat überraschend zugeschlagen. Hätte man meine Vorschläge angenommen, wäre die Schlacht jetzt für uns gewonnen. Trotzdem kämpfen wir weiter. Wir verfügen noch über genügend Schlachtschiffe und Kreuzer – und hinter uns steht noch die Hauptflotte. Schlimmstenfalls ist das Kräfteverhältnis jetzt ausgeglichen, und wir sind durchaus in der Lage, die Amerikaner in einer offenen Seeschlacht noch zu vernichten. Deshalb müssen wir den Kampf zum Ruhme Japans entschlossen weiterführen.«

Korvettenkapitän Susumu Kawaguchi, der Flugoffizier, legte nun den vorbereiteten Angriffsplan auf den Kartentisch. Ideal

wäre ein gleichzeitiger Schlag der Sturz- und Torpedobomber gewesen, doch die Umrüstung hätte zu lange gedauert. Nur die Stukas konnten sofort losfliegen; die T-Maschinen sollten später folgen. Hauptsache angreifen – egal wie!

Leutnant Michio Kobayashi, der schon in Pearl Harbor mitflog, führte die Sturzbomber; aber mehr als 18 bekam er nicht zusammen.

Noch schlechter stand es um die Jagdmaschinen; viele waren im Einsatz als Kampfpatrouillen ausgefallen, so daß nur noch 6 Maschinen starten konnten.

10.45 Uhr. Die ersten Zeros rasten über das Deck, und um 10.58 Uhr war der gesamte Verband in der Luft. Ohne erst wie üblich über dem Träger zu kreisen, donnerte der Pulk davon. Die Zeit drängte, und jeden Moment konnten US-Maschinen aus dem Himmel stoßen.

Sie flogen mit Ostkurs. Leutnant Yasuhiro Shigematsu, der Jägerführer, sollte eigentlich die Stukas beschützen, doch als er plötzlich zurückkehrende SBD-Maschinen erblickte, ließ er angreifen. Aber die Sache ging schief. Die SBD-Bordschützen beschädigten zwei Zeros, so daß sie umkehren mußten, und Shigematsu konnte nur noch mit 4 Jägern seinen Bombern folgen.

Gemäß Plan sollten die Suchflugzeuge Nr. 4 und 5 von der CHIKUMA den Angriffsverband zu den Amerikanern führen, doch Kobayashi folgte einfach den heimkehrenden US-Maschinen und entdeckte kurz vor Mittag 30 Meilen voraus einen Träger und die Begleitfahrzeuge. Es war die Task Force 17 mit der YORKTOWN. Kobayashi befahl über Funk den 18 Sturzbomberpiloten: »Zum Angriff formieren!«

Dann geschah es. Ein Dutzend Wildcat-Jäger warf sich auf die Japaner, schoß sechs Bomber ab und zersprengte den Verband.

Die Amerikaner hatten schnell reagiert. Als der Radarposten um 11.52 Uhr die Feindmaschinen meldete, liefen die

Abwehrmaßnahmen voll an. Die abschirmenden Zerstörer fuhren näher an die YORKTOWN heran, die Kreuzer ASTORIA und PORTLAND blieben an Steuerbord und legten sich schützend zwischen den Träger und die anfliegenden Japaner.

Die YORKTOWN selbst erhöhte nun ihre Fahrt von 25 auf 30,5 Knoten, alle Treibstoffleitungen waren geleert und mit Kohlenoxyd gefüllt, Reparaturtrupps, Ärzte und Bergungsgruppen hielten sich bereit, alle Geschütze waren bemannt, und in der Eile wurde ein fahrbarer Tankwagen kurzerhand über Bord gekippt.

Der Träger verfügte über große Feuerkraft, trotzdem hatte der Artillerieoffizier, Korvettenkapitän Leonard Davis, alle Maschinengewehre von dem im Hangardeck stehenden Flugzeugen abmontieren und zusätzlich am Flugdeck in Stellung bringen lassen. Zudem verfolgte er eine simple Abwehrtechnik: Genügend Geschosse in den anfliegenden Verband feuern – irgendwann mußte dann auch getroffen werden.

Die erste Verteidigungslinie bildete die Kampfpatrouille der YORKTOWN: 12 Jäger, die ständig über ihr kreisten und im Alarmfall dem Feind entgegengeschickt werden konnten.

Für die Befehlsgebung war Fregattenkapitän Oscar Pederson, Führer der Fliegergruppe, zuständig. Nun lag der Schnittpunkt zwischen der eigenen und feindlichen Flugrichtung etwa 15 bis 20 Meilen westlich auf 10.000 Fuß Höhe. Dann griffen die F4F-Jäger an und schossen sechs Val-Bomber ab.

Die Männer auf der YORKTOWN waren sicher, daß es kein Japaner schaffen würde, eine Bombe auf ihr Schiff zu setzen. Aber 8 Stukas brachen durch die eigene Jägersperre und kamen näher. Noch reichte die Flak nicht hinüber, und die Kanoniere warteten ungeduldig.

Seltsam: Es gab in diesem Augenblick noch Soldaten, die

nichts vom drohenden Angriff wußten.

So Max Leslie und seine Männer von Bombing 3, die oben kreisten und auf die Lande-Erlaubnis warteten, nachdem die Jäger an Bord waren.

Leslie flog an, konzentrierte sich voll darauf, Fahrwerk und Landeklappen auszufahren sowie eine genügend hohe Propellerdrehzahl zu halten.

Dicht hinter Leslie scherte Lefty Holmberg aus dem Landekreis in die Anflugposition ein. Leslie wurde plötzlich vom Landeoffizier abgewinkt, auch Holmberg. Was war los, zum Teufel? Die Maschinen tuckerten schon mit den letzten Treibstoffresten!

Ärgerlich flog Holmberg in Höhe der achteren Batterie entlang, als plötzlich die vier 12,7-cm-Geschütze losbrüllten. Holmberg erschrak und machte, daß er wegkam. Gerade als er wieder auf Leslie stieß, kam vom Träger die Meldung: »Abfliegen – werden angegriffen!«

Nun waren die japanischen Flugzeuge im Abwehrbereich, Flak-Wolken sprenkelten den Himmel, doch die Japaner flogen ungerührt weiter. Nun schossen allein 28 Kanonen an der Steuerbordseite und zerfetzten eine Maschine, deren Bombe sich löste.

Signalmann William Martin blendete einen Feindpiloten mit dem Morsescheinwerfer, um ihn am Zielen zu hindern, und Kapitän Elliot Buckmaster, der Kommandant, dessen Gefechtsstation der vordere Kommandoturm war, ließ entschlossen seinen Ersten Offizier, Dixie Kiefer, dort zurück und trat ins Freie, um das Schiff besser manövrieren zu können. Durch die schmalen Schlitze des Kommandoturms schrie er seine Befehle.

Die Bombe traf. Ein 20 Meter hoher, rotgelber Blitz zuckte aus dem Flugdeck hinter der Brücke, als sie detonierte; ihre Splitter töteten 35 Männer an den automatischen Geschützen. Im Deck gähnte ein riesiges Loch, und im Hangardeck darunter

fingen drei Flugzeuge Feuer; eines davon trug eine 1.000-Pfund-Bombe. Leutnant A. C. Emerson gelang es jedoch, mit einem Wasservorhang den Brand zu ersticken.

Inzwischen rührten die anderen Sturzbomber aus dem Himmel herunter. Die Piloten waren exzellente Flieger und drückten ihre Maschinen bis auf 1.000 Fuß herab (die US-Flieger nur bis 2.000) und rasierten beim Abflug fast die Mastspitzen weg.

Und wieder traf eine Bombe mit schwerem Schaden. Überall Feuer und Rauch: in den Kesselräumen, den Büros, im Labor, der Wäscherei, der Offiziersmesse, im Radarraum. Eine heiße Druckwelle stieß durch den Schornstein, setzte die Farbe in Brand und riß Materialfetzen mit in die Luft. Bald hüllte schwerer Rauch den Träger ein, die Fahrt fiel auf sechs Knoten ab.

Unbemerkt jagte nun ein Stuka von Steuerbord heran. Seine Bombe durchschlug den vorderen Aufzug und detonierte 15 Meter tief im Rumpf des Schiffes.

Warum hatte die Task Force 16, die nur 15 bis 20 Meilen südöstlicher stand, nicht geholfen? Es gab für den Angriff nur wenige Beweise: Flak-Wolken, abstürzende Flugzeuge. Doch dann den Rauchpilz!

Spruance schickte die Kreuzer PENSACOLA und VINCENNES sowie die Zerstörer BENHAM und BALCH los. Aber das dauerte zu lange, bis sie hinkamen. Und was war schon groß gegen Flugzeuge auszurichten?

Leutnant Roger Mehle, der Jagdschutz für die ENTERPRISE flog, wollte mit seinen 12 Maschinen eingreifen, doch die Erlaubnis wurde nicht gegeben. Mehle jedoch dehnte den Schutzbereich eigenmächtig so weit aus, daß er in die Nähe der YORKTOWN kam. Als die Erlaubnis dann doch kam, war es zu spät. Zudem hatte Mehles MG noch Ladehemmung, und er kehrte um.

Auch die Jäger von der HORNET richteten nicht viel aus, sie

erwischten nur einen Japaner beim Abflug. Nun feuerten auch alle Begleitschiffe in die abfliegenden Feindmaschinen, die dicht über das Wasser hinwegfegten. Die ASTORIA verschoß in zehn Minuten 204 Granaten vom Kaliber 12,5 cm.

Kaplan Matthew Bouterse half mit, Munition heranzuschaffen und dachte vielleicht an den berühmt gewordenen Ausspruch von Kaplan Foggy beim Angriff auf Pearl Harbor:

»Lobet den Herrn und holt Munition heran!«

Um 12.45 Uhr gab ein Unteroffizier an die HIRYU durch: »Feindlicher Träger brennt!«

Jubel überall. Leutnant Hashimoto schloß aus der Nachricht, daß Kobayashi und ranghöhere Flieger der einzelnen Ketten gefallen sein mußten. Das stimmte auch. Nur mit Mühe entkamen 5 Bomber und 1 Jäger dem Feuer der TF 17 und flogen zurück.

Kawaguchi machte auf der HIRYU schon den nächsten Angriffsverband fertig, ein gemischter Haufen: 9 Torpedoflugzeuge der HIRYU, eine verwaiste T-Maschine von der AKAGI, 4 Jäger der HIRYU und einer von der brennenden KAGA.

Admiral Yamaguchi drängte. Er zweifelte, daß es nur einen US-Träger geben sollte, dagegen sprachen auch die Schäden auf den drei eigenen Trägern. Nun, da der vorerst einzige geortete Feindträger brannte, war sogar noch eine Siegeschance für die Japaner drin. Also mußten die Maschinen der zweiten Welle so schnell wie möglich starten.

Um 12.16 Uhr war der Angriff auf die YORKTOWN vorbei – er hatte nur elf Minuten gedauert.

Admiral Fletcher stand mit dem Stab auf dem Flugdeck, weil die Brücke brannte. Nur der Radarmann Bennett war noch oben und hatte die Gasmaske auf, um sein Gerät zu reparieren. Commander Laing, der britische Beobachter der Royal Navy, stand gelassen neben Fletcher und schaute in das Feuer.

Der Angriffsverlauf war klar: sieben Feindflugzeuge hatten

angegriffen, drei erzielten Treffer – ein gutes Ergebnis; zwei andere Bomben saßen dicht am Heck und der Backbordwand, wobei sich Fletcher am Kopf verletzte.

Fregattenkapitän Clarence Aldrich von der Schadenskontrolle hatte drei Trefferschäden und vier Brandherde zu bekämpfen. Er ließ die Kammern im Treibstoff- und Munitionsraum mit Seewasser fluten, Reparaturtrupps stopften mit Holzbalken und Stahlplatten das 3,5 Meter große Loch auf dem Flugdeck, während Löschgruppen die Brände angingen. Sanitäter brachten Verwundete und Tote fort, Maschinisten versuchten, das Schiff wieder auf Fahrt zu bringen; zwei Kessel waren beschädigt, das Feuer unter den anderen erloschen.

Überall dichter Rauch. Aber die Kessel waren die einzige Energiequelle für die Pumpen und andere Hilfsgeräte. Zum Glück waren die Turbinen heil geblieben.

Der verwundete Leutnant Cundiff, Chef der Kesselabteilung, kroch überall herum, um die Schäden zu beheben. Doch es war zuviel kaputtgegangen, und Fletcher wollte nicht warten.

Deshalb befahl er um 12.30 Uhr die ASTORIA längsseits; das Boot kam um 13.00 Uhr, die Überfahrt dauerte elf Minuten.

Die See war ruhig, kein Feind in Sicht. Überall ragten Geschützkartuschen wie U-Boot-Sehrohre aus dem Wasser, und die Besatzung der ASTORIA war froh, als Fletcher endlich an Bord war und abgelegt werden konnte.

Auf der YORKTOWN ruhte der Flugbetrieb, bis das Schiff wieder Fahrt machen konnte, deshalb bekam Leslie die Anweisung, mit seinen 17 Sturzbombern auf den beiden anderen Trägern zu landen und aufzutanken.

Die HIRYU war noch immer unversehrt. Nun, um 12.45 Uhr, waren die Torpedoflugzeuge startbereit. Sie sollten in zwei Gruppen fliegen; eine führte Leutnant Tomonaga, der

schon den Midway-Verband befehligt hatte, die andere übernahm Leutnant Hashimoto.

Spitzenflugzeug für den Angriff war Tomonagas Maschine, Der wortkarge, draufgängerische Leutnant versprach gute Erfolgsaussichten. Zum Starttermin aber war seine in Midway beschädigte Maschine noch nicht fertig, er lehnte ein Ersatzflugzeug rundweg ab und startete eben nur mit einem gefüllten Flügeltank; der zweite blieb leer.

Die Piloten saßen schon in ihren Maschinen, als die Sturzbomber der ersten Welle ankamen, doch sie konnten erst landen, wenn die Torpedomaschinen gestartet waren, deshalb donnerte Bootsmann Satsuo Tange dicht über das Flugdeck hinweg und warf eine Meldetasche ab.

In der Nachricht wurde die Position der Amerikaner angegeben, jedoch südlicher, als bisher angenommen worden war. Tomonagas Maschine war bereits weg, und so übergab Kawaguchi die Information an Hashimoto und vergaß, daß der ja diesmal ohne Tomonaga flog. Es war zu spät, die Sache noch zu klären, denn die Flugzeuge rasten dicht hintereinander davon. Es war 13.31 Uhr.

Auf der YORKTOWN ging die Arbeit gut voran. Um 14.02 Uhr wurde die gelbe Flagge, die Manövrierunfähigkeit anzeigen, eingeholt und durch das Flaggsignal »Eigene Geschwindigkeit 5« ersetzt.

Kapitän Buckmaster ließ gerade am Mast der YORKTOWN eine neue amerikanische Flagge hissen, als um 14.10 Uhr der Radarposten wieder Alarm gab. Allen stockte der Atem.

14.28 Uhr. Die YORKTOWN schaffte mit Mühe 15 Knoten, alle Begleitschiffe verengten den Schutzkreis, und der Radarmann rief: »Feindliche Flugzeuge, Entfernung 37«.

Leutnant Hashimoto erblickte die YORKTOWN-Gruppe um 14.30 Uhr auf 80° und in 30 Meilen Entfernung. Was ihn wunderte: Der Träger brannte ja nicht, wie die Sturzbomberpiloten der ersten Welle gemeldet hatten. Also mußte es einer

der beiden anderen Träger sein.

Hashimoto verständigte Tomonaga, und um 14.32 Uhr formierten sich die zwei Angriffsgruppen. Tomonaga von der Backbord-, Hashimoto von der Steuerbordseite her. Sie wollten den Träger in die Zange nehmen und damit die Abwehr aufsplittern.

Zehn Meilen vor dem Ziel kamen die Wildcat-Jäger und schossen eine Maschine von Tomonagas Gruppe ab. Jetzt nahm Leutnant Mori mit seinen 6 Zeros den Luftkampf auf, während die Torpedoflugzeuge zum Träger durchbrachen.

14.40 Uhr. Alle Geschütze schossen, die YORKTOWN schwenkte abrupt. Hashimoto griff nun von der Backbordseite an, Tomonagas Gruppe löste sich auf und flog einzeln an. In V-Formation und nur 50 Meter über dem Wasser stießen sie vor und warfen auf 800 bis 600 Meter die Torpedos ab.

Nun brausten die japanischen Maschinen im Tiefflug durch den Flak-Riegel und über den Verband hinweg, die Bordschützen feuerten. Einige T-Flugzeuge wurden abgeschossen.

Viele Blasenbahnen eilten auf die YORKTOWN zu. Mit 30 Knoten Fahrt war es leichter, einem Torpedo auszuweichen, trotzdem machte Buckmaster dem ersten Torpedo auch mit nur 19 Knoten noch Platz.

Der nächste jedoch traf um 14.44 Uhr vor der Brücke an der Backbordseite. In der gewaltigen Erschütterung fielen Niedergänge zusammen, Öl lief ins Wasser, vom Deck spritzte die Farbe ab, und der Träger ging auf 6° Schräglage.

Da traf der zweite Torpedo. Schlagartig fiel der Dampf aus, alle Verbindungen waren unterbrochen, der Generatorraum lag in Trümmern, keine Notbeleuchtung mehr, das Ruder klemmte auf 15° an Backbord, der Träger hüllte sich in grauweißen Rauch und blieb mit 17° Schlagseite liegen.

Die Flak feuerte pausenlos, Feuergirlanden, Sprengwolken, Rauch und Lärm vereinten sich zu einem optischen und akustischen Gruselbild, und die japanischen Maschinen, durch

nichts abzuhalten, glichen darin blutgierigen riesigen Vögeln, die sich in selbstzerfleischender Wut auf eine Beute stürzten.

Auf der BENHAM lud der Seemann Lytell in 1,45 Minuten 54 Granaten vom Kaliber 12,7 cm, jede wog 57 Pfund. Die Flak-Bedienung auf der RUSSELL beschoß ums Haar einen eigenen Zerstörer, und der Kommandant Hartwig schmiß seinen Stahlhelm auf die Männer, damit sie das Feuer einstellten.

Seemann Houle von der HUGHES fluchte und feuerte verbissen mit einer MPi auf die Flieger. Etliche Maschinen wurden vom Himmel geholt, auch die Jäger machten Beute.

Nach dem Alarm waren sofort zehn Jagdmaschinen der YORKTOWN gestartet, einige Jäger der anderen Träger kamen zu Hilfe. Seltsame Dinge ereigneten sich. Leutnant Milton Tootle stieg mit seiner F4F auf, schoß einen Japaner ab, geriet ins eigene Flakfeuer, stürzte, kam aus der sinkenden Maschine heraus und wurde von der ANDERSON wieder an Bord gehievt – das alles innerhalb von 15 Minuten!

14.52 Uhr. Der Angriff war vorbei, er hatte zwölf Minuten gedauert. Die Japaner flogen ab. Erschöpft warteten die Soldaten auf ihren Gefechtsstationen. Was nun? Drüben schlingerte die YORKTOWN mit 20° Schlagseite in der langen Dünung des Pazifiks, fiel dann auf 26° und war nahe am Kentern. Alle Feuer waren erloschen, sämtliche Leitungen zerstört, und ohne Dampf konnten sie nicht gegenfluten oder sonstige Trimmanöver ausführen.

Buckmaster lief verzweifelt auf dem schrägen Deck umher, dann gab er um 14.55 Uhr den Befehl zum Verlassen des Schiffes, denn er trug die Verantwortung für über 2.000 Männer ...

»Abandon Ship!«^{*}

Sie kamen in Haufen, verschmiert, müde, mit angesengtem

* »verlassen Sie das Schiff!«

Haar, quollen aus den Niedergängen herauf an Deck. Auf der Brücke blieb das Logbuch achtlos liegen, im Coderaum das Geheimmaterial, in den Bereitschaftsräumen kümmerte sich niemand um die Handbücher zur Nachrichtenverschlüsselung.

Ärzte und Sanitäter arbeiteten mit Taschenlampen und ließen dann 60 Verwundete über die steilen Niedergänge nach oben schleifen. Im Operationsraum sagte kein Mensch dem Chirurgen French und seinen Assistenten, daß das Schiff zu räumen war. Hunderte Männer belauerten verängstigt die Rettungsboote und wußten nicht, daß sie gar nicht abgefeiert werden konnten.

Viele Soldaten irrten planlos umher, einige warfen Flöße über Bord und sprangen hinterher. Nervosität, Hektik, Angst machten sich langsam breit.

Endlich, um 15.00 Uhr, kamen Zerstörer längsseit, um die Männer zu übernehmen. An der Steuerbordseite waren Taue ausgebracht worden, und die Seeleute ließen sich daran hinunter. Doch das auslaufende Öl hatte sie verschmiert, so daß die meisten ohne Halt hinuntersausten, wobei sich viele Soldaten die Handflächen verbrannten.

Der größte Teil der Besatzung zog sich aus und stapelte auf Deck die Sachen: Schuhe, Hemd, Hose, Helm, Taschenlampe; nur Commander Ralph Arnold, Versorgungsoffizier, der mit Überlebenden vom Träger LEXINGTON aus der Schlacht im Korallenmeer gesprochen hatte, steckte ein Messer ein, behielt Schuhe und Handschuhe an; dies alles würde er brauchen, wenn man ihn auffischte.

Jedesmal, wenn ein Mann vom Tau abrutschte, riß er andere mit sich in die Tiefe, und im Wasser entwirrte sich dann das Menschenknäuel, weil jeder wegzukommen suchte.

Es dauerte geraume Zeit, bis die Boote, Flöße und Schwimmer vom Träger klargekommen waren und zu den Zerstörern gelangten.

Kapitän Buckmaster und sein Erster Offizier, Dixie Kiefer,

standen in der Brückennock. Das Flugdeck war leer, liegen-gelassene Ausrüstungsgegenstände vertieften den Eindruck des traurigen Schicksals der YORKTOWN.

»Ich melde mich ab, Sir!« sagte Kiefer und salutierte. »Ich werde ein Boot besorgen.«

Buckmaster nahm die Hand vom Mützenschirm.

»Danke, nicht nötig. Ich komme gleich nach und traue mir zu, noch ein paar Yards schwimmen zu können.«

Er hatte darauf bestanden, die Seemannstradition aufrechtzuerhalten, und deshalb blieb er als Schiffsführer bis zuletzt an Bord. Er schaute zu, wie Kiefer über die Brüstung kletterte und nach einem Tau griff. Dann sauste der Offizier an der glitschigen Leine wie ein Stein hinunter, brach sich an der Schlingerleiste einen Knöchel und landete mit verbrannten Handflächen im Wasser. Erst nach einer Weile tauchte er wieder auf und schwamm zu den abseits wartenden Schiffen hinüber.

Buckmaster unternahm einen letzten Rundgang. Drinnen war es stockfinster, und er besaß auch keine Taschenlampe, deshalb tastete er sich vorsichtig über den ölichen Boden durch Gänge und Kabinen, und immer wieder verhielt er und lauschte und rief.

Der Kapitän stieg so weit hinunter, wie er konnte, dann kroch er wieder hinauf und hangelte sich auf dem schiefen Deck an der Reling entlang zum Achterschiff. Auch hier war niemand mehr. Buckmaster rief wieder und wartete, dann kletterte er an einem Tau hinunter zum Wasser und schwamm mit kräftigen Zügen los. Bald darauf erreichte er ein mit Verwundeten beladenes Floß und hängte sich an. Zweimal fielen Verletzte ins Wasser, und Buckmaster rettete sie.

Nacheinander wurden die YORKTOWN-Männer von den Sailors der RUSSELL an Bord gehievt. Kapitän Hartwig sorgte sofort für die Betreuung der Verwundeten und ließ dann Fahrt aufnehmen.

Kapitän Tiemroth von der BALCH hatte eigene Rettungspläne vorbereitet. Er ließ Ladenetze ausbringen und fischte die ölverschmierten Männer gleich dutzendweise aus dem Wasser. Die Matrosen Lewis und Prideaux, erfahrene Rettungsschwimmer, holten die Erschöpften an Bord, während Leutnant zur See Weber mit einem Motorboot draußen kreuzte und noch 50 Männer hereinholte.

Der Zerstörer BENHAM barg allein 721 Schiffbrüchige. Als die BALCH um 16.46 Uhr noch einmal das Gebiet absuchte, wurden die letzten Soldaten geborgen. Die sieben Schiffe hatten insgesamt 2270 Männer gerettet.

Admiral Fletcher sah erschüttert zu, wie die Japaner die YORKTOWN torpedierten. Wo aber stand der Träger, der diese Maschinen geschickt hatte? Drei Stunden waren nun die Suchflugzeuge draußen, und noch keine Meldung.

Fletcher befahl Konteradmiral W. W. Smith, dem Gastgeber auf der ASTORIA, zwei Wasserflugzeuge nach Midway zu schicken, damit Captain Simard sich mit den PBY an der Suche beteiligen sollte. Der Angriff auf die YORKTOWN bewies, daß der vierte japanische Träger schnellstmöglichst ausgeschaltet werden mußte. Aber der OB Fletcher ahnte nicht, daß dessen Position bereits erkundet worden war.

Um 14.30 Uhr kehrte Leutnant Sam Adams mit seiner SBD gerade um, als er unter sich viele Kielwasserstreifen erblickte: vier Zerstörer, drei Kreuzer, zwei Schlachtschiffe – und der Träger. Es war die HIRYU. Der Verband lief mit 20 Knoten nach Norden. Adams von Scouting 5 errechnete die Position und gab sie an Fletchers Stab durch.

Die Meldung traf gerade ein, als der Angriff lief, und als dabei die Funkanlage ausfiel, wurde sie mit Morsescheinwerfer auf die ASTORIA an Fletcher weitergegeben.

Kurz nach 15.00 Uhr erhielt auch Spruance auf der ENTERPRISE die Information und kratzte für den

Gegenschlag die Reste der TF 16 zusammen: 14 SBD-Stukas von der YORKTOWN (Bombing 3), 11 von der ENTERPRISE (Bombing 6 und Scouting 6). Jäger und Torpedoflugzeuge waren nicht verfügbar. Leutnant Earl Gallaher von Scouting 6 sollte den Verband führen.

Um 15.15 Uhr klapperten die Fernschreiber, die Flieger notierten die Werte, dann kam auch schon der Befehl: »An die Maschinen!«

Um 15.30 Uhr fuhr die ENTERPRISE in den Wind und ließ den Angriffspulk starten. Eine Maschine blieb mit Motorschaden zurück, die übrigen 24 nahmen Kurs auf die Nachmittagssonne.

Gerade in diesem Moment stürzten die Kanoniere der HORNET an die AA-Geschütze, weil aus südlicher Richtung Flugzeuge nahten. Ein neuer Angriff der Japaner? Diesmal auf die HORNET?

»Es sind SBD!« rief dann ein Ausguck. Überall auf dem Schiff Erleichterung, Freude. Hinter Commander Ruff Johnson landeten noch zehn Devastators, die in Midway aufgetankt worden waren. Schon um 16.03 Uhr führte Reserveleutnant Edgar Stebbins 16 Stukas gegen den Feind.

»Maschinen TF 16 greifen Träger an«, meldete Spruance an Fletcher.

*

»Es ist immer noch möglich, die Schlacht zu gewinnen. Schlimmstenfalls steht die Sache unentschieden«, sagte Fregattenkapitän Takashi Kanoe, der Erste Offizier auf der HIRYU.

Auch Admiral Tamon Yamaguchi war dieser Ansicht. »Ein US-Träger zerbombt, ein zweiter von Torpedos getroffen. Es steht wieder eins zu eins.« Er gab Befehl, einen dritten Angriffsverband unter Führung von Leutnant Hashimoto gegen

die US-Flotte zu schicken.

Kanoe wurde verlegen. »Bestenfalls haben wir nur noch fünf Stukas und vier Torpedoflugzeuge. Die letzten sechs Jäger müssen wir als Kampfpatrouille am Träger halten. Außerdem ...«

»Ja? Was noch?« fuhr ihn der Admiral barsch an.

»Hashimoto fällt vor Müdigkeit um. Er flog schon nach vier den Angriff gegen Midway mit. Er und Shigematsu sind die einzigen noch lebenden Piloten des Offizierskorps.«

Yamaguchi verstand nicht. Dann schrie er Kanoe an: »Schlafen? Sind Sie bei Trost? Wenn wir nicht schnellstens den dritten US-Träger erwischen, droht uns allen ein tausendjähriger Schlaf! Spätestens um 16,30 Uhr starten alle verfügbaren Maschinen. Das ist ein Befehl.«

Der aggressive junge Divisionsbefehlshaber rauschte ärgerlich von der Brücke. Übrigens beruhte Yamaguchis Information über einen »zweiten« getroffenen US-Träger auf einer Fehlmeldung.

Kaku ging auf den abseits wartenden Admiral zu. »Die Leute sind fertig. Sie fallen im Stehen um. Wie sollen sie fliegen, kämpfen – und siegen?«

Kaku redete lange, und es gelang ihm, den störrischen Befehlshaber zu einem Aufschub zu bringen.

Hashimoto aß vor Müdigkeit nichts und legte sich im Bereitschaftsraum auf ein braunes Ledersofa.

17.03 Uhr. Die Strahlen der Nachmittagssonne färbten das Meer rot, als ob es brenne. Und mitten in dieser Glut trieben die noch blakenden und rauchenden Giganten vor dem Horizont. Die ganze Szenerie signalisierte Tod und Vernichtung. Plötzlich brüllte ein Ausguck: »Feindliche Sturzbomber direkt über uns!«

Gallaher sichtete den Träger um 16.45 Uhr etwa 30 Meilen im Nordwesten. Er stieg mit dem Verband auf 19.000 Fuß, um dann zum Angriff die Sonne im Rücken zu haben. Die Japaner

merkten nichts. Dann, genau um 16.58 Uhr, flogen die Stukas mit hohem Tempo an, und Gallaher gab durch Funk durch:

»Bombing 6 und Scouting 6 den Träger; Bombing 3 die Schlachtschiffe!« Dann plötzlich: »Achtung! Hamps in der 12 Uhr-Position!«

Wild brausten auch schon die Zeros herab. Einen Augenblick lang gab es Schießereien, doch Gallaher kippte dann als erster zum Sturzflug in die Tiefe, die anderen folgten.

Nun merkte aber auch die Schiffsbesatzung die Gefahr, Kaku brachte den Träger hart nach Backbord, und die Geschütze feuerten los. Gallaher bemerkte das Trägermanöver, fing daher seine Maschine erst knapp vor dem Bombenwurf ab, doch seine und auch die folgenden Bomben hieben hinter dem Heck ins Wasser.

Leutnant Dave Shumway, der mit seiner Gruppe die Schlachtschiffe attackieren sollte, riß sofort die Maschine herum, und sie gingen nun gemeinsam die HIRYU an. Auch die Rotte von Dick Best von Bombing 6 stürzte ebenfalls zu dem Träger hinunter.

Während der ganzen Sturzflugstrecke schwärmteten die Zeros um die Bomber herum; die japanischen Piloten wußten, was ihnen blühte, wenn sie diesen letzten Träger nicht retten sollten.

Schließlich wurden Leutnant Wiseman und Leutnant Butler abgeschossen – doch die anderen stürzten weiter.

Wieder – wie so oft an diesem Tag – brach das Inferno los: Feuer, Explosionen, Lärm, Rauch.

Die erste Bombe landete direkt beim vorderen Aufzug und schmetterte die Plattform gegen den Brückenaufbau.

Dieses Hindernis nahm Kapitän Kaku die Sicht, und er manövrierte das Schiff nun nach Gefühl, während Kanoe befahl, die Kammern zu fluten und die Brände zu löschen.

Wie benommen starnte der Flugoffizier Kawaguchi auf das gewaltige Loch im Deck, und wie zufällig blickte er auf das

Meer, aus dem plötzlich eine gewaltige Wasserfontäne aufstieg. Er riß den Kopf nach hinten, blinzelte in die Höhe ...

»Horizontalbomber!«

Für Major George Blakey und seine sechs B-17-Heeresbomber kam dieser Angriffsbefehl überraschend. Eigentlich sollten sie nur den Bestand auf Midway ergänzen. Nun waren sie von Hawaii her schon sieben Stunden in der Luft, und vor der Landung hatte ihnen Captain Sirhard befohlen, die 170 Meilen entfernt stehende japanische Flotte anzugreifen. Aber sie hatten kaum mehr Treibstoff, und die Männer waren müde. Und keiner besaß Kampferfahrung.

Die Kettenführer berieten über Sprechfunk, und sie kamen überein, daß für Hin- und Rückflug auf 3.600 m Höhe, also für runde 400 Meilen, das Benzin reichen könnte. Kurz danach gingen sie dann auf Feindkurs.

Um 18.00 Uhr sah Captain Narce Whitaker, ein Kettenführer, den Träger und die Begleitschiffe. Als die sechs Maschinen zum Angriff eindrehten, gerieten sie ins Feuer der Zeros und der Flak. Doch die B-17 zogen stur ihre Bahn, obwohl ein paar Kanzeln splitterten und Tragflächen Löcher erhielten, und sie klinkten ihre Bomben aus.

Dicht neben dem Träger sprangen riesige Wässersäulen auf. Doch Blakey ahnte nicht, daß über ihm Oberst Sweeney mit vier B-17 aus Midway stand und ebenfalls bombte.

Sweeney war schon um 17.30 im Operationsgebiet eingetroffen, Wuertele sollte noch mit zwei Maschinen nachkommen. Nun ließen sie vom brennenden Träger ab und wandten sich den Begleitschiffen zu.

Die Japaner waren hoffnungslos ausmanövriert, obwohl die Flak verzweifelt weiterschoß und die Zeros ihre Attacken aus jeder Lage flogen.

Nun traf auch noch Stebbins mit den Sturzbombern von der HORNET ein. Auch er ließ den qualmenden Träger in Ruhe und nahm sich das Schlachtschiff HARUNA vor.

Innerhalb einer Stunde wurden viele japanische Schiffe bombardiert: Um 17.30 Uhr die TONE; um 17.40 Uhr flogen B-17 gegen die HARUNA und Stukas gegen die CHIKUMA; um 18.15 Uhr waren B-17 über der HIRYU. Die todbringenden Schläge schienen kein Ende zu finden. Die HARUNA hatte Glück, denn die am Heck krepierende Bombe verbog nur ein paar Platten und blockierte den Entfernungsmesser.

Schlimmer hatte es die HIRYU erwischt. Kapitän Kaku sah seine einzige Chance, das Schiff zu retten, darin, schnell vom Gefechtsfeld wegzukommen und außer Reichweite der US-Maschinen Notreparaturen durchzuführen.

Leutnant Mandai fiel auf, daß die Hitze im Maschinenraum 4 stetig stieg, dann tropfte die Farbe von den Stahlplatten an der Decke und verbrannte die Matrosen an Kopf und Rücken. Nun fingen die Platten zu glühen an, und jeder im Maschinenraum wußte: Wir sind vom Feuer eingeschlossen!

Das Schlachtschiff KIRISHIMA fuhr eine halbe Meile vor der HIRYU her durch die zunehmende Dunkelheit und hatte Befehl, den Träger abzuschleppen, wenn die Maschinen ausfallen sollten.

Kapitän zur See Iwabuchi war nicht wohl dabei, denn der weithin leuchtende brennende Träger war ein klassisches Ziel für lauernde U-Boote, und er teilte Admiral Nagumo diese Gefahr mit. Nagumo befahl um 18.37 Uhr die KIRISHIMA wieder zur NAGARA zurück, und Iwabuchi drehte erleichtert nach Nordwesten ab. Allein stand der Träger nun vor dem Abendhimmel und hüllte sich in die hochschlagenden Flammen ein.

Auf der NAGARA, Nagumos provisorischem Flaggschiff, herrschte Niedergeschlagenheit.

Etwa 350 Meilen hinter dem Trägerverband marschierte die Hauptflotte, und Oberbefehlshaber Yamamoto schien schon etwas von der ungünstigen Lageentwicklung zu ahnen, denn seit 11.30 Uhr hatte er nichts mehr von Nagumo gehört.

Yamamoto ging nervös auf der Brücke hin und her, während sein Stab die notwendig gewordenen Plankorrekturen vornahm, denn wegen der drei brennenden Träger mußte umdisponiert werden.

Die Planänderung sah nun so aus: Die Transporter gehen auf halbe Fahrt. U-Boote errichten weiter westlich eine Sperrlinie. Admiral Hosogaya bricht die Aleutenoperation sofort ab und geht auf Südkurs, um die leichten Träger RYUJO und JUNYO in die Schlacht zu bringen. Admiral Kondo von der Invasionsflotte läuft mit Höchstfahrt nordwärts, um den Träger JUIHO und seine Schlachtschiffe einzusetzen. Yamamoto selbst eilte mit der YAMATO, zwei weiteren Schlachtschiffen und dem Träger HOSHO durch den dicken Nebel nach Osten.

OB Yamamoto hoffte, mit diesen Verstärkungen die Schlacht noch entscheidend beeinflussen zu können. Sorgen bereitete ihm das Atoll Midway, der »unsinkbare« US-Träger. Aber auch ihn wollte er ausschalten, ehe er ihnen gefährlich werden konnte. Bereits um 13.10 Uhr hatte Kondo den Befehl erhalten, die Landung zu verschieben und durch Kreuzerbeschuß Midway niederzuhalten, hauptsächlich den Flugplatz auf Eastern auszuschalten. Kondo schickte sofort Admiral Tokeo Kurita mit den schnellsten Kreuzern der japanischen Marine KUMANO, MIKUMA, MOGAMI und SUZUYA los; sie dampften mit 32 Knoten auf Nordostkurs.

Doch wieder gab es Komplikationen. Yamamoto wußte fast nichts über Midway, deshalb verlangte er um 16.55 Uhr von Nagumo einen Lagebericht; der aber bestätigte nicht einmal die Funkmeldung, denn eben wurde die HIRYU angegriffen.

Dann, um 17.30 Uhr, gab Nagumo eine Hiobsbotschaft durch: »HIRYU brennt nach Bombentreffern!«

Yamamoto sank auf einen Stuhl, schwieg erschüttert und brütete minutenlang vor sich hin.

Nagumo selbst schien sich von dem Schock der Niederlage wieder etwas erholt zu haben, denn er sprach sich dafür aus,

erst nach Westen zu fahren, im Dunkeln wieder auf Gegenkurs zu gehen, um die Amerikaner überraschend anzugreifen. Er hoffte, auf diese Weise dem Gegner eine Schlappe zufügen zu können. Aber dazu kam es nicht, denn ein Suchflugzeug der CHIKUMA meldete um 18.30 Uhr:

»4 feindliche Träger, 6 Kreuzer und 15 Zerstörer 30 Meilen östlich des brennenden feindlichen Trägers. Feindverband läuft Westkurs.«

Nagumo sah jetzt keine Chance mehr. Er hatte vermutet, daß auch der Feind schwer angeschlagen sei – und nun dieses Aufgebot! Seltsam: Weder ihm, noch irgendwem kam der Gedanke, diese Meldung nachzuprüfen, denn dann hätte sich nämlich herausgestellt, daß der Aufklärerpilot zweimal die TF 16 gemeldet hatte; die zweite Nachricht sollte nur die erste ergänzen!

Für den OB Yamamoto stellte sich nun die Frage, was er noch tun sollte. Offensichtlich war die Kampfmoral seiner geschlagenen und deshalb enttäuschten Soldaten am Sinken, die seiner Kommandanten sicher auch. Was auch sollte er mit Schiffen allein gegen Flugzeuge ausrichten? Trotzdem mußte er Hoffnungen wecken, und er gab um 19.15 Uhr an alle Kommandoführer durch:

»Feindliche Flotte ist praktisch vernichtet und zieht sich nach Osten zurück; Einheiten der Vereinigten Flotte nehmen die Verfolgung auf und bereiten die Besetzung von AF (Midway) vor; Hauptflotte erreicht 32° 08' N, 175° 45' O planmäßig am 5. um 03.00, Kurs 90°, Geschwindigkeit 20. Erster Träger-Kampfverband, Landungsverband (ohne 7. Kreuzerdivision) und U-Boote suchen Kontakt und vernichten den Feind.«

Für Nagumo bedeutete dieser Befehl nur Ironie, denn eben kam die Meldung, daß die SORYU gesunken sei.

Die SORYU hatte den ganzen Nachmittag über gebrannt,

Explosionen erschütterten den Giganten, während die zu seinem Schutz abgestellten Zerstörer ihn hilflos umkreisten.

In der aufkommenden Dämmerung sank der Träger immer tiefer, dann sackte das Heck weg, der Bug reckte sich hoch auf, und um 19.30 Uhr war er verschwunden.

Zwölf Minuten später, um 19.42 Uhr, erfüllte sich das Schicksal der KAGA.

Die AKAGI, Nagumos früheres Flaggschiff, trieb noch immer auf dem Meer.

Es war gegen 20.00 Uhr, als NOWAKI und ARASHI ihre Barkassen zur Evakuierung des Trägers herüberschickten. Aoki ließ über Funk bei Nagumo anfragen, ob er an Bord bleiben und die AKAGI durch Torpedo versenkt werden könnte.

Yamamoto, dessen Funker den Spruch mitgehört hatten, verbot um 22.25 Uhr die Versenkung, weil er den Träger abschleppen lassen wollte. Fregattenkapitän Miura, Navigationsoffizier der AKAGI, der sich auf der NOWAKI aufhielt, wurde von Yamamoto angewiesen, das Abschleppmanöver vorzubereiten.

Miura fuhr sofort zu dem Träger hinüber und hatte große Mühe, Aokis Versenkungssentschluß und die Absicht; mit dem Schiff unterzugehen, auf das weit sinnvollere Abschleppmanöver umzupolen, doch schließlich ließ sich Aoki überreden und auf die NOWAKI bringen.

Verlassen trieb das mächtige Schiff als Silhouette vor dem Horizont. Die abgeblendet fahrenden Zerstörer drehten nach Nordwesten, hinter der ablaufenden Flotte her. Yamamoto überdachte seine Abschleppabsicht und gab am 5. Juni, um 4.50 Uhr den Befehl, das Wrack der AKAGI mit Torpedo zu versenken.

Die HIRYU lag bis zum Abend ohne Fahrt im Wasser. Fregattenkapitän Yoshida vom Zerstörer KAZAGUMO brachte Löschtrupps, Wasser und Verpflegung für die Überlebenden der Besatzung an Bord; auch der Zerstörer

YUGUMA und zwei andere postierten sich für Hilfsdienste in der Nähe.

Gegen 21.00 Uhr fielen auf dem Träger alle Kessel aus, die Bordtelefone funktionierten nur noch schwach.

Fregattenkapitän Aiso im Maschinenraum 4 wurde von der Brücke angerufen, der Kommandant wollte wissen, ob die Maschinisten nach oben kommen konnten. Ausgeschlossen! Ringsum nur rotglühende Stahlplatten.

23.58 Uhr. Eine schwere Explosion ließ das Schiff erbeben, die Brände flackerten wieder auf und verbreiteten sich schnell. Verzweifelt versuchten Löschgruppen und Helfer, das Feuer einzudämmen.

Es war auch höchste Zeit. Die HIRYU hatte sich schon auf 15° geneigt, Wasser drang ein. Am 5. Juni, um 2.30 Uhr, wandte sich der Kommandant, Kapitän zur See Tomeo Kaku, an den Divisionsführer Yamaguchi: »Wir müssen das Schiff aufgeben.«

Wider Erwarten stimmte der jähzornige Admiral zu und ließ an Nagumo funkten, daß der Träger geräumt würde.

Kapitän Kaku, der Hausherr an Bord seines Schiffes, wandte sich nun an Yamaguchi: »Seine Majestät hat mir die große Ehre erwiesen und mir die Führung eines Schiffes anvertraut. Ich bitte deshalb um die Erlaubnis, mit meinem Schiff sterben zu dürfen.«

»Auch ich werde das Schicksal des Schiffes teilen«, sagte der Admiral.

Fregattenkapitän Kanoe, der Erste Offizier, Zeuge dieses Gespräches, verlangte nun die Ehre, mit dem Schiff untergehen zu dürfen, für alle leitenden Offiziere. Aber Kaku lehnte strikt ab und befahl alle Offiziere vom Schiff.

Yamaguchi aber verweigerte den Befehl, obwohl Kaku an Bord Disziplinargewalt besaß, von der er jedoch keinen Gebrauch machte. Yamaguchi ließ sich auch von Fregattenkapitän Seiroku Ito, seinem dienstältesten Stabsoffizier, nicht

überreden, von Bord zu gehen.

Nun war die Sache entschieden: Kaku und Yamaguchi blieben zurück. Ito fragte den Admiral, ob er noch einen letzten Auftrag habe. Yamaguchi trug ihm zwei Botschaften auf: Er möge Nagumo ausrichten, daß er keine Entschuldigung für das Geschehene habe, und er, Yamaguchi, fordere eine stärkere Marine und – Rache! Die zweite Nachricht war für Kapitän zur See Toshio Abe, den Befehlshaber der 10. Zerstörer-Flottille auf der MAKIJUMO bestimmt: »Versenken Sie die HIRYU mit Torpedos!«

4.30 Uhr. Es dämmerte. Alle Überlebenden waren von Bord. Kanoe verließ den Träger als letzter, und als sein Kutter ablegte, winkten ihm Kaku und Yamaguchi nach.

5.10 Uhr. Kapitän Abe führte den letzten Befehl aus. Der Zerstörer MAKIGUMO schoß auf kurze Distanz zwei Torpedos auf die HIRYU ab; einer lief vorbei, der andere traf voll und detonierte mit mächtigem Krach. Abe ließ seine Zerstörer auf Nordwestkurs eindrehen und folgte der Flotte.

8.00 Uhr. Fregattenkapitän Aiso und seine eingeschlossenen Männer im Maschinenraum hatten die Explosion überlebt. Auch Leutnant Mandai mit seinem Löschtrupp. Nun bekamen beide Offiziere Verbindung, und Mandai schrie Aiso zu, der Träger beginne zu sinken. Aiso und seine 50 Männer zwängten sich durch eine Luke und stießen dann auf Mandai. Alle Ausgänge waren blockiert, und durch eine aufgebrochene Schweißnaht konnten sie das sonnenüberflutete Hangardeck sehen. Mit Hammer und Meißel erweiterten sie den Spalt und krochen hinaus.

Nun weiter über Tote und Trümmer zum Flugdeck. Mandai fiel auf, daß die Flagge eingeholt worden war: ein Zeichen dafür, daß das Schiff aufgegeben wurde.

Entmutigt ließen sich die Soldaten an Deck nieder. Plötzlich wurde Mandai angestoßen: Ein Flugzeugmechaniker und fünf Männer vom Löschtrupp kreuzten plötzlich auf. Und sie hatten

Neuigkeiten zu berichten: Um 6.30 Uhr war plötzlich ein japanisches Flugzeug mit Fahrgestell erschienen, das nur vom Träger HOSHO stammen konnte. Also nahte sicher Hilfe. Auch ein abfahrender Zerstörer hatte Blinksignale abgegeben.

Die Letzten von der HIRYU schöpften neue Hoffnung, und Aiso führte die Männer auf das Bootsdeck hinunter, das unter Wasser stand, zwei Boote und ein Kutter zerrten schwimmend an der Vertäzung. Den Kutter bekamen sie frei, als die HIRYU nun schnell über den Bug zu sinken begann. Aiso befahl, vom Heck ins Wasser zu springen und wegzuschwimmen; der Kutter trieb schon mit der Dünung weg.

Mandai setzte mit einem gewaltigen Sprung in die See, und als er auftauchte, hingen hoch über ihm die abtropfenden, funkelnden, bronzenen Schiffsschrauben. Dann hörte er eine heftige Explosion, und als er zurückschaute, war der Träger bereits untergegangen.

Nur 39 Männer schafften es bis zum Kutter, auch Aiso und Mandai. Aiso übernahm das Kommando.

Drei Tage später wußte Aiso, daß man sie aufgegeben hatte, und er beschloß, die Insel Wake anzusteuern. Er besaß weder Karte noch Kompaß, nur ein paar Lebensmittel und 48 Flaschen Bier.

Mit sechs Riemen und einer Decke als Segel hielten sie den Kutter in Fahrt.

Am zehnten Tag, dem 14. Juni, starb ein Mann an Erschöpfung, drei andere folgten.

Am fünfzehnten Tag kam ein amerikanisches Kriegsschiff, der Flugzeugtender BALLARD. Ergeben oder kämpfen? Man einigte sich schließlich, an Bord zu gehen und dann das Schiff zu kapern.

*

Die YORKTOWN hing tief im Wasser. Commander Hartwig

vom Zerstörer RUSSELL hatte Überlebende an Bord, und es fiel ihm schwer, den Träger allein zurückzulassen. Aber Admiral Fletcher hatte befohlen, nach Osten abzulaufen und sich mit der TF 16 zu treffen. Der Träger hielt sich noch über Wasser, die Brände waren eingedämmt, die Schlagseite war nicht stärker geworden, und die PORTLAND hielt sich für Abschleppdienste bereit.

Fletcher wollte jedoch kein Risiko eingehen, denn das Wrack war für U-Boote und Überwasserschiffe leicht auszumachen. Darum gab er um 17.38 Uhr den Befehl, die YORKTOWN allein zu lassen; allerdings wurde um 18.13 Uhr der Zerstörer HUGHES wieder zu ihrem Schutz hinbeordert.

Commander Ramsey hatte den Auftrag, den Träger mit Torpedos zu versenken, ehe es der Feind tat, oder wenn wieder Brände ausbrechen sollten.

Die ganze Nacht hindurch umkreiste die HUGHES das Wrack, und die Zerstörerleute meinten Stimmen und Rufe gehört zu haben, so daß Ramsey schon ein Boot hinüberschicken wollte; doch dazu hätte er stoppen und Licht anmachen müssen, was ihm wiederum zu riskant erschien.

In dieser, der großen Entscheidungsschlacht folgenden Nacht zum 5. Juni ereignete sich vieles auf einmal.

Als die Task Force 16 um 19.09 Uhr die von der HIRYU zurückgekehrten Flugzeuge wieder an Bord hatte, lief sie mit Ostkurs vom Gegner weg. Die Schlacht hatte viele Opfer gefordert, auf beiden Trägern blieben etliche Kojen leer, deshalb konnten die Stabsoffiziere Spruances Entschluß, wegzufahren, nicht verstehen; jetzt bot sich schließlich die einmalige Chance, den Gegner restlos zu vernichten, da seine Luftwaffe nicht mehr existierte.

Spruance, ein kritischer, pedantischer Mann, hatte alle Risiken aber genau abgewogen: Seine Schiffe waren alles, was Nimitz noch besaß; Yamamoto verfügte noch immer über

gewaltige Seestreitkräfte, um die Amerikaner aus dem Pazifik fegen und Midway besetzen zu können, zudem war ein angeschlagener Gegner unberechenbar und daher um so gefährlicher.

All diese Überlegungen faßte Spruance in seiner Meldung an den »Cincpac« zusammen:

»Ich fühle mich nicht berechtigt, eine nächtliche Begegnung mit möglicherweise überlegenen feindlichen Kräften zu riskieren; andererseits will ich am Morgen von Midway nicht allzuweit entfernt sein. Ich muß in einer Position stehen, von der aus ich die zurückweichenden feindlichen Kräfte verfolgen, aber auch eine Landung auf Midway verhindern kann ...«

Entsprechend lautete auch sein Befehl an die Kommandanten seiner Flotte:

»Bis Mitternacht 15 Knoten mit Ostkurs, dann 45 Minuten lang nach Norden, anschließend auf Gegenkurs nach Süden – und dann wieder westwärts.«

Dadurch konnte die TF 16 Distanz zum Gegner und nach Midway halten, ohne in eine Falle zu geraten.

*

Inzwischen stampften die schweren Schiffe von Admiral Kondos Landungsverband mit Höchstfahrt nordostwärts. Um 23.40 Uhr ließ der draufgängerische Admiral an Yamamoto funkeln:

»Erreiche Position vor AF um etwa 3.00. Kläre dann nach Osten auf und hoffe Gegner im Nachtgefecht zu vernichten.«

Um Mitternacht gab er weitere Pläne durch: mit dem Verband eine Linie bilden und mit 24 Knoten Fahrt das Gebiet nach dem Feind »durchkämmen«. Dazu würden die Kreuzer und Zerstörer, zusammen 21 Einheiten, im Abstand von je vier Meilen fahren. Ihnen sollten die Schlachtschiffe KONDO und HIEI als Eingreifkräfte folgen; so könne ein Gebiet von 75

Meilen Länge abgesucht werden. Dieser Plan entsprach durchaus Yamamotos Konzept, doch inzwischen hatte er vom Verlust aller vier Träger Kenntnis erhalten, und da Kondo nicht vor 3.00 Uhr in Position sein konnte, blieb für das erhoffte Nachtgefecht nur noch eine Stunde Zeit. Zu spät, denn bei Tagesanbruch würden wieder die US-Flieger am Himmel sein.

Auch die ursprünglich beabsichtigte Beschießung von Midway durch Kondos Kreuzer hatte nun ihren Sinn verloren, denn sie hätten damit schon um 2.00 Uhr beginnen müssen, nicht erst um drei.

Deshalb gab Yamamoto um 00.15 Uhr an Kondo, Nagumo und Kurita den Befehl, sich mit der Hauptflotte zu vereinen, die gegen 9.00 Uhr 350 Meilen nordwestlich von Midway stehen würde.

Ein Sonderbefehl erging auch an das U-Boot I-168 von Fregattenkapitän Tanabe, das schon seit Tagen vor dem Atoll mit Späherauftrag lag. Tanabe sollte die Beschießung eröffnen, bis ihn Kurita mit dem Kreuzerbeschuß ablösen würde. Die Ablösung sollte eben um 2.00 Uhr erfolgen.

Tanabes Boot lag aufgetaucht und fuhr um 1.20 Uhr in Schußposition, direkt vor Sand Island. Die erste Granate fegte über die Insel hinweg in die Lagune. Um 1.23 Uhr schoß die C-Batterie Leuchtkugeln, eine Minute später erfaßte ein Scheinwerfer das U-Boot auf 110°, wieder eine Minute später jagten die Geschütze der Batterien B, D und E ihre Granaten hinüber, 42 Stück in drei Minuten.

I-168 schoß 8 Granaten in die Lagune und tauchte um 1.28 Uhr wieder weg. Mittlerweile stampften Kuritas Kreuzer mit AK auf Midway zu, und sie waren nur noch 80 Meilen davon entfernt, als sie Yamamotos Befehl wieder abberief: »Kurs Nordwest zum Sammeln!«

Nun liefen Kuritas Schiffe im Mondschein mit 28 Knoten wieder nach Nordwesten: vorn das Flaggschiff KUMANO, dann die SUZUYA, die MIKUMA und die MOGAMI. Die

Zerstörer ARASHIO und ASASHIO schirmten nach hinten ab. 2.15 Uhr. Die KUMANO sichtete an Steuerbord voraus ein aufgetauchtes U-Boot und signalisierte »Rot! Rot!« an die SUZUYA. Alle Schiffe hatten sofort um 45° nach Backbord abzudrehen.

Auf der Brücke der MOGAMI stieß der Navigationsoffizier, Korvettenkapitän Masaki Yamauchi, den wachhabenden Offizier zur Seite, um das schwierige Manöver selbst durchzuführen.

Er korrigierte den Kurs um einige Grad nach Steuerbord, verwechselte jedoch die SUZUYA mit der MIKUMA und schnitt deren Richtung im scharfen Winkel. »Ruder hart Backbord – volle Kraft zurück!«

Zu spät! Knirschend bohrte sich der Bug der MOGAMI in das Achterschiff der MIKUMA. Beide Schiffe erbebten, kamen jedoch wieder frei. Bei der MIKUMA wurde nur ein Treibstofftank aufgerissen; die MOGAMI aber büßte über zehn Meter ihres Vorschiffes ein, die ganze Back bis zum Turm war winkelig nach Backbord abgebogen, und das Schiff schaffte gerade noch 12 Knoten.

Kurita aber war in Eile. Er dampfte mit KUMANO und SUZUYA weiter, die beiden Havaristen und die zwei Zerstörer ließ er einfach zurück.

*

Leutnant zur See John W. Murphy, der das US-U-Boot TAMBOR führte, hatte Kuritas Schiff mit Richtung auf Midway um 2.15 Uhr ausgemacht, und er wunderte sich, als sie plötzlich Nordwestkurs einschlugen (Kurita hatte eben Yamamotos Befehl erreicht).

Murphy blieb dran und lief Parallelkurs, und um 3.00 Uhr gab er Kontaktmeldung nach Midway durch. Um 4.12 Uhr, beim Hellwerden, gab er die Position der Havaristen von der

»MOGAMI-Klasse« abermals bekannt.

Midway rechnete mit dem Schlimmsten, als Murphy ersten Kontakt auf 89 Meilen gemeldet hatte.

Um 4.30 Uhr starteten acht B-17 gegen den Feind, doch sie kreisten im Nebel hilflos über Kure, 60 Meilen von Midway entfernt.

Um 6.30 Uhr meldete ein PBY-Flugboot zwei Schlachtschiffe mit Ölspur auf Westkurs, 125 Meilen von Midway entfernt.

Die Inselverteidiger atmeten auf, denn der Feind zog sich offensichtlich zurück.

Um 7.00 Uhr flogen 12 Sturzbomber los, um 8.08 Uhr griffen sie an. Sechs Bomber trafen nicht, dann kam Captain Fleming im Gleitflug mit den Vindicators. Seine Maschine fing Feuer, und mitsamt der Bombe knallte sie auf den achteren Turm der MIKUMA.

Brände brachen aus. Rauch brachte die Maschinisten um. Der MOGAMI passierte nichts. Beide Kreuzer schleppten sich nach Westen fort.

Spruance erfuhr von dem Angriff auf die Kreuzer um 4.00 Uhr. Wie fast alle glaubte er, die Landung auf Midway würde beginnen, deshalb befahl er um 4.20 Uhr die TF 16 mit 25 Knoten Fahrt in Richtung auf Midway. Aber um 9.30 Uhr stellte sich heraus, daß gar keine Landung anlief. Also wieder westwärts.

Auch Yamamoto hatte genug Probleme. Um 6.52 Uhr, gerade als er die Meldung über die HIRYU erfahren sollte, ging vom Aufklärer der CHIKUMA, der im Osten sondierte, die Information ein: »Feindlicher Träger der YORKTOWN-Klasse mit Schlagseite nach Steuerbord auf 111° treibend gesichtet. Entfernung 240 Meilen von meiner Startposition. Zerstörer in der Nähe.«

I-168, das noch immer vor Midway patrouillierte, erhielt sofort Befehl, den Träger zu versenken.

Nagumo hatte schlecht geschlafen. Um 9.30 Uhr meldete er Yamamoto, daß ihn die US-Träger verfolgen würden und er sich nach Nordwesten zurückzöge.

Keine Antwort. Um 10.50 Uhr ließ Nagumo diese Meldung erneut durchgeben. Innerhalb von fünf Minuten lag nun die Antwort vor: »Admiral Nagumo ist seines Kommandos entthoben, Admiral Kondo führt nun!«

Nagumo nahm seine Absetzung gelassen hin.

Der bei der YORKTOWN stehende Zerstörer HUGHES wurde vom CHIKUMA-Aufklärer gesichtet, dann erschien er selbst im Radar das Schiffes. Als Fliegeralarm gegeben wurde, machte er sich davon. Um 8.35 Uhr fielen plötzlich Schüsse auf der YORKTOWN, und ein ausgesandtes Boot rettete noch einige Verwundete.

Gegen zehn Uhr kam der Minensucher VIREO, um das Trägerwrack abzuschleppen. An einer Trosse festgemacht und geschleppt, lief der Träger ständig aus dem Ruder, der Zug war nur mit 2 Knoten Fahrt auf Ostkurs zu halten. Nun kamen die Zerstörer GWIN und MONAGHAN dazu, und eine Arbeitsgruppe stieg auf den Träger über und warf Ballast über Bord, damit sich das Schiff aufrichten sollte.

Am Nachmittag schickte Ramsey von der HUGHES eine Meldung an den »Cincpac«, daß der Träger gerettet werden könnte; ein Bergungstrupp sollte ihn wieder flottmachen.

Zu diesem Zeitpunkt, am Morgen des 5. Juni, stand die TF 17 etwa 150 Meilen östlich vom Träger, 2.000 Mann seiner Besatzung waren auf sechs verschiedenen Zerstörern verteilt, und es würde Zeit brauchen, die Spezialisten zusammenzubringen.

Die Zerstörer gingen nacheinander neben der ASTORIA längsseit, die Experten wurden mit Hosenbojen auf den Kreuzer befördert; nach der Einweisung setzten sie auf den Zerstörer HAMMANN über, der sie am Nachmittag zur YORKTOWN fuhr. An Bord der HAMMANN waren Kapitäne

Buckmaster und die Bergungsgruppe (29 Offiziere, 141 Soldaten), die Zerstörer BALCH und BENHAM folgten. Am 6. Juni, nach 2.00 Uhr, trafen die Schiffe beim Träger ein.

Spruance hatte inzwischen seine Flugzeuge ausgesandt, um die abziehenden Japaner noch zu packen. Es wurde ein erfolgloser Tag. Die meisten Schiffe Yamamotos trafen sich 350 Meilen nordwestlich von Midway, viele Boote transportierten Schiffbrüchige, Reparaturen wurden ausgeführt.

Nachts lief Yamamoto wieder nach Westen, und am Morgen des 6. Juni kam Kurita mit den zwei Kreuzern KUMANO und SUZUYA an. MOGAMI und MIKUMA sowie zwei Zerstörer waren sich selbst überlassen worden. Die MIKUMA wurde später versenkt, die MOGAMI erreichte beschädigt die Insel Wake.

Kapitän Buckmaster und die Bergungsgruppe gingen an Bord der YORKTOWN und begannen mit der Arbeit: Metallteile abschweißen, Geschütze abmontieren, Munition wegschaffen usw. Die HAMMANN lag längsseit und lieferte Strom und Pumphilfe. Gegen 13.00 Uhr begann das Gegenfluten, der Träger kam wieder in Trimmlage, während fünf Zerstörer das Wrack umkreisten und auf U-Boote achteten. Die Soldaten legten eine Pause ein und aßen etwas.

13.30 Uhr. Tanabe, der Kommandant von I-168 fuhr noch einmal das Sehrohr aus: 1.300 Meter entfernt lag die YORKTOWN, davor die HAMMANN, die Suchzerstörer kreisten weiter. Tanabe hatte lange gebraucht, um in Schußposition zu kommen.

Nun war es soweit. Tanabe nahm sich vor, ganz sicher zu gehen, deshalb wollte er seine vier Torpedos mit einer Streuung von nur zwei statt der üblichen sechs Grad abschießen.

»Torpedos ab!«

Ein Torpedo lief vorbei, der zweite erwischte die HAMMANN, die zwei anderen liefen unter den Zerstörern

hindurch und detonierten mitschiffs unter der YORKTOWN. Gewaltige Schläge rüttelten an dem Wrack.

Der Treffer riß die HAMMANN fast auseinander. Als der Bug wegsackte, sprangen die meisten Seeleute über Bord. Es gab viele Tote. Als der Zerstörer wegsackte, gingen seine Wasserbomben hoch. Männer von der BALCH und der BENHAM retteten die Überlebenden.

Die YORKTOWN richtete sich plötzlich auf, und das war trügerisch. Der Bergungstrupp stieg auf die VIREO über, als letzter Kapitän Buckmaster.

Inzwischen suchten GWIN, HUGHES und MONAGHAN das U-Boot. Wasserbombenfächer rauschten in die Tiefe. Tanabe ging aufs Ganze. Er tauchte unter den Zerstörern hindurch, entkam 61 Wasserbomben und schloß später zur Hauptflotte auf.

Die YORKTOWN hielt sich die Nacht über, bekam aber starke Schlagseite nach Backbord, und um 4.30 Uhr, am 7. Juni, tauchte schon das Flugdeck ins Wasser ein. Um 4.43 nahte das Ende, zwölf Minuten später setzten die Begleitschiffe ihre Flaggen auf Halbmast, und um 5.01 Uhr sank der Träger langsam über das Heck.

*

Schon vor dem Untergang der YORKTOWN war die Schlacht um Midway längst entschieden. Noch am 6. Juni rechnete sich Yamamoto eine Chance aus. Am Nachmittag schickte er Kondo mit dem Träger ZUIHO, 6 Kreuzern und 8 Zerstörern südwärts; dann sollte die YAMATO mit der Hauptflotte und Nagumos restlichen Schiffen folgen und die Amerikaner in einem Nachtgefecht vernichten; landgestützte Bomber wurden eilig von den Marshallinseln nach Wake verlegt.

Aber Spruance ging nicht in die Falle. Auf 400 Meilen von Midway entfernt, brach er die Verfolgung ab und kehrte um.

Am Morgen des 7. Juni blies nun auch Yamamoto endgültig zum Rückzug, und am 9. Juni, 11.00 Uhr, meldete sich Kusaka beim OB zur Berichterstattung.

Die geschlagene Armada fuhr mit Nordwestkurs Japan entgegen. Im Pazifik kehrte wieder der Friede ein. Selbst in Pearl Harbor wollte niemand glauben, daß alles vorüber sei.

*

Nachwort

Die strategisch entscheidende Schlacht um Midway weist eine Unzahl von Fehlern auf beiden Seiten auf, die im Rückblick und in der Analysierung des Geschehens sicherlich vermeidbar gewesen wären – aber sie wurden eben doch begangen.

Viel schwerwiegender jedoch zeigten sich die Folgen für Japan, das die Elite seiner Flieger einbüßte und die Schiffsverluste nie mehr ausgleichen konnte.

Trotzdem bewiesen die Japaner in den Inselkämpfen soldatische Härte und Selbstaufopferung, und die amerikanischen Marinefusiliere und Infanteristen, die erstmals im August 1942 in Guadalcanal landeten, ahnten nicht, daß ihnen ein opfervoller, blutiger Weg über 3.000 Meilen bis Okinawa bevorstehen würde. So gesehen war die Midway-Schlacht erst der Auftakt zur dramatischsten Phase des Pazifik-Krieges – der Inselkämpfe.

Schon am 10. Juni verkündete der japanische Rundfunk einen großen Sieg der Marine: zwei amerikanische Flugzeugträger versenkt, 120 Flugzeuge abgeschossen, Landung auf den Aleuten, schwere Schäden auf Midway.

An eigenen Verlusten wurden angegeben: 1 gesunkener, 1 beschädigter Träger, 3 beschädigte Kreuzer, 35 Flugzeuge.

Masanori Ito, der führende Militärkommentator, feierte den

Sieg: »Die glänzenden Erfolge übertreffen jegliche Vorstellung.«

Als die NAGARA am 14. Juni in Kure einlief, riet man jedoch dem Reporter Teiichi Makishima, lieber nicht nach Tokio zu gehen, da ihn schon die Militärpolizei erwarte. Er wurde dann in ein Lager gebracht, die Träger-Überlebenden wurden ebenfalls isoliert und durften keine Verbindung mit ihren Angehörigen aufnehmen. Den in den Lazaretten untergebrachten Verwundeten erging es nicht anders. Das war die Realität. Die Verkündung des »Sieges« brauchte man, um den Durchhaltewillen des Volkes zu stärken.

Die wirklichen Verlustzahlen sahen so aus: Amerikaner: 1 Träger, 1 Zerstörer, 150 Flugzeuge, 307 Soldaten.

Japaner: 4 Träger, 1 Schwerer Kreuzer, 253 Flugzeuge, 3.500 Soldaten.

Midway war ein Sieg für die Amerikaner. Genau ein halbes Jahr nach dem Überfall auf Pearl Harbor hatten sie Revanche genommen und das Gleichgewicht der Kräfte im Pazifik wieder hergestellt.

Für die Japaner war es die erste Niederlage zur See seit 1592, als die Koreaner mit ihren ersten eisenbewehrten Schiffen unter Yi Sunsin die japanische Flotte des Admirals Hideyoshi von der Chinhai-Bucht vertrieben.

Am 9. Juni, nachmittags, lief der Zerstörer BENHAM als erster mit den Verwundeten an Bord in Pearl Harbor ein. Admiral Nimitz und einige Stabsoffiziere standen an der Pier, Krankenwagen warteten. Nimitz ging an Bord und drückte allen die Hand.

Die ENTERPRISE mit dem Rest der TF 16 kam am 13. Juni, eine Menschenmenge erwartete sie. Jubel, Begeisterung – und Trauer um die Gefallenen. Doch bald schwand die Begeisterung, und in den Stäben gab es Reibereien und Eifersüchteleien über Bombentreffer und Ordensverleihungen. Der militärische Alltag hielt wieder seinen Einzug. Kritiker

traten mit erhobenem Zeigefinger auf den Plan und klopften die taktischen und strategischen Fehler ab.

Die Verteidiger des Atolls Midway hatten mit all dem nichts zu tun. Zwar war die Schlacht vorbei, doch es gab noch viel zu tun.

Flugboote und Schiffe fuhren noch tagelang das Kampfgebiet ab, um Schiffbrüchige zu bergen, und sie retteten noch über fünfzig Soldaten, Amerikaner und Japaner.

Die »Ernte des Krieges« wurde nun eingeholt. Die Spuren des Kampfes waren noch sichtbar: Ölflecke, treibende Trümmer, leere Kartuschen, die schwarzen Schlauchboote der Japaner und die gelben der Amerikaner.

Am 5. Juni wurde auch Leutnant Gay endlich aufgefischt, der sich, unter dem schwarzen Kissen verborgen, die Midway-Schlacht aus der Nähe anschauen mußte und stets Gefahr lief, entdeckt und erschossen zu werden.

Gay war verwundet, und als ihn der Arzt nach der Behandlung seiner Verletzungen befragte, antwortete Gay trocken: »Nur ständige Salzwasserbehandlung, Sir!«

Der Pilot sagte nicht, welche Angst er vor Haien hatte. Durch das Blut im Wasser scharenweise angelockt, sah er oft die aus dem Wasser ragenden Rückenflossen der Raubfische ganz in seiner Nähe.

Ein schlimmes Erlebnis hatten die Flieger Mitchell, Ruehlow und Gray von Fighting 8 der ENTERPRISE. Sie banden zwei Boote mit einer Leine zusammen und hatten noch Lebensmittel bei sich. In der zweiten Nacht kam der Hai. Er stieß gegen Grays Boot, dann gegen das andere; seine Rückenflosse zerschnitt den Bootsboden, Ruehlow und Mitchell fielen ins Wasser.

Ruehlow landete auf dem Rücken des Tieres und verletzte sich die Hand an der Flosse, dann schwamm er verzweifelt zu Grays Boot, schwang sich hinein. Mitchell kroch in das eigene lädierte Boot und legte sich quer darüber, die Beine im Wasser

hängend.

Plötzlich schwamm der Hai davon. Erst am 8. Juni wurden die drei Männer von einer PBY geborgen.

Viele Einzelschicksale formieren sich hier zu einem Kaleidoskop, das jedoch nur bruchstückhaft den Geschehensablauf einer der turbulentesten und dabei kürzesten Schlachten des Zweiten Weltkrieges wiederzugeben vermochte.

In der hier vorliegenden Schilderung des Kampfgeschehens wurde versucht, in der realitätsbezogenen Wiedergabe vieler Details einen umfassenden Gesamtüberblick des Schlachtverlaufs zu vermitteln.

Erstmalig bestimmte der Einsatz von Flugzeugträgern und ihren Maschinen im großen Stil den Ausgang einer Schlacht und reduzierte die Zeitkomponente und die Entscheidungsphase nur noch auf Stunden, ja Minuten.

Sieg und Niederlage lagen oft dicht beieinander, gehorchten oft vielleicht nur noch den Gesetzen des Zufalls – wer könnte sie rückblickend noch zu analysieren versuchen?

Die Midway-Schlacht war zu Ende. Im Pazifik herrschte wieder Friede – aber nur auf Zeit!

ENDE

Japanische Flugzeugtypen der Midway-Schlacht

Nakajima B5N (alliiert Codename: »Kate«).

Leichter Bomber. Type als B5N1-K Schulflugzeug, 1939/40 von B5N2 abgelöst. Beide Versionen: 1.200 Stück, auch Einsatz Pearl Harbor. 1/100-PS-Nakajima-Doppelsternmotor, 15,53 m Spannweite, 376 km/h Höchstgeschwindigkeit in 3.600 m Höhe.

Aichi D3A (alliiert Codename: »Val«).

Deutsche Konstruktionsideen von Heinkel He 66, He 70, He 74 übernommen. Sturzkampfbomber. 1/1.300 PS Mitsubishi-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«).

1939 Erstflug. Modell 21 mit Faltflügeln für Flugzeugträger. Gesamtproduktion (ohne Rufe-Wasserflugzeuge): 10.611 Stück. Zero-Sen berühmt wie Spitfire und Fw 190; auch für »Kamikaze«-(Selbstaufopferung)Einsatz verwendet. Jäger und Jagdbomber. 1/1.130-PS-Nakajima-Doppelsternmotor, 12,00 m Spannweite, 9,07 m lang, 2,80 m hoch, 2.940 kg Fluggewicht, 1 Mann, 561 km/h Höchstgeschwindigkeit in 6.000 m Höhe, 10.700m 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.

Faßförmig, zu Kriegsbeginn Standard-Jagdeinsitzer der US-Navy. Erstflug September 1937, Trägergestützter Jäger und Jagdbomber. 1/1.200-PS-Pratt & Whitney-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, 1939 bei US-Navy. Beste Version F2A-3 (Buffalo), auch an Briten. Jagdflugzeug (auch Träger), 1/1.200-PS-Wright-Cyclone-Sternmotor, 10,69 m Spannweite, 514 km/h Höchstgeschwindigkeit in 5.040 m Höhe.

Douglas SBD Dauntless.

Bis 1944 5.936 Stück gebaut. Leichter Bomber und Aufklärer (SBD-5). 1/1.200-PS-Wright-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.

Erstflug Januar 1936. Sturzbomber und Aufklärer. 1/750-PS-Pratt & Whitney-Sternmotor 12,81 m Spannweite, 389 km/h Höchstgeschwindigkeit in 2.900 m Höhe.

Douglas TBD-1 Devastator.

1937 im Einsatz, wichtigster Torpedobomber der US-Träger im Pazifik. 1/900-PS-Pratt & Whitney-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, löste später Devastator ab. 1941 Erstflug. Torpedo-Bomber. 1/1.850-PS-Wright-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 3.660 m Höhe, 7.005 m 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 Rumpf Finnern oder 1/874-kg-Torpedo außen oder 8 Raketengeschosse.

Boeing B-17 »Flying Fortress«.

Juli 1935 Erstflug. Gesamtproduktion: 12.700 Stück, 4/1.200-PS-Wright-Cyclone-Doppelsternmotoren (B-17 G). 31,64 m Spannweite, 22,26 m lang, 5,80 m hoch, 25.000 kg Fluggewicht; 10 Mann Besatzung, 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.

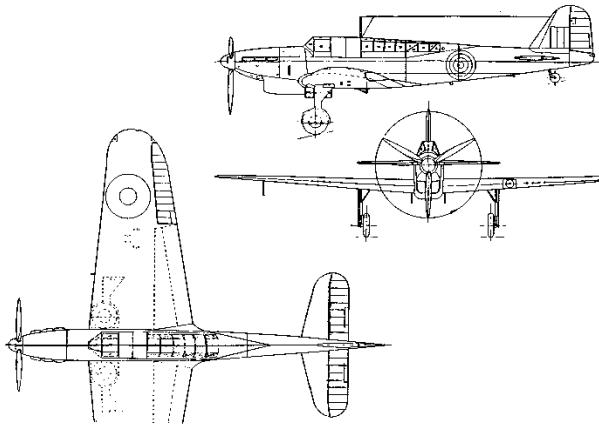
Anfangs Fehler, »Witwenmacher« genannt. Gesamtproduktion an Marauder-Typen: 5.157 Stück. Mittelschwerer Bomber. 2/1.920-PS/Pratt & Whitney-Doppelsternmotoren. 21,65 m Spannweite, 17,12 m lang, 6,20 m hoch, 17.300 kg Fluggewicht, 7 Mann, 553 km/h Höchstgeschwindigkeit in 1.530 m Höhe, 6.040 m Dienstgipfelhöhe, 1.760 km

Reichweite. Bewaffnung: 11/12,7-mm-MG; bis zu 1815 kg Bombenzuladung.

Consolidated PBY Catalina.

»Cat«, berühmt, robust, zuverlässig, gute Reichweite. See-Überwachungs- und Aufklärungsmaschine. 2/1.200-PS-Pratt & Whitney-Doppelsternmotoren (PBY-5A). 31,70 m Spannweite, 19,46 m lang, 6,15 m hoch, 15.420 kg Fluggewicht, 8 Mann, 286 km/h Höchstgeschwindigkeit in 2.140 m Höhe, 4.480 m Dienstgipfelhöhe, 4.960 km Reichweite, Bewaffnung: 5/12,7-mm-MG.

Fairey »Fulmar«



Dieser trägergestützte Marine-Jagdzweisitzer wurde 1940 zum ersten Mal vom Flugzeugträger »Illustrious« aus eingesetzt. Die erste Einheit, die dieses Flugzeug dabei flog, war die 806. Squadron (16-24 Flugzeuge) des Fleet Air Arm. Insgesamt wurden 600 Flugzeuge dieses Typs, einer Weiterentwicklung des leichten Bombers Fairey »Battle«, gebaut, mit denen 14 Squadrons ausgerüstet wurden. Bei den Kämpfen im Mittelmeer, insbesondere bei der Sicherung der Geleitzüge nach Malta und der Bekämpfung der deutsch-italienischen Geleitzüge nach Nordafrika, haben sich die »Fulmars« gut bewährt. Ab 1942 erhielten die Engländer dann amerikanische Grumman »Martlets«, außerdem kamen die ersten »Sea Hurricanes« und »Seafires« zur Lieferung, so daß die »Fulmars« als veraltet außer Dienst gestellt werden konnten. Sie wurden dann bei den Royal Naval Air Stations als Übungsflugzeuge verwendet.

Technische Daten

Triebwerk: Rolls Royce Merlin X, 1.145 PS

Besatzung: 2 Mann

Bewaffnung: 8 starre Browning-MG in den Flächen,
1 bewegl. Vickers-K-MG im Beobachtersitz

Spannweite: 14,14m

Länge: 12,24 m

Höhe: 3,25 m

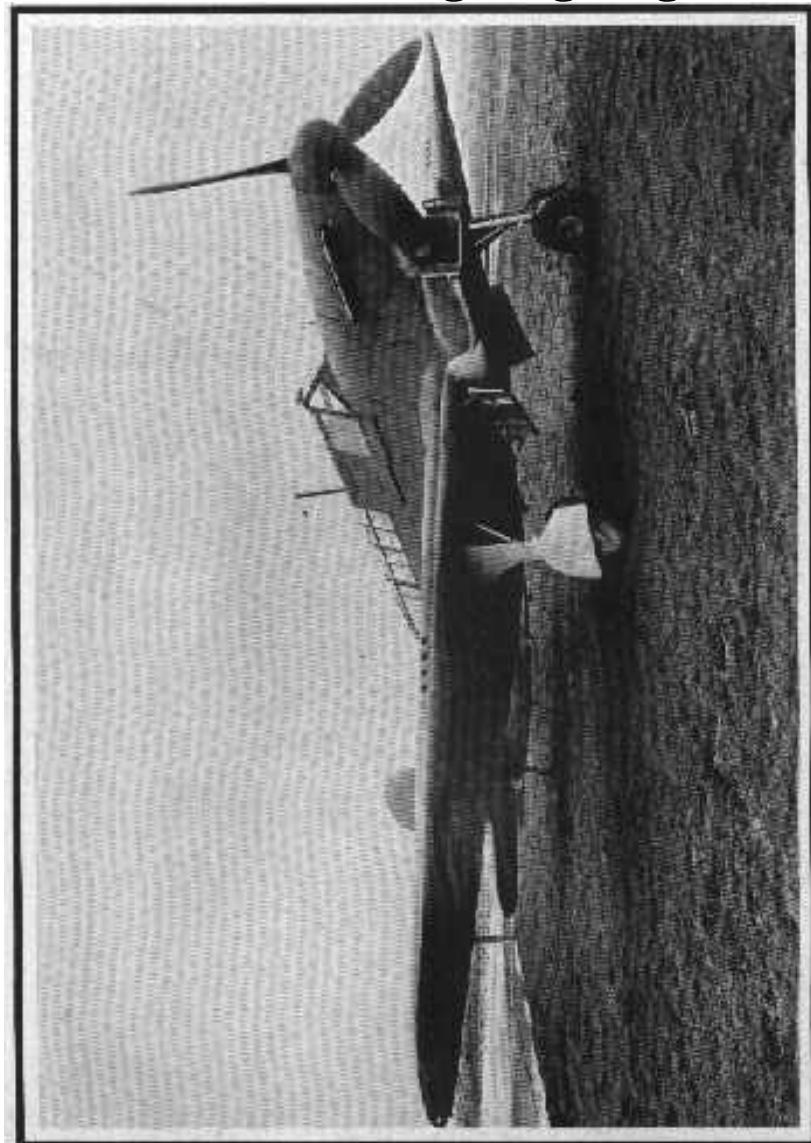
Fluggewicht: 4.627 kg

Höchstgeschwindigkeit: 438 km/h

Gipfelhöhe: 8.290 m

Reichweite: 1.255 km

Britische Kriegsflugzeuge



Fairey »Fulmar«