

DER LANDSER

Bücher S. 12 – Heft 10 – Das Panz. – Tag 100 –
Schweiz ab 130 – Europa ab 140 – Welt 150

1,60 DM

**Erlebnisberichte zur
Geschichte des
Zweiten Weltkrieges**

1088

P. PAUS

Todesfinale der Bomber

**1943/44. – Die letzten Angriffe deutscher Kampfflieger auf britische Städte. –
Bericht eines Einsatzteilnehmers**



Scan & Korrektur – Keulebernd

Eichenlaubträger des Heeres

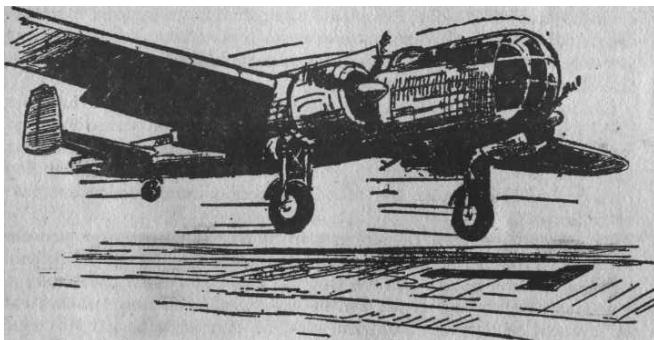


Heinrich Eberbach

Eberbach, am 24.11.1895 in Stuttgart geboren, trat am 1.6.1914 als Fahnenjunker in das Infanterieregiment 180 ein, wo er 1915 zum Leutnant befördert wurde. Nach dem I. Weltkrieg ging er zur Landespolizei und wurde 1933 Major. Zwei Jahre später wechselte er zum Heer und übernahm am 10.11.1938 als Oberstleutnant das Panzerregiment 35 in Bamberg, nachdem er vorher Kommandeur der Panzerabwehrabteilung 12 gewesen war. Mit diesem Regiment nahm er am Polen- und am Westfeldzug teil und erwarb sich bereits am 4.7.1940 als einer der ersten Panzeroffiziere das Ritterkreuz. Eine erstaunliche Karriere führte E. nun über die Kommandostellen einer Panzerbrigade, einer Panzerdivision und eines Panzerkorps bis zum Oberbefehlshaber der 5. Panzerarmee und der 7. Armee. Das 42. Eichenlaub wurde ihm bereits am 31.12.1941 für die Führung seiner Panzerbrigade in der Schlacht um Moskau verliehen. Als General der Panzertruppen geriet Eberbach am 30.8.1944 bei Amiens in Kriegsgefangenschaft.

Todesfinale der Bomber

1943/44. – Die letzten Angriffe deutscher Kampfflieger auf englische Städte



Die »Schlacht um England« war 1942 ohne das erhoffte Ergebnis für die deutsche Seite zu Ende gegangen, und in London, Coventry, Liverpool oder anderen britischen Städten waren die Schrecknisse der Luftangriffe nur noch eine unselige Erinnerung. Dafür sanken in den folgenden Monaten unter den furchtbaren Schlägen alliierter Bomberflotten deutsche Großstädte in Schutt und Asche. Doch dann, im Januar 1944, als auf den europäischen Schlachtfeldern die Anzeichen für eine kommende Niederlage der Wehrmacht sich immer mehr festigten, dröhnten deutsche Bomberverbände noch einmal über Großbritannien. Es war ein letzter Versuch, den »Flugzeugträger England« auszuschalten, den britischen Gegner kapitulationsbereit zu machen und den Lauf des Schicksals zu beeinflussen. Was sich während dieser Luftoffensive bei einem der beteiligten Geschwader ereignete, wird im vorliegenden Band aus der Sicht eines Einsatzteilnehmers geschildert.

Die Redaktion

Sommer 1943.

Der hohle, klagende Ruf eines Waldkauzes ertönte. Das schrille, tausendfache Zirpen der Grillen verstummte, setzte aber kurz darauf wieder ein.

Da stimmt doch etwas nicht, dachte Gefreiter Simon*.

In seiner unmittelbaren Umgebung gab es keinen Wald; nicht einmal einen Baum oder Büsche; Dinge, die naturgemäß zum Biotop des Nachtvogels gehörten. Außerdem hatte er es noch nie erlebt, daß sich Grillen von dem Ruf eines Vogels beeindrucken ließen. Also mußte irgend etwas anderes dahinterstecken. Aber was?

Simon stand an einer etwa zwanzig Meter hohen Trockenmauer, die den Flugplatz Villaroche (bei Paris) von einem angrenzenden Friedhof abtrennte. Er legte den mit einem Stahlhelm bedeckten Kopf schief und lauschte. Dabei nahm er den Karabiner von der Schulter und schob den Sicherungsflügel herum. Die Waffe war bereits durchgeladen und nun schußbereit.

Er blickte über den Liegeplatz der 10. Staffel hinweg, der sich am Rand des großen Flugplatzes unmittelbar neben dem Friedhof befand. Schattenrißartig hoben sich die Bomber vom Typ Do 217 (zweimotorig, vier Mann Besatzung) gegen den helleren westlichen Horizont ab. Acht Maschinen, wie riesige Insekten wirkend. Am asphaltierten Weg eine neunte. Ein französisches Beuteflugzeug vom Typ Farmann, das von den Bomberbesatzungen zu Navigationsflügen benutzt wurde.

Nichts war zu sehen.

Der Gefreite rührte sich nicht von der Stelle.

Minuten vergingen. Er lehnte sich mit der linken Schulter an die dicke Mauer.

Von Westen, von Paris her, näherte sich das Brummen von Flugzeugmotoren. Das Geräusch wanderte nach Norden ab.

* Alle Namen, außer solchen von Persönlichkeiten der Zeitgeschichte, sind verändert, oder frei gestaltet.

Kilometerweit vom Flugplatz Villaroche entfernt flammte ein Scheinwerfer auf und geisterte hin und her. Geschoßketten von leichter Flak stiegen hoch, kreuzten sich und zauberten ein Schnittmuster aus gleißenden Linien an den Himmel.

Nach etwa fünf Minuten verschwand der ganze Zauber wieder so plötzlich, wie er entstanden war.

Gefreiter Simon stieß sich von der Mauer ab und wollte weitergehen, da nagelte ihn wieder etwas auf der Stelle fest

Der Waldkauz heulte; jener Vogel, den es in dieser Gegend gar nicht geben konnte.

Diesmal fiel dem Luftwaffengefreiten noch etwas anderes auf. Er kannte das tiefen, wohltonende »Hu-hu-hu« dieses gefiederten Gesellen der Nacht aus seiner Heimat sehr gut. Als Kind und junger Mann hatte er es oft in den westfälischen Wäldern gehört und sich eingeprägt. Deshalb hörte er jetzt heraus, daß dieser Ruf nicht von einem Waldkauz stammte, sondern künstlich nachgeahmt wurde.

Was hatte das zu bedeuten?

Er hob den Karabiner in Hüfthöhe und ging langsam an der Mauer entlang, die noch etwas Wärme von der Sonnenglut des Tages ausstrahlte.

Nach etwa zehn Metern blieb er stehen und blickte zu dem Drahtzaun hinüber, der vom Ende der Trockenmauer bis zu dem Wachhaus weiterführte.

Der Gefreite bemerkte gegen den helleren Hintergrund, wie der auf der Spitze des Zaunes angebrachte Stacheldraht plötzlich vibrierte; hin und her, auf und ab.

Obwohl er angestrengt an dem Drahtgebilde entlangblickte, konnte er nichts Verdächtiges bemerken.

Er ging geräuschlos in die Hocke, um so von unten her mehr von dem Zaun sehen zu können, dessen Stacheldrähte sich jetzt nicht mehr bewegten.

Sekunden später bemerkte er etwas anderes. Etwa 30 Meter von ihm entfernt kam ein dunkler Schatten an dem

Maschendraht hoch, verharrte für Augenblicke in dieser Stellung, um sofort darauf wieder nach unten zu verschwinden.

Der Gefreite streckte sich flach auf dem Boden aus und robbte, das Gewehr mit beiden Händen hochhaltend, langsam auf die Stelle zu, an der der Schatten aufgetaucht war.

Er kam etwa fünf Meter weit, da erkannte er, was anlag.

Mitten im Maschenzaun, in einem großen Loch, hockte eine dunkle Gestalt.

Simon preßte sich dichter an das kurze Gras und brachte seinen Karabiner in Anschlag, dessen Mündung auf die dunkle Masse im Zaun gerichtet war.

Was dann geschah, spielte sich innerhalb weniger Augenblicke ab.

Weit hinten über Paris flammten wieder Scheinwerfer auf. Dadurch zeichneten sich die Konturen des im Draht befindlichen Mannes deutlich ab. Simon erkannte das Profil eines Franzosen, der auf dem Kopf eine Baskenmütze trug und starr zu den deutschen Bombern hinübersah.

Ein Angehöriger der Resistance (französische Widerstandsbewegung) durchfuhr es Simon.

Kurz darauf rief er: »Hände hoch! Stehen bleiben oder ich schieße!«

Der Franzose drehte den Kopf in die Richtung, aus welcher der Warnruf ertönt war. Dann schnellte er herum, sprang auf den Friedhof und wurde von der Dunkelheit aufgesaugt

Simon wollte hinter ihm herlaufen, doch da hörte er schnelle Schritte.

Von rechts, von den Bombern her, rannten zwei Männer geduckt auf das Loch im Zaun zu. Simon sprang auf die Beine, riß das Gewehr an die Schulter und rief erneut: »Stehenbleiben oder ich schieße!«

Die beiden kamen seiner Aufforderung nicht nach und liefen weiter. Der vorderste hatte das Loch im Zaun fast erreicht.

Simon visierte ihn an und zog ab. Ein Schuß peitschte durch

die Nacht.

Der erste Franzose tauchte nach unten weg. Simon wußte nicht, ob er ihn getroffen hatte. Er lud nach und schrie: »Stehenbleiben!«

Der zweite Franzose hetzte auf den Zaun zu. Er duckte sich plötzlich ab, verharrte kurz, und dann schoß ein Blitz aus dieser dunklen, unförmigen Masse heraus, bevor Simon zum Schuß kam.

Die Kugel aus der Pistole des Franzosen pfiff an Simons Kopf vorbei. Der Gefreite sprang zur Seite, riß den Karabiner an die Hüfte und schoß.

Der Mündungsblitz zerriß die Nacht. Simon erkannte, daß auch der zweite Franzose durch das Loch entkommen war.

Er rannte hinüber und hörte im Laufen, wie sich auf dem Friedhof schnelle Schritte über Kies und Asche bewegten.

Der Gefreite blieb an dem Loch stehen und feuerte in den dunklen Friedhof hinein, bis sein Magazin leer war. Er riß danach die Patronentasche am Koppel auf und fingerte schnell einen Ladestreifen mit Patronen heraus, den er in die Ladekammer schob.

Am Wachhaus flammte Licht auf. Soldaten stürzten aus der Tür, blieben kurz vor dem Schlagbaum stehen und liefen dann zum Friedhof hinüber.

»Was ist los, Simon?« rief der Wachhabende, ein Unteroffizier.

Simon ging den ankommenden Soldaten der Wache entgegen.

»Herr Unteroffizier, es waren drei Mann«, sagte der Gefreite aufgeregt »Franzosen ...«

»Vielleicht haben die an unseren Maschinen herumgemurkst«, erklärte der Unteroffizier, als er alles wußte. »Das werden wir gleich klären. Ich verständige vorher den Staffelkapitän und komme sofort wieder zurück. Ihr wartet solange auf mich.« Er rannte zur Wache zurück und

telefonierte mit dem in einem Schloß im Park von Voisenon wohnenden Führer der Staffel.

Währenddessen führte Simon seine Kameraden zu dem großen Loch im Zaun hinüber, das eingehend untersucht wurde.

»Ganz frische Schnittstellen«, stellte einer der Soldaten fest.
»Die Brüder haben das Loch vor gar nicht langer Zeit angelegt.«

»Und warum?« fragte ein Gefreiter naiv.

»Schon mal was von Sabotage gehört, Kumpel?« fuhr ihn ein älterer Obergefreiter an. »So etwas kommt hier in Frankreich häufig vor. Daran mußt du dich gewöhnen.«

Kurz darauf traf auch der Wachhabende wieder bei den Männern ein. Er keuchte und atmete schnell. »Zwei Mann flicken den Zaun wieder so gut, es geht«, befahl er. »Die anderen kommen mit mir. Ich habe den Befehl bekommen, jede Maschine einzeln zu untersuchen.«

Ein Gefreiter und ein Obergefreiter blieben am Zaun zurück und begannen mit der Flickarbeit. Die anderen gingen zum Liegeplatz hinüber.

In der Ferne war das Brummen von Automotoren zu hören, das schnell über den asphaltierten Weg näher kam.

»Die sind aber auf Zack«, kommentierte der Wachhabende den Vorgang. »Eben erst habe ich den Staffelkapitän verständigt, und schon rollt er mit einem Kommando an.« Er und seine Männer standen vor einer Do 217, die dem Zaun und dem Friedhof am nächsten stand.

Sie gingen um die Maschine herum und leuchteten sie mit Taschenlampen an.

»Der Vogel scheint intakt zu sein«, meinte der Unteroffizier nach der Inspektion. »Simon, klettern Sie mal in die Kiste und sehen Sie nach, wie es innen aussieht.«

Der Gefreite zögerte.

In dem Augenblick geschahen zwei Dinge gleichzeitig.

In der Ferne, im Raum Paris, heulten Luftschutzsirenen. Scheinwerfer schleuderten ihre dicken Lichtbündel in die Nacht und suchten den Himmel ab. Die schwere Flak schoß, und Flugzeugmotoren dröhnten.

Am Schlagbaum kamen zwei Wagen an. Ein offener VW-Kübel, in dem der Staffelkapitän und ein paar Soldaten saßen; dahinter ein Bus vom Typ Opel »Blitz«. Der Gefreite, der zur Bedienung des Telefons zurückgelassen worden war, stürzte aus dem Haus und drückte den rot-weiß gestrichenen Schlagbaum hoch. Die Wagen fuhren bis zum Maschenzaun und hielten.

Die Soldaten sprangen aus dem Bus und vom Pkw und versammelten sich um Oberleutnant Brendel, den Staffelkapitän.

»Sofort ausschwärmen und den Friedhof absuchen«, befahl Brendel mit lauter Stimme. »Jeden, den ihr dort antrefft, sofort festnehmen. Falls auf euch geschossen wird, sofort zurückfeuern.«

»Jawohl, Herr Oberleutnant«, murmelten die Männer, die mit Karabinern, MPi (Maschinenpistolen) und Taschenlampen ausgerüstet waren.

»Feldwebel Janke«, rief Brendel, »Sie leiten die Aktion. Kommen Sie hinterher sofort zu mir und machen mir Meldung.«

»Jawohl, Herr Oberleutnant«, rief Janke, ein großer schlanker Mann, der übrigens Pilot war.

Der Haufen rückte ab, kletterte über den Zaun und drang in einer lang auseinandergezogenen Kette in den Friedhof ein.

Oberleutnant Brendel ging zu dem kleinen Trupp an dem Bomber hinüber.

»Nun los, klettern Sie schon in den Vogel rein, Simon«, polterte der Wachhabende, Unteroffizier Nuckel gerade.

Simon duckte sich und wollte zur Einstiegsluke unter dem Rumpf des schwarz gestrichenen Bombers vorgehen.

In dem Augenblick brüllte Oberleutnant Brendel, der bei den Soldaten der Wache angekommen war: »Nuckel, kommen Sie mal sofort her!«

Der Unteroffizier und Simon zuckten zusammen, denn sie wußten, was jetzt auf sie zukommen würde.

Der Wachhabende rannte zu Oberleutnant Brendel hinüber und stand vor ihm stramm.

Brendel stemmte die Fäuste in die Seite und wetterte los: »Ihr ganzer Wachverein ist ein Sauhaufen, Nuckel. Wie konnte denn so etwas passieren? Weil ihr alle gepennt habt, ihr staubigen Brüder.«

»Das stimmt nicht, Herr Oberleutnant«, verteidigte sich Unteroffizier Nuckel.

»Halten Sie den Mund, wenn Sie nicht gefragt sind«, polterte Brendel weiter. »Ich werde Sie und Ihren Saftverein auf Vordermann bringen, darauf können Sie jetzt schon einen heben. Wer hatte Wache, als die Franzosen auf dem Liegeplatz herumspazierten?«

»Gefreiter Simon, Herr Oberleutnant.«

»Simon?«

»Bordfunker bei der Besatzung Eller.«

»Wo steckt der Blindgänger?« fauchte der Staffelkapitän.

»Hier, Herr Oberleutnant«, meldete sich Simon, der immer noch unter der Maschine stand.

»Kommen Sie her!«

Gefreiter Simon flitzte unter der »Dornier« weg und stand dann neben Unteroffizier Nuckel.

»Sie sind also das Würstchen, das diesen hochkarätigen Bockmist gemacht hat«, fuhr Brendel ihn an.

»Herr Oberleutnant, ich stelle dazu fest, daß das Wachgebiet für einen Einzelposten zu groß ist«, wandte Simon ein.

»Das erste, was ich höre«, stutzte Brendel und gab sich gedämpfter.

»Als ich meine Runde antrat, habe ich festgestellt, daß der

Zaun noch vollkommen in Ordnung war», fuhr Gefreiter Simon mit ruhiger Stimme fort.

»Und weiter?«

»Als ich rings um den Liegeplatz gegangen war, wie es die Wachordnung vorschreibt, kehrte ich zur Friedhofsmauer zurück. Dann passierte das Ding mit den drei Franzosen. Sie müssen in der Zwischenzeit das Loch in den Zaun geschnitten haben ...«

»Wie lange dauert eine Runde um den Liegeplatz?« unterbrach Brendel den Gefreiten und sah dabei Unteroffizier Nuckel an.

»Bei normaler Gangart und unter Einbeziehung des gesamten Wachbereichs etwa fünfunddreißig Minuten, Herr Oberleutnant«, erwiderte Nuckel.

»Was heißt gesamter Wachbereich?« fragte der Staffelkapitän zurück.

»Dazu gehören auch die Ställe, Scheunen und Schuppen des Gutes dort drüben«, erklärte Nuckel und deutete mit der Hand zu den Gebäuden hinüber, die etwa 150 Meter vom eigentlichen Liegeplatz entfernt standen. »Dort ist die Bodenfunkstelle, der Bombenwart und ...«

»Sparen Sie sich die weitere Aufzählung Nuckel, ich weiß schließlich, wer dort untergebracht ist«, fiel ihm Brendel ins Wort. »Ich werde den Fall unter die Lupe nehmen. Wenn das nicht stimmt, was ihr mir gemeinsam unters Hemd gejubelt habt, dann habt ihr bei mir Verschissen bis in die Steinzeit und zurück. Klar?«

»Jawohl, Herr Oberleutnant.«

»Zur Sache«, gab sich Brendel wieder verträglicher. »Schildern Sie mir genau, was hier vor sich ging, Simon.«

Während der Gefreite die Vorgänge beschrieb, verstärkte sich der Kampflärm in und über der großen Stadt an der Seine. Die schwere Flak schoß Dauerfeuer. Leuchtspurketten von leichten und mittleren Fla-Geschützen schwirrten durch die

Luft, kreuzten und verwebten sich zu bizzarem Mustern und Netzen. Die leistungsstarken Scheinwerfer machten die Nacht zum Tag, dessen Helligkeit in Ausläufern zum Flugplatz Villaroche herüberreichte.

Die ersten Bomben rauschten mit schrillem Pfeifen vom Himmel und detonierten mit dumpfen Schlägen und sprühenden Blitzen. Ein Scheinwerfer erfaßte einen RAF*-Bomber und ließ ihn nicht mehr los, obwohl die Maschine Abwehrbewegungen flog.

Andere Lichtbündel eilten herbei, so daß der feindliche Bomber bald wie ein silbern blinkendes Insekt in einer Lichtspinne hing, aus der er sich nicht mehr befreien konnte. Die Flak schoß sich auf die gestellte Beute ein. Mehrfach getroffen trudelte die Maschine wie ein riesige Fackel brennend zur Erde herab, schlug in einer Feuerwolke auf und brannte aus.

»Aus«, stellte Oberleutnant Brendel fest, der genau wie alle anderen den Zwischenfall beobachtet hatte. Dann wandte er sich wieder dem Gefreiten zu: »Weiter, Simon. Sie sprachen eben von zwei Franzosen, die vom Liegeplatz zum Loch im Zaun liefen. Haben Sie sie vielleicht schon vorher einmal gesehen? Bei uns im Dorf, in der Stadt Melun oder hier auf dem Gut?«

»Nein, Herr Oberleutnant. Wegen der Dunkelheit waren keine Einzelheiten zu erkennen. Ich sah nur ihre Gestalten und Umrisse.«

»In Ordnung. Zeigen Sie mir jetzt die Stelle, wo die beiden auftauchten und welchen Weg sie von dort aus nahmen.«

Simon ging auf die Wache zu. Oberleutnant Brendel und die übrigen folgten ihm. Es war ihr Glück.

Der Gefreite streckte einen Arm aus und deutete auf die Lücke zwischen zwei Bombern.

»Dort sah ich sie zum erstenmal, Herr Oberleutnant«,

* Royal Air Force = Königlich (britische) Luftwaffe

erklärte er. »Kurz vorher ertönte der nachgeahmte Ruf des Waldkauzes«, berichtete Simon.

»Sie wollen herausgehört haben, daß es sich nicht um einen echten Waldkauz handelte?« drückte Brendel Zweifel aus.

Der Gefreite erklärte ihm auch das.

»Hm«, machte Brendel, dachte kurz nach und sagte dann:

»Ich habe jetzt den Eindruck, daß die Burschen genau Bescheid darüber wußten, in welcher Zeit ein Wachtposten seine Runde dreht und wann er wieder an die Friedhofsmauer zurückkehrte. Vielleicht war deshalb der Vogelruf das Signal für die beiden auf dem Liegeplatz, zum Loch zurückzukommen und zu verschwinden.«

Sekunden später lagen sie alle flach.

In der Do 217, an der die Soldaten der Wache und der Offizier eben noch gestanden hatten, zuckte ein heller Feuerschein auf. Eine Explosion donnerte durch die Nacht. Die Kanzel des zweimotorigen Bombers flog mit einem grellen Blitz auseinander. Die Männer preßten sich dicht an das Gras. Flugzeugteile und Splitter sirrten durch die Gegend. Mit schrillem Pfeifen und dumpfen Klatschen schlug ein Stück der Flugzeugkanzel vor Oberleutnant Brendel und Simon in die Erde ein. Danach hoben die beiden die Köpfe und starnten zu der zerfetzten Maschine hinüber, in der jetzt Flammen hochschlugen.

Brendel und Simon sprangen auf. »Nuckel!« rief der Staffelkapitän.

Sofort war der Wachhabende bei seinem Chef.

»Sausen Sie zur Wache!« befahl Brendel. »Alarmieren Sie die Platzfeuerwehr!«

Oberleutnant Brendel und die übrigen sahen zu der »Dornier« hinüber, aus der jetzt Flammen schlugen.

»Nicht näher herangehen«, ordnete Brendel an. »Die Tanks könnten explodieren.«

Die heftige Detonation hatte auch die in den Gutsgebäuden

untergebrachten Männer vom Bodenpersonal auf die Beine gebracht. Der Oberwerkmeister kam mit ihnen an.

Sie schoben zunächst die in der Nähe der brennenden Do 217 stehenden Maschinen aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich heraus. Die Wachmannschaft und die nach der erfolglosen Suche vom Friedhof zurückgekehrten Soldaten halfen ihnen dabei.

Bevor Unteroffizier Nuckel die Wache erreichte, löste sich schon auf der gegenüberliegenden Seite des Flugplatzes der Wagen der Feuerwehr aus der Dunkelheit und ratterte mit höchster Geschwindigkeit über die Rollfeldringstraße auf die Brandstelle zu.

Als die Feuerwehr an den Gutsgebäuden vorbeifuhr, zeigte sich, daß auch über dem Platz etwas los war.

Am Himmel war nämlich das Dröhnen von Flugzeugmotoren zu hören. Leuchtfallschirme flammten plötzlich auf, tauchten die Gegend in helles Licht und schwieben pendelnd und zischend zur Erde herab.

Kurz darauf war das pfeifende Heulen von Bomben zu hören.

Der Feuerwehrwagen fuhr zwischen zwei Schuppen. Die Männer sprangen ab und verschwanden in Gräben und Einmannlöchern, die überall auf den Liegeplätzen und dem ganzen Flugplatz vorsorglich ausgehoben worden waren.

Auch am Liegeplatz der 10. Staffel sprangen die Soldaten in Deckung.

Donnernd und tosend gingen die Bomben hoch. Blitze zuckten und erhellt die Nacht zusätzlich. Eine heftige Luftdruckwelle wälzte sich über die Erde, begleitet von einem donnernden Echo.

Am Himmel flammten neue Leuchtsätze auf, denen sofort die nächsten Bomben folgten. Aber auch sie waren nicht gezielt abgeworfen und landeten ebenfalls auf einem Feld nördlich des Platzes.

»Heute nacht kommt auch alles auf einmal«, schimpfte Oberleutnant Brendel, der zusammen mit dem Gefreiten Simon und einem Mann vom Bombenpersonal in einem Graben stand und zu der Einschlagstelle hinüberblickte.

»So lange uns die Tommys^{*} dort hinten mit ihren Bomben die Kartoffeln aus der Erde pflügen, ist es gar nicht so schlimm, Herr Oberleutnant«, meinte der gedrungene Mann im schwarzen Leinenoverall. Es war der Chef des Bomberpersonals, Feldwebel Meinzer, allgemein »Bomben-Willi« genannt. Normalerweise trug er links eine Unerarmprothese, doch diesmal hatte er sie in der Eile nicht angeschnallt.

Die Leuchtfallschirme erloschen, wurden nicht mehrerneuert, und der Motorenlärm zog langsam ab.

»Die Brüder hauen ab, Herr Oberleutnant«, erklärte Meinzer. »Das scheint mehr ein Versehen gewesen zu sein, daß sie ihre Eier bei uns abgeladen haben.«

»Gott sei Dank«, seufzte Brendel. »Denn ein konzentrierter Angriff hätte den Kohl in dieser verdammten Nacht erst richtig fett gemacht.«

Simon kletterte aus dem Graben. Meinzer wollte ihm folgen, doch Oberleutnant Brendel hielt ihn zurück.

»Folgendes, Meinzer, trauen Sie und Ihre Männer es sich zu, alle Maschinen am Liegeplatz nach eventuellen Sprengkörpern zu durchsuchen?«

»Warum fragen Sie erst, Herr Oberleutnant«, erwiderte der Feldwebel. »Dafür sind wir doch schließlich da.«

»Das Ding könnte aber leicht ins Auge gehen«, wandte Brendel ein.

»Wir haben schon andere Sachen geritzt, Herr Oberleutnant«, erklärte der gedrungene Mann mit dem runden Kopf, auf dem schwarze Haare wie die Stacheln eines Igels wirr durcheinanderstanden.

»Na gut, dann fangen Sie gleich an.« Brendel und der

* Spitzname für Briten

Bombenmann stiegen aus dem Graben. Auch die übrigen Soldaten kamen aus den Deckungen heraus.

Die Feuerwehrmänner sprangen auf ihren Wagen und fuhren jetzt quer über die Wiese zur brennenden Maschine.

Mit Schaumlöschern kletterten sie auf die Tragflächen und besprühten die Flammen, bis sie erstickt waren.

»Na, sehen Sie, Herr Oberleutnant«, gab Meinzer seinen Kommentar. »Hat doch prima geklappt.«

»Wenn Ihr Optimismus mal ein Kind bekommt, dann werde ich es gerne adoptieren, Willi.«

Der Mann mit dem Igelkopf überging die Worte und erklärte: »Wir fangen jetzt an. Ich werde mit zwei von meinen Leuten jede Maschine untersuchen.«

»Ohne Ihre Armprothese?« wandte Brendel ein.

»Das wird schon hinhauen«, meinte Willi Meinzer. »Ob ich nun mit oder ohne Prothese eventuell in die Luft fliege, das ist doch uninteressant. Um eines bitte ich Sie allerdings.«

»Was?«

»Scheuchen Sie den ganzen Haufen bis mindestens zur Wache zurück. Denn wenn es wirklich knallen sollte, dann genügt es, wenn ich und meine Leute die Ohren verlieren.«

»Wird gemacht«, versprach Brendel und gab die entsprechenden Befehle.

Die Soldaten setzten sich bis zum Wachhaus ab und beobachteten von dort, was am Liegeplatz geschah.

»Bomben-Willi« und zwei seiner Spezialisten kletterten von einer Maschine in die andere. Nach der Untersuchung brüllte Meinzer jedesmal zur Wache hinüber: »Nichts!« Und am Schluß der Inspektion: »Ihr könnt wieder antanzen. Alle Kisten sind sauber.«

Während Brendel mit seinem Trupp zum Liegeplatz hinüberging, kam ihnen Meinzer mit den beiden anderen entgegen.

»Wir haben alle Maschinen gründlich untersucht, Herr

Oberleutnant«, erklärte der Feldwebel. »Wir entdeckten weder Sprengladungen noch Spuren davon, daß sie eingebaut werden sollten. Ich empfehle allerdings, daß die Mühlen morgen früh von den Technikern* auf andere Schäden oder Manipulationen getestet werden.«

»Wird gemacht. Nuckel«, wandte sich Brendel an den Wachhabenden, »ab sofort lassen Sie Doppelposten aufziehen.«

»Jawohl, Herr Oberleutnant.«

*

RAF-Flugplatz Kenley, südlich von London.

Gegen 10.00 Uhr hielt ein Lkw vom Typ Ford 1.500 vor dem am südlichen Platzrand stehenden, zwei Stockwerke hohen Backsteinhaus, das fast völlig mit rubinroten Weinblättern bewachsen war. Ursprünglich war es ein Privathaus, das aber durch einen Stacheldrahtzaun in den Flugplatzbereich einbezogen worden war und nun Fliegern als Unterkunft diente.

Der Fahrer des Ford hupte.

»Der Junge hat es aber eilig«, sagte Pilot Officer (Leutnant) James Hogan zu seinen beiden Begleitern, die über den Flur im Erdgeschoß des Gebäudes gingen. Die drei trugen Kampfanzüge und schwarze Fliegerstiefel. Ihre FT-Hauben hatten sie zusammen mit den Landkarten und sonstigen Unterlagen unter die Arme geklemmt. Es waren Sergeant (Feldwebel) Bob Lacey und Arthur Deering; beide Jägerpiloten wie der junge Offizier.

Sie passierten den Windfang, sprangen die verwitterten Stufen hinunter, eilten zu dem Wagen und wurden dort von den bereits Wartenden mit den üblichen Sprüchen empfangen. Das Fahrzeug rollte weiter zum westlichen Rand des großen

* Ausdruck für Männer des technischen Personals

Flugplatzes, wo es vor einem viereckigen Holzhaus hielt.

Die Piloten sprangen auf die Erde und begaben sich in den Aufenthalts- und zugleich auch Operationsraum ihrer Squadron*. Wie überall im soldatischen Leben wurde auch dort der Begriff Komfort äußerst klein geschrieben. In dem großen Raum gab es direkt neben der Tür einen abgeschabten Tisch, auf dem ein schwarzes Feldtelefon stand, ferner ein Grammophon, ein paar Kleinmöbel, Hocker, wackelige Stühle und abgewetzte Ledersessel, bei denen aus einigen die Polsterung herausquoll.

Die Flight-Führer**, unter ihnen Pilot Officer Hogan, gingen zum schwarzen Brett hinüber, auf dem die Namen der jeweiligen Piloten samt ihrem Einsatzauftrag mit Kreide aufgeschrieben worden waren.

Nachdem er sich orientiert hatte, ging Hogan zu seinen beiden auf dem Tisch sitzenden Kameraden zurück, die zusammen mit ihm eine Kette bildeten.

»Und?« fragte Bob Lacey und sah den Offizier genauso gespannt an wie Arthur Deering.

»Allgemeinauftrag freie Fernjagd im Raum östlich von Paris«, informierte Hogan sie.

»Dort sind wir lange nicht mehr gewesen«, meinte Deering. Die drei waren nämlich keine Anfänger mehr, sondern erfahrene, bewährte und vor allem erfolgreiche Fernjäger. Sie hatten schon manchen Feindflug über den von den Deutschen besetzten Gebieten Holland, Belgien und Frankreich durchgeführt und zählten mit Abstand zu dem besten Team in der Squadron.

»Einzelheiten?« wollte Bob Lacey wissen.

Pilot Officer Hogan zuckte mit den schmalen Schultern und schüttelte den Kopf. »Das werden wir sicher gleich erfahren«,

* Einheit mit 16-24 Flugzeugen

** Ein Flight, etwa einer deutschen Staffel vergleichbar, besaß acht bis zwölf Maschinen.

antwortet er.

Die Tür ging auf. Der Instruktionsoffizier und der »Met« (Meteorologe) traten ein.

Der Offizier trug die blaue Uniform der RAF und um den Hals einen blauen Seidenschal. Er gab den aufmerksam zuhörenden Piloten Einzelheiten über den bevorstehenden Einsatz bekannt. Startzeiten und -folgen wurden festgelegt, An- und Abflugkurse, Flughöhen und die Landeplätze nach der Rückkehr; denn es wurde nicht bei allen Einsätzen dort wieder gelandet, wo die Jäger gestartet waren. Ferner Einzelheiten für die jeweiligen Kampfräume. Dabei kam der Flight von Pilot Officer Hogan als erster an die Reihe.

»Ihr Generalkurs ist Paris«, erläuterte der Offizier den drei Piloten. »Orientiert euch, was auf den einzelnen Flugplätzen los ist. Aufgrund meiner und auch eurer Erfahrung schlage ich vor, daß ihr in Le Bourget beginnt; falls dort nichts los ist, fliegt nach Bretigny und macht auf dem Rückflug einen Abstecher nach Villaroche. Vorausgesetzt, ihr habt nicht schon vorher euere Munition verschossen.«

»All right, Sir«, stimmte Hogan zu.

»Im übrigen lasse ich Ihnen vollkommen freie Hand. Falls es die Lage erfordert, können Sie auch ein anderes Angriffs-schema fliegen. Hauptsache, Sie haben Erfolg.«

Danach erläuterte er die Aufträge der anderen Flights.

Der Meteorologe kam nun zu Wort, der Auskunft über die Gesamtwetterlage und über die Verhältnisse in den Einsatzräumen gab. Über die klimatische Situation in Frankreich erklärte der rundliche Mann mit dem melancholischen Dackelgesicht: »Sie werden dort herrliches Wetter antreffen.«

Kurz darauf verließen die Flieger das schäbige Holzhaus und gingen zum Liegeplatz (Abstellplatz) hinüber, wo die Jagdeinsitzer vom Typ »Spitfire« bereits von den Technikern für den Feinflug vorbereitet worden waren.

Neben jeder Maschine stand ein Anlaßwagen, die bereits an

die Motoren angeschlossen waren. Unter den Tragflächen waren zigarrenförmige Zusatztanks angebracht, da die Einsatzweiten der Fernjagd über den normalen Aktionsradius der »Spitfire« hinausgingen. Deshalb war zusätzlicher Treibstoff erforderlich.

Pilot Officer Hogans Kette war aufgrund der vielen Einsätze schon dermaßen eingespielt, daß keine weiteren Absprachen oder Anweisungen nötig waren.

Die Piloten legten die Fallschirme an und kletterten auf die linken Tragflächen, während die Warte schon auf den rechten bereitstanden. Im Cockpit (Kabine) setzten sie die FT-Hauben auf. Die Männer vom Bodenpersonal halfen ihnen beim Anschallen an die Sitze, klopften ihnen auf die Schultern, wünschten ihnen viel Glück und sprangen von den Tragflächen.

Die Anlasser begannen zu surren. Als sie in höchsten Tonlagen schrill pfeifend auf äußersten Touren liefen, wurde ihre Kraft auf die Rolls-Royce-Merlin-Motoren (1.710 PS) übertragen. Knallend, fauchend, schwarze Rauchwolken ausstoßend, sprangen die Triebwerke an. Pilot Officer Hogan rollte als erster in Richtung Startpiste. Die beiden anderen folgten ihm.

Kurz darauf schoben sie die Gashebel vor und lösten die Bremsen. Ruckartig rollten die »Spits« los und jagten, immer schneller werdend, über die breite Betonbahn.

Fahrgestelle und Landeklappen fuhren ein. Die Kühlerklappen wurden geschlossen. Sie drehten eine Platzrunde und flogen in 100 Meter Höhe in südöstlicher Richtung ab.

Westlich von Dover drückten sie die Maschinen an und jagten in nur 20 Meter Höhe über den Kanal, um möglichst spät auf den Braunschen Röhren der deutschen Radargeräte (Funkmeß) zu erscheinen. Über das Cap Griz Nes stießen sie immer noch im Tiefflug weiter nach Süden vor. Links von ihnen Arras. Vor ihnen dann das blitzende Band der Somme

und Amiens mit dem charakteristischen Gewirr von Eisenbahnschienen und der berühmten Kathedrale. Schließlich in der Ferne die silberne Stadt an der Seine – Paris.

»Engel drei«, durchbrach Pilot Officer Hogan die Funkstille, die sie bis dahin eingehalten hatten. Er blickte nach links und rechts. Lacey und Deering nickten. Das Zeichen dafür, daß sie verstanden hatten.

Hogan schob den Gashebel bis zum Anschlag vor, zog den Steuerknüppel an den Bauch und schnellte mit seiner »Spit« wie eine leichte Feder im Aufwind nach oben, bis er 3.000 Meter erreicht hatte. Die beiden anderen Jagdflugzeuge rasten im Tiefflug weiter.

Die Piloten schalteten die Reflexvisiere ein. In der Mitte der Visierscheibe leuchteten orangefarbene Ringe auf. Motorkanonen und MG wurden schußklar gemacht. Alle drei Maschinen waren mit panzerbrechender Leuchtspurmunition und Standardmunition im Verhältnis 1:1 gegurtet.

Von nun an fungierte der erhöht über seinen Kameraden fliegende Pilot Officer Hogan als »Master«, als Dirigent, da er weiter blicken und mehr sehen konnte als die Tiefflieger.

Sie flogen den Flugplatz Le Bourget an. Hogan meldete aus der Höhe, daß es keine lohnende Ziele gäbe. Die Engländer wußten, daß dort eine deutsche Schlachtfliegergruppe mit Flugzeugen vom Typ Hs 129 (zweimotorig, ein Mann Besatzung) stationiert, war. Doch die Deutschen mußten rechtzeitig gewarnt worden sein, denn es befand sich keine einzige Maschine in der Luft. Auch auf dem Platz war nichts zu sehen, außer einer Reihe von Gebilden aus Tarnnetzen, die über Flugzeugboxen lagen. Die RAF-Fernjäger wußten aus Erfahrung, daß ein Angriff auf die getarnten Flugzeuge nur wertvolle Munition kostete, aber so gut wie nichts einbrachte.

Deshalb dirigierte der »Master« seine beiden Tiefflieger nach Orly weiter. Auch dort war nichts für sie zu holen, so daß Hogan über Sprechfunk seinem Unmut Luft machte.

Während dieser ganzen Zeit waren sie wiederholt von deutscher Flak und den MG der Platzabwehr beschossen worden, hatten aber keinen einzigen Treffer abbekommen.

Hogan gab Anweisung, nach Westen abzufliegen und aus dieser Richtung Bretigny (südlich von Paris) anzugreifen; denn dort hatte er aus seiner Höhe zwei deutsche Maschinen vom Typ Ju 88 erkannt, die gerade zur Landung einschwebten.

Pilot Officer Hogan informierte seine Tiefflieger und rief ihnen zu: »Beeilt euch, bevor sie uns entwischen.«

Bob Lacey und Arthur Deering schoben die Gashebel auf Kampfleistung. Die Motoren dröhnten lauter. Die Zellen vibrierten heftiger. In Messerkurven zogen sie die »Spits« herum, legten sie wieder gerade und rasten in östlicher Richtung weiter.

Vor ihnen das große Flugfeld von Bretigny, von dem rote Leuchtkugeln aufstiegen. Links die Hallen, getarnte Boxen, MG-Stände, ein Ziehbrunnen, alle Einzelheiten deutlich zu erkennen. Nur eins war nicht mehr zu sehen: die beiden Maschinen, von denen Hogan gesprochen hatte.

»Wo sind sie geblieben?« fragte Lacey den über ihnen herumkurvenden »Master«.

»Links von euch«, plärrte Hogans Stimme in den Kopfhörern. »Sie rollen auf die Hallen zu.«

Die beiden Sergeants blickten zur Seite. Dort rollten die zwei deutschen Bomber mit höchster Geschwindigkeit tatsächlich auf die Hallen zu. Die RAF-Piloten korrigierten den Kurs etwas und hielten auf sie zu.

Jetzt war es nur noch eine Frage der Zeit, wer dieses Duell gewinnen würde. Konnten die Ju 88 rechtzeitig zwischen den Hallen, Gebäuden und Boxen untertauchen, dann waren sie gerettet.

In dem Augenblick eröffnete die Platzabwehr das Feuer auf die beiden heranrasenden Tiefflieger. Aus allen MG-Ständen züngelten Leuchtspurketten. Die rechts, links und im Osten des

Platzes in Stellung gegangene leichte Flak feuerte aus allen Rohren auf die »Spitfires«, die in ein Gewirr von glühenden Schlangen verstrickt waren.

»Wir kommen nicht durch«, schrie Bob Lacey in das Mikrofon, der Treffer in die rechte Tragfläche abbekommen hatte.

»Dranbleiben!« sagte Arthur Deering. »Wir schaffen es.«

Doch bevor sie auf Schußweite an die beiden Ju 88 herangekommen waren, standen diese bereits im Schutz der Hallen.

»Geht noch tiefer herunter«, rief Pilot Officer Hogan den beiden von oben zu, die seinen Befehl ausführten und so tief wie eben möglich an die Erde herangingen. Hallen, Gebäude und getarnte Boxen flitzten unter ihnen hinweg. Sie erreichten die Platzgrenze, übersprangen ein Waldstück und drückten dahinter ihre Maschinen wieder herunter.

Hogan gab verschlüsselt den Befehl, das nächste Objekt anzufliegen – Villaroche.

Als der neue Kurs an den Kreiselkompassen anlag, ahnten die drei RAF-Fernjäger noch nicht, daß für einen von ihnen die Lebensuhr bald stillstehen würde.

*

Nach dem Mittagessen trillerte die Pfeife des UvD (Unteroffizier vom Dienst) in der Baracke, die neben dem Schloß im Park von Voisenon zusammen mit zwei weiteren stand.

»Los, kommt hoch!« rief Unteroffizier Eller seiner Besatzung zu. Obergefreiter Kempfer (Navigator, damals Beobachter genannt), Gefreiter Gerlach (Bordmechaniker und Schütze) und Gefreiter Simon (Bordfunker) lagen auf ihren Feldbetten und dösten vor sich hin.

Die drei mit blauen Kanaljacken* bekleideten Flieger schnallten ihre Koppel mit den rotledernen Pistolentaschen um, drückten die Mützen auf ihre Köpfe, nahmen die FT-Hauben (Kopfhauben mit eingebauten Kopfhörern) an sich und gingen hinter Unteroffizier Eller (Pilot) aus der miefigen Stube.

Direkt vor dem Eingang der Baracke, der mit einem Splitterschutz versehen war, stand ein französischer Omnibus. Vor gar nicht langer Zeit hatte das Fahrzeug mit der charakteristischen Plattform am Heck in Paris im Zivileinsatz gestanden. Jetzt diente es mit seinem französischen Fahrer dem Pendelverkehr zwischen dem Flugplatz Villaroche und dem Unterkundtsdorf Voisenon.

Voll beladen setzte sich der mit einem Holzgasgenerator versehene Bus ratternd und knatternd in Bewegung, passierte das große schmiedeeiserne Tor mit dem Wachhäuschen und bog schließlich auf die schnurgerade Straße ein, die zum Platz führte.

Nachdem sie am Wachhaus vorbeigefahren waren, kurvte der klappige Bus zum Liegeplatz 10. Staffel ein. Dort stiegen drei Besatzungen, darunter die des Unteroffiziers Eller, aus. Dann rollte der französische Bus zu den Liegeplätzen der übrigen Staffeln weiter.

»Unteroffizier Eller samt Besatzung sofort zu mir!« rief Oberleutnant Brendel, der bereits vorausgefahrene war und nun mit dem Oberwerkmeister und »Bomben-Willi« neben einer Do 217 stand. Auf dem Liegeplatz deutete nichts mehr darauf hin, was dort während der Nacht geschehen war. Die beschädigte Maschine befand sich bereits in der Werft.

Unteroffizier Eller und seine drei Besatzungsmitglieder sahen den Staffelkapitän an.

»Sie fliegen als erster, Eller«, begann der Oberleutnant die Instruktion.

* Kampfanzüge, die im Englandeinsatz, also für Flüge über den Kanal getragen wurden.

Eller und seine Besatzung erhielten den Befehl, auf einem südlich von Villaroche befindlichen Scheinflugplatz übungsmäßig Bomben zu werfen.

»Die Zementeier hängen schon im Schacht«, informierte Feldwebel Meinzer den Piloten und den Navigator, der auch als Bombenschütze fungierte.

»So, Eller, schwirren Sie ab!« schloß Oberleutnant Brendel.
– »Moment, noch etwas: Ich bekam vorhin einen Anruf. Simon, Sie sollen sich morgen früh um zehn Uhr beim Gruppenkommandeur melden. Verstanden?«

»Jawohl, Herr Oberleutnant«, echote Simon.

»Das war's für heute.« Brendel ging zur nächsten Maschine hinüber, an der eine andere Besatzung auf ihn wartete.

»In deiner Haut möchte ich nicht stecken«, meinte der schlaksige Bordmechaniker Gerlach, als sie die vom Wart zur Maschine gebrachten Rücken- und Sitzfallschirme anschnallten. »Der macht Hackfleisch aus dir, Kleiner.«

»Unterlaß die blödsinnigen Redensarten, Peter«, fuhr Unteroffizier Eller den langen Gefreiten an. »Rolf konnte nichts dafür.« Der Erste Wart und Meinzer lenkten von dem Thema ab. Sie berichteten über den Zustand der Maschine und über all das, was mit den Übungsbomben in Zusammenhang stand. Danach kletterten die vier in den Bomber, und Gefreiter Gerlach schloß die unter dem Rumpf angebrachte Bodenklappe.

Die Motoren wurden angelassen. Der Erste Wart gab das Zeichen, daß die Bremsklötze weggezogen seien.

Langsam drückte Unteroffizier Eller mit der linken Hand die Gashebel nach vorn. Die Motoren heulten auf. Dabei sah er durch die Plexiglaskuppel über das von der Sonneneinstrahlung flirrende Gelände. Am blauen Himmel hingen große Kumuluswolken, zu schneeweissen, bizarren Gebirgen getürmt.

Die Maschine rollte vom Liegeplatz auf den asphaltierten Weg und von dort zum Startplatz, an dem das Startpersonal

und der Flugleiter, ein Feldwebel, herumstanden. Er winkte Unteroffizier Eller zu, hob die schwarz-weiß gewürfelte Startflagge hoch und senkte sie wieder. – Start frei!

»Alles klar?« fragte der Pilot.

»Landeklappen auf Start. Uhren auf drei Viertel*. Bodenluke geschlossen«, meldete der Bordmechaniker durch die am Hals angebrachten Kehlkopfmikrofone über das Bordgesprächsnetz.

»Und bei dir hinten, Funker?«

Simon hantierte an dem FuG 10 herum und schaltete an Empfänger und Sender die Peilerwelle ein. »Von mir aus kann es losgehen.«

Der Navigator setzte sich auf seinen schmalen Klappensitz, der sich an der Wand neben dem Pilotensitz befand. Er, Unteroffizier Eller und der hinter den beiden stehende Bordmechaniker blickten auf die Tourenzähler, deren Nadeln nervös vibrierten.

»Die Motoren laufen etwas unruhig«, meinte Obergefreiter Kempfer, »aber wir können trotzdem starten.«

»Paßt auf sie auf, wenn ich starte«, verständigte Eller die beiden. »Gebt mir sofort Bescheid, wenn irgend etwas nicht stimmt,«

»In Ordnung.«

Unteroffizier Eller schob die Gashebel zügig nach vorn. Der tonnenschwere Bomber setzte sich in Bewegung und flitzte immer schneller über die betonierte Startpiste. Der Pilot hielt das Steuerhorn mit beiden Händen fest und starnte auf einen großen Baum am Horizont, auf den er zuraste.

Obergefreiter Kempfer und der Bordmechaniker beobachteten die Instrumente auf dem Armaturenbrett.

»Geschwindigkeit?« fragte der Mann hinter der Steuersäule.

»Hundert«, antwortete der Navigator.

»Touren?«

»In Ordnung. Motoren laufen gleichmäßig.«

* Anzeiger der Luftschaubenverstellung

Von da ab gab der Navigator laufend die Geschwindigkeitswerte an.

Bei 160 km/h vibrierte und zitterte die »Dornier«. Der Pilot zog die Steuersäule an und hob ab. Die Maschine schwebte frei in der Luft und stieg von da an zügig in die Höhe.

»Fahrwerk einfahren«, befahl Eller. Der Navigator betätigte die beiden Fahrwerkschalter, die über seinem Kopf unter einer Schutzkappe angebracht waren.

»Fahrwerk fährt ein«, meldete der Bordmechaniker, der sich in die Bodenwanne gelegt hatte, wo er die Bewegungen des Fahrwerks beobachten konnte.

»Luftschrauben verstellen«, erfolgte die nächste Anweisung. Der Navigator betätigte die Luftschaubenverstellung und blickte dabei nach draußen auf die auf der Motorgondel angebrachte Analoguhranzeige. »Luftschrauben auf Reise«, meldete er.

»Landeklappen einfahren.«

Auch das geschah.

Unteroffizier Eller stieg befehlsmäßig auf eine Höhe von 500 Metern und dann in den Horizontalflug über. »Kurs?«

»Genau 180 Grad«, antwortete der Navigator, der sich jetzt abgeschnallt und neben den Piloten gestellt hatte. In den Händen hielt er eine Karte.

»Zuerst fliegen wir eine Platzrunde, dann gehen wir auf Kurs«, erklärte der Pilot

»Ich gehe auf der Peilerwelle auf Empfang«, gab der Funker Bescheid, der hinten im Cockpit unter einer Haube aus Plexiglas (Käseglocke genannt) saß; in seinem nach allen Seiten durch Motoren schwenkbaren Stand war ein MG 131 (13 mm) eingebaut, das schußbereit war.

»In Ordnung«, gab der Pilot zurück. »Falls etwas anliegt, gib sofort Bescheid.«

Ein Knacken in der Leitung gab den anderen Bescheid darüber, daß der Funker sich vom Bordhertz abgeschaltet hatte

und auf Empfang war.

Der Pilot flog eine 90-Grad-Kunve, erreichte die nördliche Grenze des Flugplatzes und flog über ihr in westlicher Richtung entlang.

Als sie den Platz umkreisten, blickten sie nach unten und erkannten, daß eine andere Maschine über die Startbahn flitzte und abhob. Der Navigator konnte den Vorgang am besten beobachten. »Da startet gerade noch eine Kiste«, erklärte er den anderen über die Eivau (Eigenverständigung, Bord sprechanlage).

Nur der Funker bekam die Worte nicht mit, da er auf der Welle des Platzpeilers auf Empfang gegangen war. In den Kopfhörern zischten und brodelten Äthergeräusche. Das »Wobbeln« (auf- und abschwellende Töne) eines feindlichen Senders störte die Frequenz zusätzlich. Außerdem war das Zirpen von mehr oder weniger lautstarken Morsezeichen anderer Sender zu hören. Das gewohnte akustische Bild, mit dem Funker jeden Tag konfrontiert wurden.

Obergefreiter Kempfer blickte durch die Seitenscheibe nach unten und sagte: »An der Flugleitungsbaracke werden grüne Leuchtkugeln geschossen.«

»Na und?« brummte Eller gelassen.

»Das hat etwas zu bedeuten.«

»Das weiß ich, du Heini. Aber die meinen doch nicht uns«, erklärte der Pilot.

»Jetzt steigen auch rote hoch«, meldete der Navigator Sekunden später.

Das war der Moment, in dem der Bordfunker stutzte. Er blickte über die beiden Seitenleitwerke nach hinten auf eine riesige, schneeweisse Kumuluswolke, die über ihnen schwiebte.

Dort tauchte plötzlich ein schwarzes Schemen auf, das am Rand der Wolke flog und dann wieder in sie eintauchte.

In Simons Kopf klingelten Alarmglocken. Ein einmotoriges Flugzeug mit langer Schnauze! Unter dem Rumpf zwei

rechteckige Kühler! Die Tragflächen an den Enden spitz! Alles in allem genommen – eine »Spitfire«!

Höchste Gefahr also!

Simon wollte sich in das Bordnetz einschalten. Etwas hielt ihn davon ab. Der Peiler des Flugplatzes funkte »CQ, CQ, CQ« (Abkürzung für: An alle). Danach »Myo, myo, myo« (Kürzel für Fliegergefahr) und dann im Klartext: »Feindliche Flugzeuge am Platz. Sofort landen!«

Der Bordfunker verständigte die Besatzung.

»Mixer und Funker«, rief der Pilot, »ständig den Luftraum beobachten. Sofort Meldung an mich, wenn ein Angriff erfolgt.«

Während er sprach, drückte Eller die Do 217 an, so daß sie in die Tiefe glitt.

Simon ging wieder auf Empfang, wobei er ständig nach draußen blickte, damit ihm nichts entging.

Vom Peiler bekam Ellers Maschine die Anweisung, an die nördliche Platzgrenze zu fliegen und von dort die Landung einzuleiten, wenn die ebenfalls noch in der Luft befindliche Do 217 einschwebte. Auch das teilte Simon dem Piloten mit.

In etwa 80 Meter Höhe fing Eller den Bomber wieder ab. Er ging langsam noch weiter herunter und sagte zu Kempfer: »Ich hüpfte jetzt über den Wald. Dahinter liegt ein großes Zwiebelfeld. Dort ziehst du den Notgriff, damit wie die Zementeier los werden. Kapiert?«

»Natürlich.«

Eller brauste so dicht über den Wald hinweg, daß die Spitzen der Bäume in den Propellerböen heftig hin und her schwankten.

Kempfer nahm den schmalen roten Griff in die Hand, der sich rechts von ihm in der Bordwand befand.

»Mixer, paß auf, ob die Bomben herausfallen«, wies Eller den in der Wanne liegenden Bordmechaniker an.

Sie erreichten die Waldgrenze und das Zwiebelfeld.

»Los!« kommandierte Eller.

Kempfer riß den Griff durch. Die Bombenklappen sprangen, von starken Federn getrieben, automatisch auf, und die Übungsbomben purzelten aus dem Schacht.

»Bomben sind gefallen«, meldete Gefreiter Gerlach aus der Wanne.

»Klappen zufahren«, befahl Eller.

Simon hatte währenddessen ständig zum Platz hinübergeblickt. Er sah, wie die zweite »Dornier« von Osten her einschwebte. »Bernd, die andere Mühle setzt zur Landung an«, verständigte er den Piloten.

»Schon gesehen«, erwiederte Kempfer.

»Wir fliegen jetzt drei Minuten geradeaus«, erklärte Unteroffizier Eller, »danach eine Neunzig-Grad-Kurve, und vor uns muß dann das Landekreuz liegen.«

»Falls alles hinhaut«, meinte der Navigator.

Es sollte tatsächlich alles ganz anders kommen; denn über den Köpfen der deutschen Flieger wurde etwas eingeleitet, um die beiden »Dorniers« zu Fall zu bringen. Pilot Qfficer Hogan hatte sie bereits erkannt und seinen beiden Jägern den Angriff befohlen.

Sergant Pilot Lacey jagte von Süden her auf die einschwebende Maschine mit dem Balkenkreuz zu. Im Messerflug riß er seine »Spit« herum, legte sie gerade, klebte hinter der Do 217 und schob sich mit höchster Geschwindigkeit an sie heran.

Das alles geschah im Feuer der deutschen Platzabwehr. Als die »Spitfire« auftauchte, hatte sich der Flugplatz in Blitzesschnelle in einen feuerspeienden Teppich verwandelt. Aus allen Richtungen wurde mit MG sowie leichter und mittlerer Flak auf den tieffliegenden Engländer geschossen. Die »Spit« bekam ein paar Treffer ab, die aber ihre Flugfähigkeit nicht beeinträchtigten.

Das Feuer ließ erst nach, als Lacey hinter der landenden Do

217 hing, damit diese nicht von eigenen Waffen getroffen wurde.

Der RAF-Pilot zielte durch das Revi (Reflexvisier) und drückte auf die Knöpfe. Die Bordwaffen ratterten. Graublaue Korditschwaden quollen in das Cockpit. Glühende Geschoßschlangen zischten auf die deutsche Maschine zu.

Der Bordfunker feuerte mit seinem MG 131 zurück; traf aber ebensowenig wie der Engländer.

Der deutsche Bomberpilot griff jetzt in die Trickkiste. Er slippte zur Seite und drückte an, so daß die »Dornier« ruckartig durchsackte. Fast gleichzeitig ließ er Fahrwerk und Landeklappen ausfahren.

Der schwarze Bomber schien in der Luft stillzustehen. Der aus allen »Knopflöchern« feuernde Engländer sauste aufgrund seiner hohen Geschwindigkeit an ihm vorbei. Der Trick war gelungen.

Sergeant Pilot Lacey war jetzt gezwungen, im Tiefflug über den Platz hinwegzurrasen und geriet dadurch, in das von allen Seiten auf ihn einprasselnde Feuer der Platzabwehr. Aus der rechten Tragfläche flogen Fetzen heraus. Ein Geschoß durchschlug das Cockpit. Fahrtwind wirbelte in den engen Raum. Lacey hatte Mühe, die »Spit« im Griff zu behalten. Er dachte jetzt nicht mehr an Angriff, sondern nur an eins: Du mußt so schnell wie möglich aus diesem Hexenkessel herauskommen!

Er erreichte die westliche Platzgrenze und sah unter sich einen Nadelholzwald, auf den er herabdrückte. Jetzt war er aus dem Aktionsbereich der Platzabwehr heraus und atmete auf.

»Was ist los mit dir, Bob?« fragte Pilot Officer Hogan, der immer noch an der großen Kumuluswolke herumkurvte und das Geschehen am Flugplatz beobachtet hatte.

Lacey gab ihm keine Antwort, denn er war noch zu sehr von dem benommen, was er gerade erlebt hatte.

Während Lacey zur Flucht gezwungen wurde, war die von

ihm attackierte »Dornier« gelandet, zum Liegeplatz der 11. Staffel gerollt und in Sicherheit gebracht worden.

Die Gesichter der Besatzung waren kreideblaß und mit Schweiß bedeckt. Trotzdem strahlten sie, als sie vor ihrer Maschine standen, weil sie Glück gehabt hatten.

Was aber würde mit Unteroffizier Eller und seinen Männern geschehen, die noch am Himmel hingen?

Obergefreiter Kempfer und Gefreiter Simon hatten mitbekommen, was am Platz geschah und es den beiden anderen ständig berichtet.

»Was sollen wir nun machen, Bernd?« fragte der Navigator und blickte den Piloten von der Seite an.

»Landen«, stieß Unteroffizier Eller aus.

»Bei dir piept es wohl«, fuhr ihn Kempfer heftig an. »Meinst du etwa, daß wäre der einzige Tommy gewesen, der hier am Platz herumgurkt? Ich schlage vor, wir fliegen ab und landen irgendwoanders. Sprit haben wir ja genug in den Tanks.«

»Das meine ich auch«, mischte sich Simon ein.

»Frag beim Peiler an, ob wir landen oder zu einem Ausweichplatz fliegen sollen«, gab Eller dem Funker Anweisung. Simon ergriff die Morsetaste, hielt sie in der linken Hand fest und tastete mit der rechten. Es gab zwar Sprechfunkgeräte, aber sie waren noch nicht in allen Maschinen eingebaut.

Der Peiler gab das Morsezeichen »Warten« durch; denn er konnte und wollte von sich allein aus nicht entscheiden, ob die »Dornier« landen oder ausweichen sollte. Deshalb mußte er mit der Flugleitung telefonieren.

Sekunden später warfen die nun folgenden Ereignisse das ganze Vorhaben über den Haufen.

Eller wollte gerade ins Seitenruder treten und die Kurve einleiten, da ertönte von unten aus der Bodenwanne ein Schrei.

Gefreiter Gerlach hatte das MG 15 schußbereit in den Händen.

Plötzlich sah er, wie von Süden her eine »Spitfire« heranschoß, im Messerflug fast auf der Stelle wendete und dann von unten her auf die Do 217 zuschoß.

Es war Sergeant Pilot Deering, den Hogan vor wenigen Minuten angesetzt hatte.

»Jäger direkt von hinten, kommt von unten auf uns zu«, schrie Gerlach.

Unteroffizier Eller schob die Steuersäule nach vorn und trat ins Seitenruder. Die »Dornier« stürzte nach unten und scherte nach links aus. Dadurch konnte Simon von nun an den Angriff der »Spitfire« beobachten.

Sergeant Deering hatte vorhin mitbekommen, was mit seinem Kameraden geschehen war; deshalb drückte er sofort auf die Auslösung, als er nach der Messerkurve auf den deutschen Bomber zuflog.

Infolge Ellers Abwehrbewegung rauschte der Feuerstoß aber ins Leere.

Eller fing die Do 217 ab und jagte im Tiefflug über Felder, Äcker, Wälder, Tomaten- und Zwiebelkulturen hinweg.

»Wo ist er jetzt?« fragte er Simon, der sich hinter das MG 131 geklemmt hatte und den Engländer anvisierte.

»Er kommt hinter uns her«, stieß dieser hervor.

»Du mußt mir jede Bewegung durchgeben, die er macht«, wies der Pilot den Funker an.

»Jetzt ist er wieder auf gleicher Höhe wie wir«, meldete Simon.

»Reiß die Kiste nach rechts herum und flieg nach Süden ab«, rief der Navigator.

Eller zog etwas an, stellte den Bomber auf die rechte Tragfläche, wendete und flog wieder geradeaus. Dabei ging er so tief wie eben möglich herunter.

»Und? «rief er.

»Er hängt sich wieder hinter uns«, antwortete Simon.

»Knall ihn doch ab!« kreischte Kempfer aufgeregt.

Sie flogen jetzt in südlicher Richtung am Ostrand des Platzes vorbei.

Die dort befindliche Abwehr nahm den RAF-Fernjäger unter Beschuß. Doch er ließ sich davon nicht abschrecken und jagte hinter seinem Ziel her.

Pilot Officer Hogan und Bob Lacey, der nach dem verunglückten Angriff zu ihm hochgeflogen war, beobachteten von der Kumuluswolke aus, was unter ihnen geschah. Inzwischen hatte Lacey übrigens festgestellt, daß er mit seiner beschädigten Maschine nur noch den Heimflug schaffen würde, aber keinen weiteren Angriff. Deshalb hatte ihn Hogan sozusagen aus dem Verkehr gezogen.

Sie warteten jetzt den Ausgang des Duells am Platz ab, um dann den Rückflug anzutreten.

Mit äußerster Motorleistung raste Deering hinter dem deutschen Bomber her.

»Er kommt näher!« brüllte Simon.

»Bleib auf Kurs nach Süden; vielleicht muß er dann wegen Spritmangels aufgeben«, riet der Navigator.

»Er schießt!«

Eller zog die Maschine blitzschnell an und steuerte nach links. Die Geschoßkette züngelte etwa drei Meter über die Kanzel hinweg.

»Nach rechts, wieder nach rechts, Bernd!« drängte Kempfer.

Eller tat es.

Der Engländer ließ aber nicht locker, machte die Kursänderung mit und schob sich wieder heran.

300 Meter Distanz zwischen Jäger und Gejagtem!

Feuerstoß aus der »Spitfire«, rechts neben der »Dornier« vorbeizüngelnd.

Eller zog an. Kurve in etwa 20 Meter Höhe. Ein an und für sich schon im Normalfall ungewöhnliches und gefährliches Manöver. Doch er mußte es wagen, da es jetzt um Kopf und Kragen ging. Danach wieder Geradeausflug nach Süden.

»Der Tommy hat mitgezogen«, meldete Simon von hinten.

Vor der Bugkanzel der Do 217 tauchte ein Wald auf, der sich quer zur Flugrichtung hinzog.

»Paß auf, daß du nicht in die Bäume rast!« rief Kempfer dem Piloten zu.

Kurz vor den Bäumen zog Eller abrupt an. Die Maschine schnellte nach oben und raste über die Waldgrenze hinweg.

Die Entfernung zwischen dem RAF-Fernjäger und dem deutschen Bomber verringerte sich immer mehr.

»Wenn du das andere Ende des Waldes erreicht hast«, gab der Funker Anweisung, »dann gehst du so tief wie eben möglich herunter und fliegst geradeaus.«

»Wird gemacht.«

»Und was soll das Ganze?« fragte Kempfer.

»Er fliegt jetzt im Schußbereich meiner Spritze«, antwortete Simon. »Vielleicht erwische ich ihn. Du mußt aber vollkommen ruhig fliegen.«

»Und wenn der andere schneller ist?« meinte der Navigator.

»Ist er nicht«, rief Simon; denn er verfolgte einen bestimmten Plan.

Simon visierte den Engländer genau an; die Spitfire scherte etwas aus. Dann senkte sich die »Donier« gegen die Erde, und der Angreifer war nicht mehr zu sehen.

Auf diesen Moment hatte der Funker gewartet. »Nimm etwas Gas zurück!« wies er den Piloten an.

»Das ist Wahnsinn!« tobte Kempfer.

Doch Eller tat das, was der Funker von ihm verlangte, flog etwas langsamer und hielt den Bomber ganz ruhig.

Der Gefreite visierte die Stelle an, wo die »Spitfire« über dem schwarzen Waldrand auftauchen mußte.

Sekunden darauf war es soweit!

Die schnittige Maschine mit den britischen Kokarden erschien. Jetzt stand sie genau im Fadenkreuz des Funker-MG.

Simon hielt die Luft an und zog ab.

Das elektrisch gesteuerte MG ratterte. Grünlich schimmernde Geschoßketten rasten davon und schlügen in den englischen Jäger ein.

Von der »Spitfire« wirbelten Teile weg. Sie stieg nach oben und zog eine schwarze Rauchfahne hinter sich her.

»Getroffen! Ich habe sie getroffen!« schrie Simon.

Unteroffizier Eller zog ebenfalls an, legte die Maschine nach links und wendete. Sie sahen, wie der Fernjäger noch eine Weile höher kletterte. Der Rauch wurde immer dichter und schwärzer.

»Sie brehnt«, rief Simon, der als erster die aus dem Cockpit schlagenden Flammen erkannte.

Plötzlich stand der Jäger, der nun zur Beute geworden war, in der Luft still. Dann neigte sich das brennende Wrack und stürzte in die Tiefe. Es schlug in einem Zwiebelfeld auf und brannte aus.

»Kein Fallschirm am Himmel«, konstatierte der lange Gerlach, der im Cockpit stand. Sie wußten, was das zu bedeuten hatte.

Pilot Officer Hogan und Sergeant Lacey beobachteten den Vorfall natürlich ebenfalls.

»Verdammmt!« entfuhr es Lacey, als er sah, wie die »Spitfire« seines Freundes in Brand geschossen wurde und auf der Erde aufschlug.

»Hast du gesehen, ob er ausgestiegen ist, Bob?«

»Nein!«

»Wir fliegen sofort zurück«, befahl Hogan. Die kargen, alltäglichen Worte wirkten so, als wären sie bei einer Trauerfeier gesprochen worden.

Nachdem alles vorbei war, sagte Unteroffizier Eller zu Simon: »Geh auf die Peilerwelle und frage an, was wir nun tun sollen.«

Der Bordfunker schaltete sich vom Bordsprechnetz ab, ging auf Empfang und nahm Verbindung auf. Der Peiler funkte jetzt

»Myo nil« und »QAL« (Landeerlaubnis).

»Ihr könnt landen«, gab Simon nach vorn Bescheid.

Unteroffizier Eller ließ einen Kurs von 180 Grad am Kompaß einlaufen, flog nach Süden im Steigflug ab, bis er etwa 200 Meter erreichte. Dann drehte er auf 270 Grad bei, legte die Maschine gerade und befand sich genau auf Landekurs. Landeklappen und Fahrwerk fuhren aus. Dicht hinter dem Landekreuz setzte die Do 217 auf und rollte aus.

Am Liegeplatz der 10. Staffel wurde die Besatzung von winkenden, auf und ab springenden Fliegern und Technikern empfangen.

Oberleutnant Brendel gratulierte ihnen – vor allem dem Bordfunker – als erster. Er klopfte Simon auf die Schulter und sagte: »Sie haben ja mächtig Pluspunkte gesammelt. Ich werde sofort den Gruppenkommandeur verständigen und bin sicher, daß sich der Abschuß günstig auf diese Wachgeschichte auswirkt.«

»Das hoffe ich auch, Herr Oberleutnant«, stotterte Simon.

Es war nicht der Abschuß der »Spitfire«, der den Rapport (Meldung) des Bordfunkers beim Kommandeur der Bombergruppe zunichte machte, sondern etwas anderes.

Am nächsten Tag traten die Besatzungen der 10. Staffel routinemäßig morgens zum Appell an. Kurz darauf meldete der Hauptfeldwebel (Spieß) die angetretene Staffel an Oberleutnant Brendel.

»Herhören«, begann dieser. Er lobte zunächst das Verhalten der Besatzung Eller und hob besonders Simons Abschuß hervor. »Der Gruppenkommandeur schließt sich meiner Anerkennung an«, setzte er hinzu und ging dann zum Hauptthema über.

»Folgende Besatzungen halten sich ab sofort auf den Stuben bereit.« Es folgten Namen, darunter auch der von Unteroffizier Eller. »Die Besatzungen befinden sich im Alarmzustand und

müssen jederzeit mit weiteren Befehlen rechnen. Ist das klar?«

»Jawohl, Herr Oberleutnant«, murmelten die Flieger.

»Lassen Sie wegtreten, Hauptfeldwebel«, befahl der Staffelkapitän und verschwand über den mit Steinplatten ausgelegten Weg zwischen den Baracken.

Eine Stunde später wurden die acht ausgewählten Besatzungen in den Lehrraum befohlen, der sich in der Baracke neben dem Schloß befand.

Der dienstälteste Offizier, Leutnant Sommerhahn, meldete dem kurz darauf erscheinenden Oberleutnant Brendel die versammelten Besatzungen.

»Danke«, erwiderte der Staffelkapitän. »Hinsetzen. Karten raus!«

Die Navigatoren zogen die Luft-Navigationskarten in Merkatorprojektion im Maßstab 1:2.000.000 (Zusammendruck West) aus ihren Ledertaschen und breiteten sie auf den Tischen aus.

»Sie verlegen heute mittag mit Ihren Maschinen zum Flugplatz Cognac in Südfrankreich.«

Die Navigatoren suchten die nordöstlich von Bordeaux liegende Stadt an der Charente und markierten den östlich von ihr befindlichen Flugplatz mit einem Dreieck aus Bleistift. Dann zogen sie mit Hilfe des Kursdreiecks (Navigationshilfsmittel aus Plexiglas mit Gradzahlen) eine Linie zwischen Villaroche und Cognac.

»Sie fliegen auf Direktkurs«, erklärte Brendel. Dann folgten weitere Angaben, wie Windrichtung und -Stärke, die Flughöhen der Maschinen und die Startzeiten.

Während der Staffelkapitän Instruktionen erteilte, dröhnte und brummte es draußen in der Luft. Doch niemand störte sich daran.

»Warum fliegen wir nach Cognac, Herr Oberleutnant?« fragte Unteroffizier Eller, der am ersten Tisch direkt vor Brendel saß.

»Dartüber bekommt ihr noch Bescheid«, lautete die Antwort.

Als die nach jeder Besprechung üblichen Worte »Noch jemand eine Frage?« im Raum standen, begann draußen die Flak zu schießen. Innerhalb kurzer Zeit steigerte sich das Feuer der am Platz und im Großraum Paris stehenden Batterien.

Da niemand fragte, erklärte Brendel: »Das war's dann für heute.«

Die Besatzungen eilten aus dem Lehrsaal, um mitzubekommen, was draußen los war. Sie liefen zu dem schmiedeeisernen Nordtor, wo ebenfalls ein Wachhäuschen stand, vor dem sich zahlreiche Soldaten versammelt hatten. Von dort aus konnte man weit über das flache Land blicken.

Am Himmel flogen zwei Wellen amerikanischer Bomber von Norden her mit Kurs auf Villaroche und das Dorf Voisenon an.

»Die wollen unseren Platz zur Schnecke machen«, rief jemand.

»Oder uns«, meinte ein anderer.

»Wenn die Amis noch weiter auf uns zufliegen«, sagte Obergefreiter Kempfer, »dann rennen wir die Straße herunter und werfen uns abseits vom Dorf in einen Graben.«

»Vorläufig ist es noch nicht soweit«, erwiderte Eller.

Die in etwa 6.000 Meter Höhe fliegenden Bomberpulks zogen weiße Kondensfahnen hinter sich her. Begleitjäger kurvten um sie herum, die silbrig in der Sonne glänzten. Die deutsche Flak steigerte das Feuer. Schwarze Sprengwölkchen bauschten sich bei den Pulks auf.

Von der Erde her flitzten dunkle Punkte in die Höhe.

»Das sind Jäger«, rief Gefreiter Simon.

Sie erreichten den ersten Pulk und griffen an. Obwohl sich die US-Begleitjäger auf sie stürzten, drangen sie in den Bomberverband ein und schossen. Danach stürzten sie wieder mit rasender Geschwindigkeit nach unten.

Ein viermotoriger Bomber scherte brennend aus der

Formation aus und blieb hinter ihr zurück. Zwei Begleitjäger umkreisten ihn, ließen dann aber von ihm ab und eilten hinter der Masse der Viermotorigen her.

Der erste und dann auch der zweite Pulk änderten – etwa in der Mitte zwischen dem Flugplatz Villaroche und dem Dorf Voisenon – den Kurs. Sie flogen nach Westen, nach Paris.

Der brennende Einzelgänger verlor an Höhe, wurde abgefangen und flog wieder geradeaus. Plötzlich explodierte er und flog auseinander. In Teile aufgelöst, stürzte er ab. Die brennende Zelle knallte mit dumpfem Getöse in ein Tomatenfeld.

Das Dröhnen der Flugzeugmotoren ließ nach. Aus der Ferne waren die ersten Bombenexplosionen zu hören, als Simon rief: »Seht euch das an. Ein Fallschirm.«

Die bereits in der Auflösung begriffene Menge lief wieder vor das Tor und blickte nach oben.

Der leichte Wind trieb einen am weißen Fallschirm hängenden Amerikaner auf das Dorf zu.

»Der kommt bei uns runter«, rief einer. Gespannt blickten die Soldaten nach oben, wo der Amerikaner jetzt dicht über die hohen Parkbäume hinwegschwebte.

»Er landet vor dem Schloß«, rief Gefreiter Simon.

Die Männer setzten sich in Bewegung, strömten durch das Tor und liefen zum Schloß.

Der amerikanische Flieger schwebte tatsächlich auf den Platz herunter, den die deutschen Soldaten umsäumten. Er setzte mit vorgestreckten Beinen auf, fiel hin, blieb liegen, und die weiße Fallschirmseide deckte ihn zu.

Von allen Seiten liefen die Soldaten auf den Gelandeten zu. Eller und Simon waren als erste bei ihm. Sie zogen den Fallschirm beiseite, unter dem ein junger US-Soldat mit weizenblonden Haaren und hochrotem Gesicht hockte. Er starrte mit großen Augen in die Runde.

Eller und Simon halfen ihm beim Aufstehen. Andere

befreiten ihn vom Fallschirm.

»How do you do?« sprach Gefreiter Simon ihn an. Mit seinem Schulenglisch quetschte er aus dem Flieger heraus, daß es sich um einen kanadischen Bordschützen handelte, der in dem abgeschossenen Bomber das Vierlingsgeschütz am Heck bedient hatte. Simon teilte alles, was er erfuhr, sofort seinen neugierigen Kameraden mit.

»Frag ihn mal, wer den Bomber abgeschossen hat«, forderte Eller den Gefreiten auf.

Simon wandte sich an den Kanadier. »Von einem deutschen Jäger«, gab er dann bekannt. »Er konnte ihn nicht mit seinem Vierling abwehren. Der Bomber geriet sofort in Brand, und er glaubt, daß die Besatzung im Cockpit sofort getötet wurde. Er hat sich kurz vor der Explosion samt seinem Vierlingsstand abgesprengt.«

»Los, macht Platz!« war die Stimme des Stabsarztes zu hören, der sich eine Gasse durch die Soldaten bahnte.

Er fragte den Gefangenen in dessen Muttersprache, ob er verwundet sei.

»No, Sir!«

»Wir bringen ihn in die Sanitätsbaracke«, entschied der Militärarzt. »Sagen Sie ihm das, Simon. Es geschieht ihm nichts. Er wird als Kriegsgefangener behandelt.«

Gefreiter Simon übersetzte es dem Kanadier, dessen junges Gesicht sich aufhellte.

»Sie kommen mit, Simon, und dolmetschen«, befahl der Stabsarzt. Die anderen gaben den Weg frei. Der Arzt, der Gefangene und Simon gingen durch die Lücke.

»Denk daran, daß wir heute mittag fliegen müssen, Rolf«, rief Eller hinter seinem Funker her.

»Bis dahin bin ich zurück.«

Um 13.30 Uhr schob Unteroffizier Eller die beiden Gashebel nach vorn, und die Do 217 rollte über die Startbahn. Vor Eller

waren bereits drei andere Besatzungen gestartet.

Nach dem Abheben donnerte die »Dornier« in den blauen Himmel hinauf, an dem wieder große Haufenwolken herumschwabten. Die übliche Platzrunde, und dann ging Unteroffizier Eller in der befohlenen Höhe von 300 Metern auf einen Kurs von 214 Grad.

Der Flug verlief ohne Zwischenfälle. Nachmittags landeten sie auf dem Flugplatz Cognac, an dessen Ostseite ein eigenartig geformter, kahler, rötlich schimmernder Berg lag.

Von der Flugleitung wurden ihnen Liegeplätze zugewiesen. Unterkunft fanden sie in einem Haus, das früher einmal der französischen Luftwaffe gehört hatte.

Am nächsten Tag begann der Flugbetrieb, der vorwiegend aus Überlandflügen über weite Strecken bestand; hinzu kamen Nachtflüge und solche im Scheinwerferlicht.

Dort unten in Südwestfrankreich gab es keine feindlichen Fernjäger, da deren Aktionsradius nicht so weit reichte. Außer den Bombenfliegern waren noch Langstreckenbomber vom Typ Focke-Wulf 200 »Condor« auf dem Platz stationiert, die zur Aufklärung und Wettererkundung auf den Atlantik oder um England herum flogen.

»Eller«, rief der UvD eines Tages in die Stube, in der er und sein Navigator wohnten, »deine Besatzung muß sofort im Lehrsaal an der Flugleitungsbaracke antanzen. Beeilt euch.«

»Was ist denn los, Kumpel?« wollte Eller wissen, der gerade mit einem Pantoffel in der Hand seiner Lieblingsbeschäftigung nachging: Mücken totschlagen.

»Keine Ahnung«, antwortete der Mann mit der gelben »Affenschaukel« (Dienstschnur) und schlug die Tür zu.

Zehn Minuten später saßen Ellers Besatzung und zwei weitere in dem muffigen Raum neben der Flugleitung, die sich direkt am Rand des Flugfeldes befand.

Drei Me 109 brausten gerade im Tiefflug, in etwa fünf Meter Höhe über den Platz, zogen im Verband an und stiegen in den

an diesem Tag ausnahmsweise grauen Himmel hinauf. Sie gehörten zu einer Jagdstaffel, die inzwischen nach Cognac verlegt hatte.

Nachdem die Jäger vorbeigedonnert waren, erschien Leutnant Sommerhahn mit seiner Besatzung. »Habt ihr das gesehen?« fragte der kleine, zierlich wirkende schwarzhaarige Offizier. »Fünf Meter Höhe. Der reinste Selbstmord. Nur ein Zucken in der Hand, und die Brüder liegen auf dem Pinsel.« Er machte eine Handbewegung und ergänzte: »Na ja, das ist deren Bier. – Herhören.« Er ging vor den Besatzungen auf und ab. »In der kommenden Nacht kommt etwas Besonderes auf uns zu. Die Fernaufklärer haben einen Geleitzug ausgemacht, der allem Anschein nach durch die Biscaya laufen will.«

Anhand einer Wandkarte erklärte er den Besatzungen, wo der feindliche Konvoi gesichtet worden war. »Läuft er mit der angegebenen Geschwindigkeit und auf dem jetzigen Kurs weiter, dann müßte er im Morgengrauen im Planquadrat sechsundfünfzig stehen. Und was bedeutet das?« Er sah den Obergefreiten Kempfer an.

»Daß wir ihn kriegen können, Herr Leutnant«, antwortete der Navigator.

»Richtig. Ich habe deshalb den Befehl bekommen, vier besonders gute Besatzungen auszusuchen, die die Schiffe angreifen sollen.« Es folgten nähere Einzelheiten über den Angriffsplan. Zum Schluß erklärte Sommerhahn: »Über das, was ihr hier gehört habt, bewahrt ihr Stillschweigen. Klar? Das Unternehmen muß streng geheim gehalten werden.«

Danach waren die Flieger entlassen.

Der Strahl eines am südlichen Rand des Flugplatzes stehenden Scheinwerfers geisterte in der Dunkelheit herum, als die Besatzung Eller zum Liegeplatz an der Halle 4 hinübergang.

An der Start- und Landebahn blieben Eller und seine Männer stehen, da gerade eine viermotorige »Condor« startete. Sie donnerte an ihnen vorbei und hob ab. Die Positionslichter

erloschen.

Ob die Maschine etwas mit dem Unternehmen zu tun hatte, das im Morgengrauen durchgeführt werden sollte, wußten die Flieger nicht. Auf jeden Fall kam in dem von Leutnant Sommerhahn vorgetragenen Angriffsschema kein Langstreckenflugzeug dieses Typs vor.

An den vier für den Einsatz bestimmten Maschinen wimmelte es von Mechanikern.

Das Bodenpersonal gehörte zum Flugplatz Cognac und war den Villaroche-Bombern zugeteilt worden.

Der Chef des Bombenpersonals ließ die Navigatoren zu sich kommen und erklärte ihnen, daß in jedem Schacht vier Sprengbomben von je 250 Kilogramm hingen und wie deren Zünder funktionierten.

Ein Nachrichtenoffizier der Flugleitung unterrichtete die Bordfunker, übergab ihnen Geheimunterlagen zur Verschlüsselung von Funksprüchen, nannte Frequenzen und Rufzeichen.

Die Piloten hatten bereits vor einer halben Stunde an einer Besprechung mit einem Meteorologen über die Wetterlage teilgenommen. Jetzt standen sie mit den Bordmechanikern zusammen, unterhielten sich und rauchten Zigaretten.

In der Ferne donnerte und rumorte es. Wetterleuchten zuckte über den teils dunklen, teils seltsam brandrot verfärbten Himmel. Der Meteorologe hatte die Gewitter erwähnt; doch sie sollten seiner Meinung nach nicht auf dem Hin- und Rückflugkurs des Bomberverbandes auftreten.

Die Besatzungen kletterten in die Maschinen und rollten zum Start. Als erster startete Leutnant Sommerhahn.

Als die weiße Positionslampe am Heck der »Dornier« in die Höhe stieg, schob Unteroffizier Eller die Gashebel nach vorn.

Hinter ihm folgten die Maschinen mit Feldwebel Kupisch und Unteroffizier Pöttgen an den Steuersäulen.

Von Cognac flogen sie nach Bordeaux. Über der großen

Stadt an der Gironde drehten sie auf 270 Grad bei. Dann tauchte die erste Schwierigkeit auf.

Von Bordeaux aus gab es nur eine relativ schmale Schneise von etwa zehn Kilometer Breite, durch die sie auf den Golf von Biscaya hinausfliegen konnten.

Eine Lücke, deren Ausmaß und Position geheimgehalten wurden und nur den Deutschen bekannt waren. Hielt sich ein Flugzeug nicht in dieser Zone auf, nahm die Bodenabwehr an, daß es sich um ein feindliches handelte und eröffnete das Feuer.

Obergefreiter Kempfer wies den Piloten an, wie er durch den engen Schlauch fliegen mußte. Als unter ihnen das Land in Wasser überwechselte, stiegen sie auf die befohlene Höhe von 200 Metern. Die anderen Do 217 flogen in anderen Höhenlagen, um Kollisionen zu vermeiden.

Nördlich von ihnen zuckten Blitze und Wetterleuchten auf. Der Wind wehte stärker von West nach Ost, als es der Meteorologe vorausgesagt hatte. Eller mußte viel Kraft aufbringen, um gegen ihn anzuknüppeln. Regen sprühte gegen die Bugkanzel.

»Das hat uns gerade noch gefehlt«, meinte der lange Gerlach, der hinter dem Piloten und dem Navigator stand.

»Hoffentlich geraten wir nicht in eine Gewitterzone«, sagte Kempfer, dessen hageres Gesicht im Schein des Armaturenbretts grünlich schimmerte.

Nach einer halben Stunde ließen Regen und Wind nach.

»In fünfzehn Minuten erreichen wir das Planquadrat sechsundfünfzig«, durchbrach der Navigator die Stille, die bis dahin lange Zeit unter den Männern geherrscht hatte, wenn man von den monotonen Motorengeräuschen absah.

»Der Morgen graut«, meldete Gefreiter Simon.

Um sie herum wurde es immer heller. Unter ihnen Wasser mit weißen Schaumkämmen. Vor ihnen und seitlich versetzt die drei anderen Maschinen. Vorn Leutnant Sommerhahn, der

gerade beidrehte und im Planquadrat 56 nach Norden flog. Unteroffizier Eller und die beiden anderen Piloten setzten sich befehlsgemäß seitlich neben ihn. Die Suche begann.

»Weit und breit kein Pott zu sehen«, knurrte Obergefreiter Kempfer. »Wenn die Luft wenigstens nicht so diesig wäre«, setzte er hinzu.

»Vielleicht bessert sich die Sicht, wenn die Sonne aufgeht«, meinte Eller.

Dann schwiegen sie wieder und kontrollierten ständig den Seeraum.

»In drei Minuten haben wir das Planquadrat durchflogen«, erklärte Kempfer. Sie blickten zu Sommerhahns Maschine hinüber, die westlich von ihnen in der Luft hing.

Sommerhahn wackelte mit den Tragflächen; ein vereinbartes Zeichen. Die Flugzeuge gingen auf Westkurs, flogen eine Weile geradeaus und drehten dann nach Süden ein, um eine neue Suchkette zu bilden.

Zehn Minuten vergingen.

»Sommerhahn kippt ab«, meldete Simon plötzlich.

»Er muß etwas entdeckt haben«, rief Kempfer. »Hinterher!«

Unteroffizier Eller flog hinter Sommerhahns »Dornier« her; ebenso die beiden anderen Piloten.

Kurz darauf erkannten sie, was der Leutnant bereits vor ihnen ausgemacht hatte – die Schiffe.

»Acht Pötte«, zählte Obergefreiter Kempfer. »Zwei mehr, als man uns bei der Einsatzbesprechung angegeben hat.«

In der Mitte ein größerer Frachter, der von kleineren Einheiten eingekesselt wurde. Aus allen Schornsteinen quoll Rauch; die Bugseen schäumten hoch und weiß. Zeichen dafür, daß der Verband mit hoher Fahrtstufe lief.

»Alles klarmachen zum Bombenwurf«, befahl Unteroffizier Eller. »Funker und Mixer an die Waffen!«

Kempfer legte sich vorn in der Kanzel an das Bombenzielgerät und traf die letzten Vorbereitungen für den Wurf.

Als Eller die befohlene Angriffshöhe von 2.000 Metern erreicht hatte, legte er die Maschine wieder gerade. Die übrigen Piloten machten es ebenso. Sie flogen östlich am Konvoi entlang.

Leutnant Sommerhahn kam von unten wieder hoch und erreichte kurz darauf die Höhe, in der die anderen flogen.

Bis dahin hatte sich auf den Schiffen noch nichts gerührt. Aber jetzt stiegen von zwei neben dem Frachter fahrenden Einheiten Leuchtspurketten leichter Flak hoch. Die vorn und achtern fahrenden Schiffe setzten schwere Geschütze ein. Granatblitze zuckten zwischen den angreifenden Maschinen auf. Die charakteristischen schwarzen Flak-Wölkchen schwebten in der Luft und lösten sich in lange, verlassende Streifen auf.

»Nimm dir den dicken Pott vor!« rief Eller seinem Bombenschützen zu.

»Wenn wir an der Reihe sind«, gab Kempfer zurück, »stürzt du genau ins Ziel.«

»Falls es möglich ist«, erwiederte Eller.

Leutnant Sommerhahns Maschine drehte bei, neigte sich ruckartig nach vorn und stürzte auf die Schiffe hinunter. Das Abwehrfeuer des Verbandes steigerte sich. Jetzt stellte sich heraus, daß auch zwei weitere Einheiten über leichte Flak verfügten. MG-Feuer flackerte auf.

»Die Kähne sind stärker bewaffnet, als man es uns gesagt hat«, rief Gerlach aus der Bodenwanne, der Sommerhahns Sturz verfolgte.

Das angreifende Flugzeug war jetzt in glühende Ketten eingehüllt, doch der Pilot und die Besatzung ließen sich dadurch nicht beirren. Sie blieben auf Sturzkurs und lösten in etwa 400 Meter Höhe die Bomben aus.

Sommerhahn fing ab, sackte aber noch durch und raste über die Schiffe hinweg. Der Bombenschütze feuerte mit dem vorderen Zwillings-MG auf den Verband, der in der Wanne

liegende Bordmechaniker mit dem MG 15 (7,9 mm).

Die Bomben schlugen in der Nähe des Frachters ein und warfen schäumende Wasserfontänen hoch. Sie lagen aber zu weit ab und richteten keinen Schaden an.

»Der Sturzwinkel war zu flach«, kommentierte Kempfer den Vorgang.

Schon befand sich die nächste Maschine im Sturzangriff. Wie ein schwarzer Felsbrocken stürzte sie in die Tiefe. Die Bomben purzelten aus dem Rumpf und schnellten wie große Pfeile nach unten. Der Pilot fing ab.

Vier Wasserfontänen stiegen dicht an der Backbordwand des großen Schiffes hoch. Schäumendes Meerwasser spritzte über das Deck.

»Das könnte besser hingehauen haben«, meinte Kempfer.
»Anflug, Bernd, und Sturz.«

Er preßte die Augen an die Optik des Zielgerätes, in welches das Schiff in der Mitte des Verbandes langsam einwanderte. Die Bombenklappen sprangen auf.

»Aufpassen!« rief Kempfer. Und dann: »Jetzt genau runter!«

Unteroffizier Eller drückte die Steuersäule mit einem Ruck nach vorn und die Do 217 stürzte in die Tiefe.

Glühende Geschoßketten sprühten ihnen entgegen; flitzten rechts und links in gefährlicher Nähe vorbei. Granatblitze zuckten.

Eller biß die Zähne zusammen, umkrampfte das Steuerhorn mit beiden Händen und drückte es so weit wie möglich nach vorn. Er sah, daß die Kanzel genau auf das Ziel zeigte.

Immer wieder ein Blick auf den Höhenmesser.

»Gut so!« schrie Kempfer von vorn.

Dann: »Achtung!«

Das Ziel war jetzt zum Greifen nahe.

»Abwurf!« schrie Kempfer.

»Bomben fallen!« meldete Gerlach.

Unteroffizier Eller zog die Steuersäule zurück. Kempfer

kroch aus der Kanzel und drückte von vorn mit; denn das Abfangen erforderte viel Kraft. Sie schafften es. Die Do 217 raste über das Geleit hinweg. Kempfer betätigte einen Hebel. Die Bombenklappen fuhren wieder zu. Gerlachs MG 15 ratterte. Mit Leuchtspur durchsetzte Geschoßketten rasten davon und hüpfen über die Schiffe hinweg.

Sekunden darauf zog Eller an, um auf Höhe zu kommen. Das Abwehrfeuer ließ nach, da sich die Schiffe gegen den nächsten Angreifer wehren mußten.

»Ich glaube, er brennt«, meldete Gefreiter Simon.

Eller kurvte nach Osten ein, so daß sie nun alle die Schiffe sehen konnten. Von dem Frachter stieg dunkler Rauch in Höhe der Brücke auf. Feuer flackerte. An Deck liefen Gestalten herum.

Die letzten Bomben fielen. Eine von ihnen schrammte die Steuerbordseite auf. Das Schiff bekam leichte Schlagseite.

»Wir haben es«, sagte Kempfer.

Kaum hatte er das gesagt, da zuckte eine helle Flamme neben der rechten Tragfläche auf. Die »Dornier« bekam einen Schlag und taumelte zur Seite. Gerlach flog in der Kabine herum und landete in der Wanne. Eller glich sofort aus und war froh, daß die Steuerung noch funktionierte.

Sie blickten nach rechts. Am Tragflächenende klaffte ein tellergroßes Loch. Sonst war aber noch alles in Ordnung.

»Trimm die Mühle aus und dann mach Mücke«, sagte Kempfer zum Piloten.

Während sie abflogen blickten sie nochmals zurück. Der qualmende und brennende Frachter lag jetzt still. Zwei Begleitfahrzeuge waren an ihm längsseit gegangen. Die anderen Einheiten marschierten nach Nordwesten weiter und verschwanden im Dunst.

Simon hörte mit, wie Sommerhahns Funker die Bodenstelle in Cognac rief. Sie meldete sich aber nicht, da sie noch zu weit entfernt war. Erst in Küstennähe kam eine Verbindung mit

einer Funkstelle zustande, die zum Flugplatz Bordeaux gehörte. Sie bot sich an, einen Spruch nach Cognac zu vermitteln. Er enthielt die Meldung über den gelungenen Angriff.

Das Wetter verschlechterte sich. Der Himmel war bedeckt. Es regnete, als sie durch den engen Schlauch auf das Festland einflogen. In Cognac schien aber wieder die Sonne.

Gegen Mittag startete eine »Condor«, die im Planquadrat 56 und dem Seeraum nordwestlich davon Aufklärung flog. Trotz intensiver Suche wurden die Schiffe nicht mehr entdeckt. Ob der bombardierte Transporter gesunken war oder nicht, blieb deshalb ungeklärt.

Von Cognac verlegten die Bomber zurück nach Villaroche. Von dort aus erfolgte im Spätherbst 1943 ihre Versetzung zu den Kampfverbänden in Holland. Die vier Besatzungen, die den Angriff auf die Schiffe in der Biscaya geflogen hatten, wurden nach Gilze-Rijen abkommandiert. Sie trainierten vorerst zusammen mit den bereits dort befindlichen Besatzungen weiter. Einsätze wurden kaum geflogen.

Alles, was im Westen bei den deutschen Bomberverbänden zu dieser Zeit geschah, diente einer ganz bestimmten Absicht, von der die Flieger zu der Zeit noch nichts wußten.

*

Ihnen war auch nicht bekannt, daß es hinter den Kulissen der deutschen Kriegsführung einen großen Knall gegeben hatte, der sich letzten Endes auch auf die Luftstrategie gegen England auswirkte.

Der Anlaß zu der Führungs Krise war die Bombardierung Hamburgs durch die britische und amerikanische Luftwaffe. Von Mitte Juli bis Anfang August 1943 wurde Hamburg durch Luftangriffe nahezu total zerstört. Engländer und Amerikaner warfen schätzungsweise 80.000 Spreng- und 80.000 Phosphor-

bomben (Brandbomben), sowie 5.000 Phosphor-Kanister bei mehreren Nacht- und Tagesgroßangriffen ab. Dabei wurden 250.000 Wohnungen vernichtet, die Hälfte des gesamten Wohnraums. Millionen Menschen waren obdachlos oder flohen in panischer Angst aus der Stadt. Die Feuerstürme und Brände waren tagelang bis zu 200 Kilometer weit zu sehen. Schiffahrt, Industrie und die Versorgung erlitten schwerwiegende Schäden. 40.000 Menschen, darunter 5.000 Kinder, kamen in dem entsetzlichen Inferno um, das die Alliierten entfesselten.

Hitler schimpfte in diesem Zusammenhang auf die deutsche Luftwaffe und regte sich darüber auf, daß die deutschen Bomber angeblich London nicht finden könnten.

Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Reichsmarschall Göring, rief nach dem Hamburger Debakel seine engsten Mitarbeiter zu sich in die »Wolfsschanze« (Deckname des Führerhauptquartiers bei Rastenburg, ehemaliges Ostpreußen). Unter ihnen der General der Kampfflieger (Bomber), Peltz, und der General der Jagdflieger, Adolf Galland. Ferner zahlreiche Generalstabsoffiziere der Luftwaffe und den Chef des Luftnachrichten-Verbindungswesens (Luftnachrichtentruppe; heute Fernmeldetruppe), General Wolfgang Martini.

Nach Gesprächen über die durch die Hamburger Katastrophe entstandenen Probleme kam der Oberbefehlshaber der Luftwaffe zu folgendem Gesamtergebnis:

Die Luftwaffe sollte sich von nun ab im Westen auf die Verteidigung umstellen und nicht mehr auf den Angriff. Alle Kräfte sollten aufgeboten werden, um die alliierten Bomberströme aufzuhalten und die deutschen Städte und die Industrie vor Angriffen zu schützen. Dadurch würde letzten Endes auch die deutsche Luftwaffe wieder in der Lage sein, wie in früheren Zeiten anzugreifen. Dann könne man wieder zu entscheidenden Gegenschlägen ausholen.

Alle Offiziere stimmten diesen strategischen Absichten zu.

Danach mußte das Vorhaben noch durch einen Mann abgesegnet werden, damit entsprechende Maßnahmen anlaufen konnten – durch Hitler.

Reichsmarschall Göring verließ den Raum, um Hitler über den Beschuß der führenden Offiziere zu unterrichten.

Der General der Jagdflieger, Galland, berichtete in seinem Buch über diese Vorgänge^{*}:

»Wir blieben in gespannter Erwartung zurück. In dieser Stunde mußte sich das Schicksal der Luftwaffe entscheiden. Der Oberbefehlshaber selbst hatte eingesehen, daß unsere Luftkriegsführung gegen den Westen einen falschen Kurs steuerte.

Alles hing jetzt von Hitlers letztem Wort zu den gefaßten Entschlüssen ab. Für mich konnte kein Zweifel bestehen, daß er sie mit dem ganzen Gewicht seiner Autorität gutheißen und unterstützten würde.«

Doch es kam ganz anders.

Der Oberbefehlshaber und sein Chefadjutant betraten wieder den Raum. Göring sagte kein Wort und ging mit starrem Blick zwischen seinen Offizieren hindurch und verschwand in einem der angrenzenden Räume.

Die Offiziere bestürmten Görings Adjutanten mit Fragen. Er gab nur zögernde Antworten. Doch immerhin kam dabei heraus, daß es eine heftige Auseinandersetzung zwischen dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe und Hitler gegeben hatte. Hitler wollte, wie so oft schon, nichts von Defensive wissen und lehnte das Vorhaben der Luftwaffenführung glatt ab.

Kurz darauf wurden der Kampffliegergeneral Peltz und der General der Jagdflieger Galland zu Göring gerufen.

Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe war vollkommen zusammengebrochen. Er hatte den Kopf zwischen den Händen vergraben und stammelte unverständliche Worte vor sich hin.

* Adolf Galland: »Die Ersten und die Letzten«, Jagdflieger im Zweiten Weltkrieg, Schneekluth-Verlag, Darmstadt.

Dann faßte er sich aber wieder und erklärte den beiden, daß sie Zeugen des verzweifeltesten Augenblicks seines Lebens seien; denn Hitler habe ihm das Vertrauen entzogen und alle Vorschläge zur Änderung des Luftkrieges abgelehnt.

General Galland dazu: »Der Führer habe erklärt, er sei zu oft von der Luftwaffe enttäuscht worden. Von Umstellung auf die Luftdefensive gegen den Westen könnte nicht die Rede sein. Die Luftwaffe habe total versagt. Jetzt werde ihr ein letztes Mal die Möglichkeit gegeben, sich zu rehabilitieren. Und zwar mit der Wiederaufnahme verstärkter Angriffe gegen England. Angreifen sei nach wie vor die Parole. Terror könne nur durch Gegenterror gebrochen werden.«

Auch der Oberbefehlshaber der Luftwaffe selbst kippte jetzt um und gab Hitler recht. Den Gegnern im Westen sollten von nun an wuchtige Vergeltungsschläge versetzt werden, so daß die sich hüten würden, ein zweites Hamburg zu riskieren.

»Der Führer habe als erste Maßnahme zur Durchführung dieses Planes die Schaffung eines Führers der Luftangriffe gegen England befohlen.«

Deshalb ernannte Göring den General der Kampfflieger, Oberst Peltz, zum »Angriffsführer England«.

Danach fanden Besprechungen darüber statt, wie möglichst schnell ein entsprechendes Angriffskorps der Luftwaffe im Westen aufgestellt werden könnte.

Peltz, der im Oktober 1943 zum Generalmajor befördert worden war, versuchte nun, alle im Westen verfügbaren Kräfte zusammenzutrommeln, um nochmals eine große Bomberoffensive gegen England zu starten. Neue Angriffsverfahren wurden entwickelt und einigen Verbänden neue Bomber vom Typ Ju 188 und He 177 zugeführt.

Insgesamt standen schließlich 550 Bomber und Jagdbomber zur Verfügung. Unter ihnen auch die »Dornier«-Bomber, die im Sommer und Herbst 1943 auf die kommende Luftoffensive vorbereitet worden waren.

Anfang und Mitte Januar 1944 waren die Vorbereitungen abgeschlossen. Die neue Luftschlacht gegen England konnte beginnen.

*

Flugplatz Bretigny.

Unteroffizier Eller schob die Gashebel nach vorn. Die Motoren heulten auf. Er und Kempfer starnten in die Nacht. Am Ende des Flugplatzes waren die hellen Lichter des künstlichen Horizonts (Starthilfe bei Nacht, Lichterkette) und die Hecklampe des gerade gestarteten Bombers zu sehen.

»Zisch ab!« sagte Kempfer.

Die »Dornier« rollte los und donnerte über die Startbahn. Der rechte Motor knallte, und aus den Auspuffstutzen schlügen blaue Flammen.

»Was ist los, Klaus?« rief Eller.

Kempfer blickte auf den Tourenzähler und dann nach draußen. »Alles in Butter«, entgegnete er. »Die Umdrehungszahl ist konstant. Anscheinend war der Motor noch etwas zu kalt.« Kurz darauf lief das Triebwerk wieder rund.

Die Do 217 raste bis an die Platzgrenze, dann zog der Pilot die Steuersäule an und hob ab.

In kurzen Abständen startete eine Maschine nach der anderen aus dem Platz heraus, bis die aus drei Staffeln bestehende Bombergruppe in der Luft hing.

So wie in Bretigny sah es in dieser Januarnacht auf vielen Flugplätzen im Westen aus, als der geplante Schlag begann. Das Ziel aller Bomber war – London.

Eller stieg bis auf 100 Meter Höhe, drehte eine Platzrunde und ließ dann den Kurs am Kreiselkompaß einlaufen, den der Navigator berechnet hatte.

Den Piloten war bei der Einsatzbesprechung Tiefflug

befohlen worden, damit die Bombermasse möglichst spät von den englischen Radargeräten erfaßt wurde.

Zur rechtzeitigen Ortung von feindlichen Flugzeugen hatten die Engländer bereits vor dem Krieg entlang ihrer Küste Hunderte von Radartürmen errichtet, die sogenannte »Home chain« (wörtlich übersetzt: Heimatkette). Sie hatte sich bereits in der Luftschlacht um England im Sommer und Herbst 1940 bewährt, war inzwischen aber weiter ausgebaut worden.

»In fünf Minuten erreichen wir den Kanal«, sagte der Navigator in das Schweigen hinein, das sich über die jungen Männer gesenkt hatte.

Alle vier hielten den Luftraum ständig unter Kontrolle, denn die Gefahr, von Nachtjägern der RAF angegriffen zu werden, wuchs von nun an immer mehr.

Nördlich von ihnen flammten Scheinwerfer auf, und leuchtende Geschoßketten stiegen hoch. Granatexplosionen blitzten am Himmel.

»Dort scheinen die Herren von der anderen Feldpostnummer^{*} ins Reich zu fliegen«, meinte Kempfer.

Sie jagten über das dunkle, unheimlich wirkende Wasser des Kanals hinweg und erreichten die englische Südküste.

»Zieh die Mühle an und geh auf Angriffshöhe«, wies der Navigator den Piloten an.

Eller zog das Segment an den beiden Steuerhörnern zu sich heran. Die »Dornier« stieg nach oben, und der Abstand zwischen ihr und dem Land vergrößerte sich immer mehr.

»Mixer, düppeln!« befahl Eller.

»In Ordnung«, meldete sich der lange Gerlach aus der Bodenwanne und öffnete eine kleine Klappe im Rumpfboden. Er stieß ein Bündel von etwa 25 Zentimeter langen und zwei Zentimeter breiten Stanniolstreifen durch das Loch ins Freie.

Es waren die sogenannten »Düppelstreifen«, auf welche die englischen Radargeräte ansprachen und so gestört wurden. Die

* Damals gebräuchliche Bezeichnung für Gegner.

Engländer wendeten bei ihren Luftangriffen das gleiche Verfahren an; bei ihnen hießen die auf die jeweiligen Radarwellenlängen zugeschnittenen Streifen »Windows« (Fenster).

Das Ziel des deutschen Angriffs war schon von weitem zu erkennen. Über London schwebten Leuchtbomben an Fallschirmen. Hunderte von Scheinwerfern suchten den Himmel ab. Die schweren Batterien schossen Sperrfeuer. Hin und her flitzende Geschoßketten bildeten ein riesiges Netz über die Stadt.

Hoch oben flogen englische Nachtjäger mit brennenden Positionslampen herum. Die im Hyde Park in Stellung gegangene Raketenflak mischte bei diesem höllischen Konzert ebenfalls mit. Zu jener Zeit galt London als die am stärksten verteidigte Stadt der Welt.

In der Luft eine Explosion. Eine zweite und dritte. Die Nachtjäger der RAF griffen an. Brennende Wracks stürzten vom Himmel und zerschellten an der Erde.

Die ersten Bomben explodierten im Raum des großen Themse-U, in dem sich vorwiegend Docks, Hafenanlagen, Fabriken, Schiffe, Magazine und Lagerschuppen aller Arten befanden. Weithin sichtbar standen Gebäude in hellen Flammen.

Etwa 50 Meter von Ellers Maschine entfernt rauschte eine grünlich schillernde Geschoßkette durch die Luft. Eine Maschine wurde getroffen, brannte und explodierte. Ein Sprühregen von glühenden Teilen wirbelte herum.

Gefreiter Simon zuckte zurück, als der Abschuß erfolgte. Dann aber riß er sich zusammen und hielt seinen Sektor ständig unter Kontrolle.

»Los, sieh zu, daß wir die Eier loswerden!« sagte Eller zum Navigator, der sich nach vorn an das Zielgerät gelegt hatte.

Der Kopf des Funkers war ohne Bewegung. Simon blickte in eine bestimmte Richtung. War das wirklich einer dieser

gefährlichen Schatten, oder habe ich mich geirrt? fragte er sich. Denn jetzt war nichts mehr zu sehen. Er nahm das MG 131 in beide Hände und blickte wieder langsam von links nach rechts. Da geschah es!

Weit hinter ihnen, an einem der vordersten Abwehrriegel der Stadt, leuchtete ein Scheinwerfer auf. Sein heller Strahl war starr nach oben gerichtet. Dann aber schwenkte er langsam hin und her. Es sah so aus, als würde es sich um irgendein Signal handeln. Simon konnte sich aber nicht erklären, für wen dieses Zeichen eventuell bestimmt war. Da aber riß ihn etwas anderes aus dem Schalensitz. Zwischen dem sich hin und her bewegenden Scheinwerfer und seiner Maschine tauchte plötzlich ein Schatten auf.

Er schnellte von unten herauf, schien sekundenlang in der Luft stillzustehen, glitt dann weiter nach oben und verschwand.

Das alles spielte sich ziemlich schnell ab; doch Simon hatte eines erkannt: Es handelte sich um ein einmotoriges Flugzeug, also um einen englischen Nachtjäger.

Noch war es allerdings nicht klar, ob die Begegnung Absicht oder reiner Zufall gewesen war.

»Viertausend Meter«, hörte Simon den Piloten sagen, während er den Luftraum beobachtete.

Das Themse-U glich da schon einem riesigen Feuermeer, in das immer mehr Bomben einschlügen. Auch das Abwehrfeuer hatte sich weiterhin gesteigert.

Der am Zielgerät liegende Navigator sagte zum Piloten: »Ich öffne jetzt die Bombenklappe. Dann fliegst du eine Weile geradeaus und hältst die Mühle stur auf Höhe.«

In dem Augenblick eilte mit rasender Geschwindigkeit von vorn der dicke Strahl eines Scheinwerfers auf die »Dornier« zu. Er erfaßte sie und verharrte auf ihr.

»Verdammter Mist«, fluchte Kempfer. Die Kanzel war mit strahlend hellem Licht ausgefüllt, das in die Augen stach.

»Kratz die Kurve, Bernd!« schrie Kempfer.

Eller wollte ins Seitensteuer treten und die Steuersäule herumlegen, kam aber nicht mehr dazu, denn Sekunden vorher war der Scheinwerfer schlagartig erloschen. Die Augen der Männer mußten sich jetzt erst wieder an die plötzliche Dunkelheit gewöhnen.

»Was hatte das denn zu bedeuten?« fragte Gerlach, der das unter ihm flackernde und qualmende Flammenmeer beobachtete.

Keiner gab ihm eine Antwort, denn seitlich von ihnen zischten kurze, weißgrüne Geschoßketten durch die Luft. Eine rote Stichflamme zuckte auf, die sich innerhalb kurzer Zeit in einen Feuerball verwandelte. Ein funkeinsprühendes Gebilde stürzte zur Erde hinunter.

Simon dachte an die Beobachtung, die er gemacht hatte und blickte wieder zurück. Dort schwenkte der Scheinwerfer immer noch in langsamem Rythmus hin und her.

Eller drückte die Steuersäule nach vorn. Die Maschine glitt in die Tiefe.

Plötzlich schleuderte sie von einer Seite zur anderen, tanzte auf und ab. Sie wäre mit Sicherheit über die linke Tragfläche abgeschmiert, wenn Eller sie nicht kurz vorher wieder in den Griff bekommen hätte.

Die Männer flogen durcheinander. Gerlach schrie, weil er mit dem Kopf gegen die Rumpfwand gedrückt worden war. Simon flog hoch und knallte gegen die Plexiglashaube.

»Was war das denn?« rief er.

»Propellerböen einer vor uns fliegenden Maschine«, antwortete Kempfer, der nach vorn in die Kanzel geschleudert worden war, jetzt aber wieder auf seinem Platz am Zielgerät lag. »Zieh wieder an, Bernd!« sagte er dann.

Die »Dornier« stieg und flog schließlich wieder auf der alten Angriffshöhe. »Jetzt sieh zu, daß du endlich die Bomben los wirst«, rief Eller dem Navigator zu.

Doch da kam erneut etwas dazwischen.

Simon entdeckte den dunklen Schatten wieder. Er flog jetzt vor dem in Hintergrund strahlenden Scheinwerfer von links auf den Bomber zu.

»Jäger, Jäger«, brüllte Simon aufgeregt. »Runter, Bernd!« Unteroffizier Eller reagierte sofort. Er schob das Steuerhorn scharf nach links und trat kräftig ins Pedal für das Seitensteuer. Die tonnenschwere Maschine kippte über die linke Tragfläche ab und sauste pfeifend und heulend in die Tiefe.

Während des Sturzes sahen sie, wie glühende Geschoßspuren aus den Bordkanonen des RAF-Nachtjägers über sie hinwegzischten.

»Das hat gerade noch hingehauen«, keuchte der Funker.

»Ruhe!« fuhr Eller ihn an »Haltet euch fest, damit nichts passiert.«

Die jungen Männer klammerten sich irgendwo an. Eller flog Abwehrbewegungen und steuerte wie in wilden Kurven mit stetigem Höhenwechsel durch die Luft, um den Nachtjäger abzuschütteln.

Dabei geriet die Do 217 wieder in das helle Licht eines Scheinwerfers, der den Piloten blendete, so daß er nicht mehr wußte, wo oben oder unten war, denn auch die Instrumente konnte er nicht sofort ablesen, als die plötzliche Helligkeit wieder verschwunden war. Er und seine Besatzung bemerkten nur, daß sie stürzten.

Nach Sekunden, die ihnen wie Ewigkeiten vorkamen, konnte sich Eller wieder orientieren und die Maschine geradelegen. »Wir haben etwa tausend Meter Höhe verloren«, rief er Kempfer zu.

»Egal«, erwiderte der Navigator. »Wir steigen nicht wieder hoch. Halt jetzt auf das Ziel zu.«

Während Eller geradeaus flog, beugte sich Kempfer über das eingeschaltete Zielgerät. Oberhalb des leuchtenden Fadenkreuzes ließen die Brände, die Docks, Werften, Tanklager und andere Anlagen langsam ein.

Nicht weit von ihnen entfernt zuckten Blitze auf der Höhe auf, in der sie flogen: das Sperrfeuer der Flak, die um die Innenstadt eine gefährliche Wand aus Feuer und Granaten gelegt hatte.

»Achtung«, rief Kempfer.

Eller verkrampfte die Hände um das Steuerhorn und blickte auf das Armaturenbrett. Schweiß rann über sein Gesicht und den ganzen Körper.

Kempfer drückte einen Hebel herunter.

»Bombenklappen springen auf«, meldete Gerlach aus der Bodenwanne und stieß gleichzeitig wieder ein Bündel Düppelstreifen durch die schmale Luke nach draußen.

»Haltet die Mühle so, wie sie im Moment fliegt!« rief der Navigator.

»Nun mach endlich hin!« fuhr Eller den Mann am Zielgerät nervös an. »Wir können doch nicht eine Ewigkeit in diesem verdammten Hexenkessel herumgurken.«

Da schlug die englische Abwehr wieder zu.

An der Steuerbordseite der »Dornier« explodierten etwa 100 Meter entfernt mehrere Flakgranaten. Kurz darauf füllte ein Scheinwerfer die Kanzel mit hellem Licht aus.

»Bomben raus!« schrie Eller, der wieder völlig geblendet war. Andere »Leichenfinger« eilten herbei, erfaßten Ellers Maschine und ließen sie nicht wieder los. Die Beute war gestellt. Jetzt mußte jeden Augenblick der Fangschuß fallen.

Die ersten Granaten zerplatzten in der Nähe der in der Lichtspinne fliegenden Maschine. Rechts und links zuckten gefährliche Blitze auf.

Ein Splitter zerschlug die Seitenscheibe an Steuerbord. Kalte Luft strömte herein.

»Schieß auf die Scheinwerfer, Peter«, rief Eller seinem Bordmechaniker zu.

Gerlach klemmte sich hinter das MG, richtete den mit einem durchlöcherten Kühlmantel umgebenen Lauf nach unten und

zog den Abzug durch. Leuchtspurketten zischten zur Erde. Innerhalb kurzer Zeit war die Trommel leer. Gerlach riß sie von der Waffe, rastete eine gefüllte ein und schoß weiter. Ein Scheinwerfer erlosch, doch die übrigen hielten den Bomber weiterhin in ihren Fängen.

»Beeil dich, Klaus«, schrie Eller. »Sie schießen uns die Mühle sonst unter dem Hintern weg.«

Der Navigator gab keine Antwort. Als die Mitte des Ziels im Fadenkreuz stand, löste er die Bomben aus. Ein Ruck ging durch die Maschine. Erleichtert stieg sie nach oben.

»Bomben sind gefallen«, kam die Meldung aus der Wanne.

»Komm hoch und fahr die Bombenklappen zu«, rief Eller zu seinem Navigator hinunter, der zum Pilotensitz kroch und den entsprechenden Schalter betätigte.

Der Unteroffizier schob die Steuersäule nach links und stieg hart ins Seitensteuer. Die Maschine kippte über die linke Tragfläche und stürzte in die Tiefe.

»Bombenklappen fahren zu«, sagte Gerlach. Und kurz darauf: »Bombenklappen sind zu.«

Doch das registrierten die beiden Männer in der Kanzel nur nebenbei.

Alle atmeten auf, als sie nach dem plötzlichen Sturz wieder von der Dunkelheit eingehüllt wurden. Die dicken Lichtstrahlen der Scheinwerfer glitten jetzt kreuz und quer am Himmel herum, suchten nach der entkommenen Maschine, fanden sie aber nicht wieder. Kurz darauf erfaßten sie ein anderes Opfer, mit dem sie sich beschäftigten.

Auch aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich der Flak waren sie herausgekommen. Eller konnte jetzt wieder die Instrumente erkennen und fing die Maschine ab.

»Gib mir den Abflugkurs an, damit wir verschwinden können«, rief er seinem Nebenmann zu.

Da schnellte wieder ein Scheinwerfer herbei und tauchte den Bomber in weißes Licht. Eller flog Abwehrbewegungen. Sie

nützten nichts. Der Scheinwerfer ließ sich nicht abschütteln. Da drückte der Pilot die Maschine steil nach unten und ließ sie fallen. Mit rasender Geschwindigkeit näherten sie sich der an allen Ecken und Enden brennenden Stadt.

Mit diesem plötzlichen Sturz hatte die Scheinwerferbedienung offenbar nicht gerechnet. Sie suchte zwar noch hinter der deutschen Maschine her, fand sie aber nicht wieder.

Als Unteroffizier Eller erkannte, daß ein anderer Scheinwerfer herankam, stellte er die Maschine abermals auf den Kopf. Die Brandherde näherten sich schnell und waren immer deutlicher zu sehen.

Erst dicht über der Stadt fing er den stürzenden Bomber ab. Sie donnerten über Häuser, Gebäude, Parks und Straßen hinweg. Den Scheinwerfern waren sie entkommen, doch jetzt feuerte die leichte und mittlere Flak auf sie.

Eller drückte die Steuersäule nach vorn und zog sie wieder zu sich heran. Die Maschine tanzte auf und ab. Er trat links und rechts ins Seitensteuer.

Obergefreiter Kempfer lag vorn in der Kanzel am Zwillings-MG und feuerte auf ausgemachte Flak-Stellungen und Scheinwerfer. Gerlach schoß ebenfalls und – wenn sich die Möglichkeit ergab – auch Simon mit seinem MG 131.

So flogen sie von der City ab, die immer noch von deutschen Bombern angegriffen wurde. Es wurde ruhiger um sie, je mehr sie nach Süden kamen.

Unteroffizier Eller atmete auf. Der Navigator verließ den MG-Stand, stellte sich neben den Piloten, überblickte das Armaturenbrett und nahm sich die gelbe Nachtkarte vor, in die der Rückflugkurs eingezeichnet war. Er informierte den Piloten.

In der Ferne tauchte die Küste auf; von weitem erkenntlich an den dort stationierten Scheinwerfern, Blinklichtern und der Flak, die auf abfliegende Bomber feuerte.

»Steig so hoch wie eben möglich«, schlug Kempfer vor.

»Warum?«

»Dann drückst du kurz vor der Küste stark an«, antwortete der Navigator. »Um so schneller kommen wir über sie hinweg.«

»In Ordnung«, meinte Eller, zog an und blickte auf das Variometer.

Als sie 2.000 Meter erreicht hatten, standen sie dicht vor der pausenlos feuern den Küstenabwehr.

»So, jetzt stell den Vogel auf den Kopf, sagte Kempfer.

Es geschah. Die Maschine glitt in die Tiefe, und ihre Geschwindigkeit stieg rapide an.

Flak-Granaten zerplatzten rechts und links von ihnen. Glühende Geschoßketten sausten vorbei. Von den Scheinwerfern blieben sie verschont, denn diese hatten gerade in dem Sektor, den Eller und seine Männer durchflogen, eine andere Maschine aufgefaßt Jetzt richtete sich auch die Masse der Flak auf den in der Lichtspinne fliegenden Bomber.

»Wir kommen durch«, rief Kempfer.

Er behielt recht. Die »Dornier« flog über die Küste und erreichte den Kanal. In etwa 200 Meter Höhe fing Eller den Sturz ab und ging in den Geradeausflug über.

»Na, was habe ich gesagt?« meinte Kempfer.

»Noch sind wir nicht zu Hause«, entgegnete Eller. »Haltet die Augen offen und pennt nicht ein.«

Der Flug über den Kanal verlief ohne Zwischenfälle. An der Zuidersee flogen sie auf das Festland ein. Kurz darauf flammte vor ihnen die Befeuерung eines Flugplatzes auf.

»Soesterberg«, stellte der Navigator fest. Sie flogen westlich am Platz vorbei und blickten nach unten. Die Maschinen der dort stationierten Bombergruppe landeten gerade und rollten teils mit Hilfe der Tragflächenscheinwerfer zu den Liegeplätzen.

»Noch ein paar Minuten, dann sind wir wieder da«, erklärte Kempfer. Die Bomber hatten zwar vor dem Einsatz nach

Bretigny verlegt, aber den Befehl bekommen, nach dem Feindflug in Gilze-Rijen zu landen.

Die roten und weißen Lichter der Platzbefeuierung blinkten zu ihnen hinauf. Ein paar Kilometer abseits davon war ein Scheinflugplatz angelegt, dessen Befeuierung mit der des wirklichen Flugplatzes übereinstimmte.

Gefreiter Simon nahm Verbindung mit dem Peiler auf und erhielt die Warnung, daß sich feindliche Nachtjäger am Platz befänden. Er informierte den Piloten.

»Alle aufpassen, damit bloß nichts mehr passiert«, wies Eller seine Männer an, als er um den Platz flog. »Wie steht es mit der Landeerlaubnis, Rolf?« erkundigte er sich anschließend.

Der Funker funkte die Q-Gruppe (Abkürzungen im Funkverkehr) »Qal?« zum Peiler, der mit dem Morseignal »As« antwortete; das bedeutete »Warten Sie«.

»Die können uns doch nicht die ganze Nacht in der Luft hängen lassen«, schimpfte Eller, nachdem Simon ihn informiert hatte. »Außerdem haben wir keinen Sprit mehr.«

»Ich glaube«, wandte Kempfer ein, »der reicht noch für gut zwanzig Minuten.«

»Aber das brauchen wir denen dort unten nicht zu erzählen«, wetterte Eller weiter. – »Rolf!«

»Ja.«

»Versuch es noch einmal, Mach die Sache dringend.«

Simon tastete das Rufzeichen der Bodenstation durch und, nachdem diese sich gemeldet hatte, das »Qal?«.

Der Peilfunker morste an die Maschine das Wartezeichen »As« und »Qal 8«.

»In acht Minuten können wir landen, Bernd.«

Eller blickte auf die Uhr, preßte die Lippen fest aufeinander und schwieg. Er kurvte südlich vom Flugplatz herum.

Plötzlich erloschen die roten und weißen Lampen der Platzbefeuierung.

»Was hat das denn wieder zu bedeuten?« fragte Eller.

»Keine Ahnung!«

Zwei Minuten vergingen, da brannten die Lichter wieder.

Simon hörte den Funkverkehr auf der Peilerwelle mit. Ein Funker gab dem Peiler gerade Bescheid darüber, daß seine Maschine schwer beschädigt sei und nur noch mit einem Motor fliege. Er erhielt sofort Landeerlaubnis auf dem Grasstreifen neben der betonierten Start- und Landebahn. Dann tastete der Peiler das Rufzeichen der Eller-Do-217.

Simon meldete sich.

»Qal, qal, qal.«

»Wir dürfen landen«, rief Simon dem Piloten zu.

»Das wurde aber auch langsam Zeit«, knurrte Eller bissig. »Macht euch fertig zur Landung.« Er kurvte ein und flog nach Norden zum Platz hinauf. »Wie steht es mit myo, Funker?«

Simon fragte beim Peiler an, der die Warnung »Myo, myo, myo« durchtastete und »Qal quick«.

»Immer noch Jägergefahr, Bernd«, verständigte Simon den Piloten. »Wir sollen möglichst schnell landen.«

Eller leitete eine Blindflugkurve von 90 Grad ein, und vor ihnen lag weit voraus das beleuchtete Landekreuz.

Die Routinemaßnahmen für die Landung des Bombers rollten ab: Ausfahren der Landeklappen, Verstellen der Luftschauben.

»Fahrwerk ausfahren«, befahl Eller, Kempfer betätigte den Schalter.

»Fahrwerk fährt aus«, gab Gerlach dem Piloten Bescheid, kam dann aus der Wanne hoch und stellte sich hinter die beiden.

Derweil kontrollierte Simon den Luftraum und hielt das MG 131 schußbereit in den Händen. Obwohl er gute Augen hatte, entging ihm etwas.

Von oben her stieß ein Schatten zur Erde herunter. Ein Fernnachtjäger der RAF hatte den einschwebenden Bomber mit seinem Radargerät erfaßt, war an ihn herangeflogen und

wollte ihn nun abschießen. Er setzte sich in Schußposition hinter die Do 217, visierte an und feuerte.

Kurz vorher geschah aber etwas anderes: Ellers Maschine sackte plötzlich ruckartig durch. Ein Zufall, der jedoch über Tod oder Leben entschied.

Die Leuchtpurgeschosse des englischen Nachtjägers sausten über den deutschen Bomber hinweg in die Nacht hinein.

»Jäger, Jäger!« rief Simon aufgeregt.

»Wir haben es gemerkt«, fuhr ihn Kempfer an.

Simon sah, wie ein dunkler Schatten über die einschwebende »Dornier« hinweghuschte, nach oben schnellte und von der Dunkelheit aufgesogen wurde.

Unteroffizier Eller zog die Gashebel zurück. Das Donnern der beiden Motoren verebbte. Nur noch lautes Zischen und Sausen waren zu hören. Eller und Kempfer zogen gemeinsam die Steuersäulen an. Die Maschine schwebte aus. Das Fahrwerk bekam Erdberührungen. Die »Dornier« machte noch drei Luftsprünge, dann ließ Eller die zurückgezogene Steuersäule los und trat auf die Bremsen.

Der Bomber scherte aus.

»Mit dem Fahrwerk stimmt etwas nicht«, rief Eller.

Kempfer und Gerlach blickten nach draußen, konnten aber nichts Außergewöhnliches entdecken.

Der Funker meldete sich: »Nach hinten sprühen Funken weg, Bernd.«

»Wo kommen die denn her? « fragte Kempfer.

»Das weiß ich nicht. Der Funkenwirbel wird immer toller.«

Die Maschine neigte sich nach rechts.

»Ich vermute, daß ein Reifen geplatzt ist«, meinte Simon.

Unteroffizier Eller trat kräftig auf die Bremsen, brachte den Bomber aber nicht zum Stehen. Er scherte immer mehr aus.

»Gib Gegengas, Bernd«, schrie Kempfer.

Eller stieß den Gashebel für den rechten Motor vor. Das Triebwerk heulte auf, und die Luftschaube wirbelte schneller

herum, aber das Manöver nützte nicht mehr viel. Die in Bewegung geratene tonnenschwere Masse ließ sich dadurch nicht aufhalten. Die Fahrwerksstelze knickte ein, und die Maschine ging sozusagen in die Knie.

»Wirf das Dach ab«, rief Kempfer dem Bordmechaniker zu, der sofort den roten Notgriff zog. Das Kabinendach flog davon, und kühle Luft wirbelte herein.

Es knirschte, knackte und rauschte, als der Bomber die Erde berührte. Ruckartig hörten das Sirren der Luftschauben und das Brummen der Motoren auf. Die Propeller gruben sich in die Erde ein und waren verbogen. Die Do 217 drehte sich um ihre eigene Achse. Die Bugkanzel zerplatzte mit einem lauten Knall, und feuchte Erde spritzte herauf. Dann lag die Maschine endlich still. Die Motoren knackten, die Platzabwehr feuerte, und in der Luft dröhnten Flugzeuge.

Etwa zehn Meter von der auf dem Bauch liegenden »Dornier« rollte gerade eine andere gelandete Maschine aus.

Gerlach kletterte als erster nach draußen, blieb auf der Tragfläche stehen und half den anderen beim Aussteigen.

»Ausgerechnet bei der Landung muß so etwas noch passieren«, schimpfte Eller.

»Das ist Schicksal, Junge«, meinte Kempfer. »Reg dich nicht darüber auf. Was können wir dafür, wenn uns die Tommys einen Reifen zerschossen haben?«

Während sie quer über den Flugplatz auf die an dessen Rand stehenden Baracken zuginnen, steigerte sich das Feuer der Platzabwehr. Die im Osten in Stellung gegangenen leichten Fla-Geschütze konzentrierten ihre Leuchtpurketten auf einen ganz bestimmten Punkt in der Luft

»Da muß etwas im Busch sein«, meinte Kempfer. Sie blieben stehen und blickten nach oben.

Ein Motor heulte auf höchsten Touren auf. Es gab einen heftigen Knall. Ein brennendes Flugzeug stürzte aus dem Himmel, schlug östlich des Platzes mit donnerndem Getöse auf

und brannte aus. Der rotglühende Feuerschein erhellt die Nacht und war weithin zu sehen. Später erfuhren Sie, daß es sich um einen englischen Nachsjäger gehandelt hatte.

In der ganz links stehenden Baracke befand sich der Gefechtsstand des Gruppenkommandeurs, bei dem Unteroffizier Eller seine Besatzung vom Feindflug zurückmeldete.

»Und wie war es?« fragte Major Schrick; ein hagerer Mann mit einem Raubvogelgesicht »Erzählen Sie.«

Unteroffizier Eller berichtete. Schricks Gesicht war im allgemeinen ständig freundlich. Als er aber von der Bauchlandung hörte, verdüsterte es sich. »Also, Sie waren das. Wie ist das passiert?«

»Ich konnte nichts dazu, Herr Major«, antwortete Eller. »Die Maschine scherte plötzlich aus und war einfach nicht mehr zu halten. Ich nehme an, daß ein Reifen defekt war.«

»Werde den Fall untersuchen lassen«, brummte der Gruppenkommandeur. »Fahren Sie jetzt mit Ihrer Besatzung in die Unterkunft und pennen Sie sich gründlich aus.«*

Eller grüßte und verschwand nach draußen. Im Windfang kam ihm ein anderer Pilot entgegen, der gerade gelandet war.

Zwei Tage vergingen. Das Wetter war unfreundlich, kalt, naß, neblig. Die deutschen Bomber konnten nicht starten, aber auch die Engländer und Amerikaner waren zum Warten auf Besserung verurteilt. Die RAF führte vereinzelte Störflüge mit schnellen »Mosquitos« durch, aber das war auch schon alles.

Die einzigen, die auf Hochtouren arbeiteten, waren die Männer vom Bodenpersonal, die die Maschinen warteten und wieder instand setzten. Innerhalb kurzer Zeit war auch Ellers »Dornier« wieder klar.

Am Morgen des dritten Tages trillerte die Pfeife des UvD in dem Gebäude, in dem die Besatzung Eller gemeinsam eine

* Bei der späteren Untersuchung durch das Bodenpersonal stellte sich heraus, daß ein Flak-Splitter in einen Reifen eingedrungen war.

Stube bewohnte. »Staffel aufstehen!« rief eine Stimme. »Kaffeeholer raustreten.« Unteroffizier Eller warf die Wolldecke beiseite, stieg aus dem Feldbett, zog den Vorhang am Fenster beiseite und blickte nach draußen. Nebel wallte zwischen den Lärchen, die rings um die Gebäude standen. Die borkigen Stämme glänzten feucht und waren teilweise mit blitzendem Reif überzogen.

Gerlach zog sich als erster an, nahm die große Aluminiumkanne und verschwand nach draußen.

Als er mit der gefüllten Kaffeekanne zurückkam, standen Eller, Kempfer und Simon vor ihren Spinden und zogen sich an.

»Gibt's was Neues?« erkundigte sich Simon.

»Allerdings«, erwiderte der Lange. Sein Gesicht war ernst und verschlossen.

»Und? Laß dir nicht die Würmer einzeln aus der Nase ziehen.«

»In einer Stunde sollen wir Startverpflegung empfangen.«

Eller drehte sich um und starre in Gerlachs breitflächig geschnittenes Gesicht.

»Ist das ein Witz?« fragte er verblüfft. »Bei dem Wetter kann doch kein Mensch fliegen.«

»Vom Fliegen war ja auch nicht die Rede, Bernd«, wandte Simon ein. »Nur vom Empfang der Startverpflegung.«

»Aber das eine gehört doch zum anderen.«

Der UvD beendete den Wortwechsel. Er polterte in die Stube und rief: »Um zehn Uhr ist Besprechung im kleinen Lehrsaal.«

»Da scheint also doch irgendein dicker Hund in der Luft zu liegen«, bemerkte Simon und sah zu Eller hinüber, der aber nichts mehr sagte.

Kurz vor zehn Uhr waren alle Besatzungen der Staffel im sogenannten kleinen Lehrsaal versammelt, der sich in einem Gebäude neben der Küche befand.

Pünktlich auf die Minute erschien Oberleutnant Mack, der

Staffelkapitän. Er bekleidete den Posten erst seit zwei Tagen, weil sein Vorgänger vom ersten Großeinsatz gegen die britische Hauptstadt nicht zurückgekehrt war. Ob die Besatzung in Gefangenschaft geraten oder tot war, stand noch nicht fest.

»Achtung«, rief der dienstälteste Offizier. Die Flieger sprangen auf und nahmen Haltung an. »Neun Besatzungen der Staffel vollständig angetreten«, meldete der Leutnant.

»Hinsetzen und herhören«, befahl Oberleutnant Mack, ein schwarzhaariger schlanker Mann mit lebhaften, dunklen Augen. Er war so etwas wie ein »alter Hase« in der Englandfliegerei. Mit seiner Besatzung hatte er schon über 20 Einsätze geflogen. Und das wollte etwas heißen, denn die meisten schafften nur fünf oder sechs, um danach vom Feindflug nicht zurückzukehren, wie es in solchen Fällen hieß.

Ein Flieger fiel nämlich nicht, sondern er kam vielmehr einfach nicht zurück. Wie das allerdings in Wirklichkeit aussah, wie grausam und entsetzlich es manchmal war – das stand auf einem anderen Blatt.

»Ich komme gerade vom Gruppenkommandeur«, begann Mack und setzte sich auf einen Stuhl, der vor den Tischreihen stand. »Dort fand eine Besprechung der Staffelführer statt. Vor einer Stunde traf ein Befehl samt näheren Einzelheiten vom Geschwaderkommodore per Sonderkurier ein. In der kommenden Nacht wird ein Angriff geflogen.« Er schwieg und sah die vor ihm an Tischen sitzenden Besatzungen an.

Es herrschte plötzlich Stille wie in einem Grab, denn diese Nachricht drückte bei allen irgendwie auf die Stimmung.

»Bei dem Sauwetter, Herr Oberleutnant«, platzte Unteroffizier Eller in das allgemeine Schweigen.

»Sie waren nicht gefragt«, wies der Oberleutnant ihn zurecht. »Und im übrigen komme ich noch gleich auf dieses Thema zurück. Aus diesem Grund verlegt die Gruppe und damit natürlich auch unsere Staffel zum Flugplatz Achmer bei

Osnabrück.«

Die Navigatoren holten die Karten hervor und orientierten sich, während der Staffelkapitän weitersprach: »Sie haben bereits davon gehört, daß die Tommys und Amis in England den Sprung auf das europäische Festland vorbereiten. Unsere Aufklärung hat nun herausgefunden, daß aus diesem Grund starke Kräfte im Raum Portsmouth zusammengezogen werden; im Hafen, aber auch auf dem Lande. Deshalb richtet sich der Schwerpunkt des kommenden Einsatzes gegen die Schiffe.«

Schweigen. Dabei Macks üblicher Blick zu seinen Besatzungen.

»Weitere Befehle und Einzelheiten über den Angriff werden Sie in Achmer bekommen.«

Danach gab er Näheres über die Verlegung nach Deutschland bekannt und sagte zum Schluß:

»Nun ein paar Worte über das Wetter. Im Augenblick sieht es damit ziemlich bescheiden aus. Nebel, Sprühregen, Sicht fast Null, in der Luft Vereisungsgefahr. Doch die Meteorologen haben vorausgesagt daß es sich bis zum Mittag so weit bessern wird, daß wir nach Achmer Verlegen können.«

»Und in der kommenden Nacht?« wollte einer wissen.

»Für unseren Angriff sollen laut Ansicht der Wetterfrösche beste Verhältnisse herrschen«, erwiderte Mack.

»Und wenn die Brüder wieder einmal danebengehauen haben?« warf Eller ein.

»Ich kann Ihnen nur das sagen, was ich weiß, Eller«, entgegnete Mack. »Ob das nun in Wirklichkeit zutrifft, weiß kein Mensch. Wir wissen nur eines: Wir haben den Befehl bekommen, nach Portsmouth zu fliegen, und das allein zählt. Capito?«

»Jawohl, Herr Oberleutnant.«

Die Besatzungen waren entlassen, gingen in ihre Unterkünfte zurück und bereiteten sich auf die kommenden Ereignisse vor.

Der Gefreite Simon klebte gummierte Verschlüsselungs-

streifen in einen schwarzen Umschlag aus Karton und rauchte eine Zigarette dabei. Der Bordmechaniker saß vor dem rotglühenden Kanonenofen auf einem Schemel und döste vor sich hin.

»Hast du dir die gültigen ES-Signale besorgt?« fragte Eller ihn. Der lange Gerlach öffnete die Augen, blinzelte den Piloten an, brummte »Natürlich« und schloß sie wieder.

»Welche Farben haben die Erkennungslichter am Bug, Peter?« erkundigte sich Eller.

»Rot-grün.«

Unteroffizier Eller nahm das Soldbuch aus der Uniformjacke und legte es in den Spind. Aus Geheimhaltungsgründen war es verboten, sie auf Feindflügen mitzunehmen.

»Habt ihr eure Soldbücher aus den Uniformen genommen?« fragte er vorsorglich seine Besatzung.

Die Männer bejahten.

Eller zog die Reißverschlüsse der an den Beinen des Kanalanzuges angebrachten Taschen auf und schob rote Leuchtpatronen in die Lederschlaufen; dann befestigte er die Brandfackel und ergriff die FT-Haube.

»Wir müssen gehen, sonst fährt der Bus ohne uns ab«, drängte er.

Sie verließen die Stube und gingen zusammen mit anderen Besatzungen bis zur Hauptwache, vor der der Opel-Wagen bereits wartete. Aus dem am Heck angebrachten großen runden Ofen, in dem Holz zur Erzeugung von Holzgas verbrannt wurde, stiegen graue Wölkchen hoch.*

Von allen Seiten strömten die Besatzungen herbei und stiegen in den grau gestrichenen Bus. Als er völlig überfüllt war, ratterte er los.

Am Liegeplatz der Staffel nahmen sie beim zuständigen Wart ihre Fallschirme in Empfang und begaben sich zu den

* Diese sogenannten »Holzkocher« wurden damals weitgehend benutzt, um Benzin zu sparen.

Maschinen.

Das Wetter hatte sich tatsächlich etwas gebessert. Es schwebten zwar noch graue Nebelwolken über den Platz, aber die Sicht und die übrigen Verhältnisse waren relativ gut. Deshalb konnten die Maschinen der einzelnen Staffeln in schneller Folge und reibungslos aus dem Platz herausstarten.

Myo-Meldungen lagen ebenfalls nicht vor. Die Flieger schlossen daraus, daß auch die englische Luftwaffe durch das schlechte Wetter behindert wurde.

Unteroffizier Eller startete als letzter seiner Staffel. In der ihnen befohlenen Höhe von 100 Metern ging er nach der obligatorischen Platzrunde auf Ostkurs.

Der Flug nach Achmer verlief ruhig und ohne Zwischenfälle. Nach der Landung rollten sie zu dem Liegeplatz, der ihnen bei der Flugbesprechung näher bezeichnet worden war. Ein Mann vom Bodenpersonal winkte sie ein.

Vor einer der vielen mit Tarnnetzen verdeckten Boxen wendete Eller, so daß das Heck der Do 217 in Richtung Splitterschutz stand, der halbmondförmig angelegt war. Er nahm die Gashebel zurück und stellte die Zündung ab.

Alle Besatzungen der Staffel harrten auf dem Liegeplatz der Dinge, die nun kommen mußten. Ein Lkw brachte sie zu einem Barackenlager, das ihre vorübergehende Unterkunft sein sollte.

Die Stuben waren nicht geheizt, unfreundlich und äußerst ungemütlich. Es gab nur einen einzigen Komfort: In der beim Lager befindlichen Küche konnte heißer Bohnenkaffee empfangen werden. Das war eine Ausnahme, die nur vor Einsätzen üblich war; normalerweise kochten die Küchen nur muffig schmeckenden Malzkaffee.

Die Flieger saßen herum, warteten, tranken Kaffee, rauchten Zigaretten und unterhielten sich. Der Nachmittag verrann, und es ging auf den Abend zu. Normalerweise hätte schon irgend etwas geschehen müssen, das mit dem bevorstehenden Feindflug in Zusammenhang stand.

»Da ist irgend etwas faul«, meinten die »Alten« unter den Besatzungen, die bereits Erfahrung mit solchen Einsätzen hatten.

Sie behielten recht!

Als sich die Dunkelheit über das Land senkte, kursierten die ersten Gerüchte im Barackenlager.

»Der Einsatz fällt aus«, hieß es. »Das Wetter ist zu schlecht.« Aber noch lag keine offizielle Bestätigung vor.

»Was habe ich heute morgen gesagt?« meinte Unteroffizier Eller, der mit seiner und einer anderen Besatzung in einer Ecke des großen Schlafraums hockte. Darin standen zwölf doppelstöckige Feldbetten, auf denen mit Sägespänen gefüllte Matratzen lagen.

»Ich schlage vor, wir feuern den Kanonenofen an«, fuhr Eller fort. »Sonst können wir in der kommenden Nacht vor Kälte nicht schlafen.«

»Warten wir erst einmal ab, ob die Latrinenparolen überhaupt stimmen«, wandte der Gefreite Simon ein.

Sie stimmten. Kurz darauf eilten Melder von Baracke zu Baracke und gaben bekannt, daß der Feindflug wegen schlechter Wetterverhältnisse ausfallen würde.

»Abendessen im großen Eßsaal des Fliegerhorstes. Danach Freizeit nach beliebiger Verwendung. Es fahren Busse nach Bramsche, wo ein Film vorgeführt wird«, erklärten die Melder.

Der nächste Morgen war genauso grau, naß, diesig und unfreundlich wie sein Vorgänger in Holland.

»Wenn das so bleibt, dann fällt der Einsatz heute auch wieder flach«, meinte Unteroffizier Eller, der mit entblößtem Oberkörper neben Simon im Waschraum stand.

»Abwarten, Bernd«, erwiderte Simon. Vielleicht hauen die Prognosen der Wetterfrösche heute hin.«

Diesmal behielt der Funker recht. Als es dunkel wurde, versammelte sich die Bombergruppe in einer großen Flugzeughalle. Der Gruppenkommandeur hielt persönlich die

letzte Einsatzbesprechung ab. Er sprach nochmals von dem, was die Besatzungen bereits wußten. Nur der Wetterbericht war neu, der diesmal tatsächlich einwandfreies Flugwetter versprach.

»Wir wollen hoffen, daß das stimmt«, meinte Eller skeptisch, der mit seiner Besatzung an einem Tisch saß.

»Und nun an die Maschinen«, rief der Gruppenkommandeur zum Schluß. »Hals- und Beinbruch.«

Unteroffizier Eller ging zusammen mit seiner Besatzung über die asphaltierten Rollwege, an denen kleine Hallen lagen. Sie erreichten den Liegeplatz mit den schwarzen Bombern, vor denen Besatzungen und Männer vom Bodenpersonal herumliefen.

Ein Feldwebel fuhr auf einem Fahrrad an ihnen vorbei. Unter einem Arm hatte er einen kleinen viereckigen Kasten geklemmt: einen Sender für das FuG 10 (Funkgerät).

Vor ihrer Maschine standen der Erste Wart, ein Techniker vom Bodenpersonal und der Funkwart. Sie gaben letzte Informationen über den Zustand der Maschine, über die bereits im Schacht befindlichen Bomben, deren Zünder und die Funkgeräte. Ihrer Meinung nach war, wie immer, alles in bester Butter.

»Hoffentlich habt ihr uns nichts vorgemogelt«, meinte Eller skeptisch. »Na ja, wir werden ja sehen.«

Simon kroch als erster in die »Dornier« und hantierte an den Funkgeräten herum, an denen er die wichtigsten Frequenzen einrastete, so daß sie später im Bedarfsfall rasch, sicher und ohne große Sucherei zur Verfügung standen.

Unteroffizier Eller folgte ihm, dann der Navigator und zum Schluß der Bordmechaniker.

Auf allen Liegeplätzen sprangen nun die Motoren knallend und fauchend an. Vor Ellers Maschine tauchte der Erste Wart auf, winkte ihm zu und rief: »Alles in Ordnung. Ab geht die Post!«

»Der Bursche hat eine ganz besondere Art von Humor«, knurrte Kempfer.

Sie ließen zuerst den linken und dann den rechten Motor an. Eller ließ sie Warmlaufen, wobei er und Kempfer die Tourenzähler beobachteten. Sie liefen einwandfrei.

Danach blinckte der Navigator mit der Taschenlampe ein Zeichen an die neben der Maschine stehenden Männer vom Bodenpersonal.

Durch Handzeichen signalisierten sie ihr »Verstanden«, und zwei Mann krochen unter die Tragflächen, um die Bremsklötze vor den dicken Gummireifen wegzuziehen.

Maschine frei!

Eller gab Gas und rollte los. Es ging an den mit Tarnnetzen bedeckten Boxen, Hallen, Baracken und Wirtschaftsgebäuden vorbei zur Startbahn. Vor ihnen rollten von allen Seiten die Bomber der Gruppe auf die Ringstraße. Die Besatzungen mußten scharf aufpassen, damit es in diesem Getümmel nicht zu Zusammenstoßen kam. Aus diesem Grund schaltete auch der Funker in seinem Stand seine Taschenlampe auf rot, wenn sie hielten und auf grün, wenn Eller weiterrollte. Signale, die für die hinter ihnen rollende Maschine bestimmt waren.

Ein letzter Schwenk, dann standen sie in Startposition. Vor ihnen sauste gerade der Bomber los, dem sie folgen mußten.

Eller, Kempfer und Gerlach beobachteten das weiße Schlußlicht der startenden Do 217. Als es am Ende des Platzes in die Höhe stieg, gab Eller Gas.

Nach dem Start stieg Eller bei der Platzrunde auf die befohlene Höhe und flog ab. Der Anflugkurs verlief über Holland, Belgien, an der nordfranzösischen Küste entlang bis in den Raum von Le Havre. Zehn Kilometer östlich der Stadt mußte gewendet und dann direkt über den Kanal zum Ziel geflogen werden.

Das alles geschah, um den Gegner über die wahren Angriffsziele zu täuschen. Die Besatzungen wußten ferner, daß

eine andere Bombergruppe einen Ablenkungsangriff gegen London flog. Dadurch sollte die englische Nachtjagdabwehr zersplittet werden.

Unteroffizier Eller drückte den tonnenschweren Bomber so tief wie eben möglich auf das dunkle Wasser des Kanals herunter.

Keiner sagte ein Wort. Jeder war mit der Funktion beschäftigt, die er auf Feindflügen ausführen mußte. Der Navigator ließ dann und wann die Taschenlampe aufblitzen, um den Kurs zu kontrollieren. Eller war voll und ganz mit der Steuerung der Maschine beschäftigt; Gerlach und Simon beobachteten ständig den Luftraum.

Weit voraus schimmerten Lichter durch den blassen Dunst, der über dem Kanal schwebte. Blitze zuckten auf.

»Portsmouth«, sagte der Navigator. »Dort sind anscheinend schon Kameraden von uns. Steig auf Angriffshöhe, Bernd.«

Eller zog an und rief dabei: »Peter, leg dich in die Bodenwanne. Alle scharf aufpassen.«

Der lange Gerlach verschwand nach unten und begann zu düppeln.

Je höher sie stiegen, desto deutlicher konnten sie erkennen, was am Ziel los war. Das übliche, ihnen gut bekannte Bild: Scheinwerfer, Granatexplosionen in der Luft, Leuchtspurketten, Positionslichter von RAF-Nachtjägern, die auf diese Weise von ihren Leitstellen angesetzt wurden.

Weiterhin zahlreiche Leuchtbomben, die an Fallschirmen über Hafen und Stadt schwieben; abgeworfen von den Markierern, die der Masse der Bomber vorausgeflogen waren. Die Zielmarkierungen wurden ständig erneuert. Dieses Verfahren hatte man von den Engländern übernommen, die darin wahre Meister waren.

Kurz vor Erreichen der 3.000-Meter-Grenze befahl Eller: »Sauerstoffmasken anlegen.«

Sie schnallten die aus grünem Gummi bestehenden Masken,

die durch rüsselartige Schläuche mit den Sauerstoffbehältern verbunden waren, vor die Gesichter und überprüften die Geräte. Sie arbeiteten einwandfrei.

Jetzt stellte es sich heraus, daß die Voraussagen der Meteorologen richtig gewesen waren. Am Ziel herrschte gute Sicht; nur da und dort ein paar blasse, aber bei dem grellen Licht durchschaubare Wolkenfetzen.

Im Hafen und dessen Umgebung waren die ersten Bombenexplosionen zu sehen.

Das Feuer der Flak und die Turbulenz in der Luft steigerten ständig. Die Maschine schwankte und vibrierte. Über ihr zogen leuchtende Geschoßketten durch die Luft. Dort griff ein englischer Nachtjäger an. Er mußte seine Beute verfehlt haben, denn der Angriff zeigte keine weitere Wirkung.

Simon blickte zwischen den beiden Seitenleitwerken hindurch und erkannte einen dunklen Schatten, der von unten langsam hochkam, um dann auf gleicher Höhe wie die »Dornier« weiterzufliegen.

»Ein Schatten hinter uns«, meldete er nach vorn.

»Greift er an?«

»Bis jetzt noch nicht«, antwortete Simon und ließ das dunkle Etwas nicht aus den Augen.

»Kannst du nicht erkennen, um was es sich handelt?« fragte Eller den Funker.

»Nein. Es könnte vielleicht eine von unseren Maschinen sein«, setzte er hinzu.

»Kommt sie näher?«

Der Funker verneinte. Er stellte aber kurz darauf fest, daß der Schatten seitlich nach Westen wegscherte, mit der Geschwindigkeit eines Fahrstuhles höherstieg und aus seinem Blickfeld verschwand.

»Muß einer von uns gewesen sein«, kommentierte der Navigator den Vorgang.

»Weiter aufpassen«, befahl der Pilot. »Und sofort Meldung

an mich, wenn etwas nicht stimmt.«

Eller und Kempfer sahen durch die Bugkanzel nach unten. Im Hafen und in der Stadt blitzten pausenlos hochgehende Bomben. Gebäude und Schiffe brannten. Wegen der Ausleuchtung durch die Zielmarkierer war alles bis in Details zu erkennen.

»Siehst du den großen Pott dort vorn?« fragte Eller den Navigator.

»Meinst du denjenigen, um den die vielen kleineren Schiffe liegen?«

»Genau. Sieh zu, daß du ihn triffst. Ich fliege an.«

Kempfer legte sich ans Bombenzielgerät und blickte durch die Optik.

Unteroffizier Eller flog auf das große Kriegsschiff zu, dessen Flak im allgemeinen Abwehrkampf mitwirkte.

Die Strahlen der Scheinwerfer tanzten und schnellten jetzt wie verrückt am Himmel herum. Es sah so aus, als wären ihre Bedienungen total verwirrt. Falls sie radargesteuert wurden, konnte diese Verwirrung durch die deutschen Düppelstreifen entstanden sein.

Ein breiter Lichtstrahl raste auf Ellers Maschine zu, streifte sie, erfüllte die Kanzel mit weißem Licht und wanderte aber sofort wieder weiter.

Ringsum zuckten pausenlos die Blitze explodierender Granaten der schweren Flak. Die Leuchtspurketten der leichten und die Geschosse der mittleren Flak reichten nicht ganz in die Höhe hinauf, in der die deutschen Bomber flogen.

»Höhe und Kurs halten«, rief der Navigator. »Ich löse gleich aus.«

Das war allerdings leichter gesagt als getan, denn es war schwer, den Bomber in dieser turbulenten Hölle überhaupt einigermaßen zu halten. Unteroffizier Eller schaffte es nur unter Einsatz seiner ganzen Kraft. Sein Körper war in Schweiß gebadet, der seine Unterwäsche und sogar den Kampfanzug

durchtränkte.

Die Bombenklappen sprangen auf. Durch die Maschine ging ein Ruck, und das jetzt unter dem Rumpf entstandene große rechteckige Loch verringerte die Geschwindigkeit.

Da das Ziel fast taghell erleuchtet war, konnte Kempfer das große Schiff in der Optik des Zielgerätes gut erkennen. Es wanderte langsam vom oberen Rand nach unten auf die Mitte zu, in der sich das glühende Fadenkreuz befand.

»Achtung! Aufpassen!« rief Kempfer.

Sekunden später löste er aus.

»Bomben sind gefallen«, meldete der Bordmechaniker und blickte hinter den großen Zylindern her, bis sie von der Dunkelheit verschluckt wurden.

Obergefreiter Kempfer kroch nach dem Abwurf auf seine Position neben dem Piloten zurück und fuhr die Bombenklappen ein.

Routinemeldung aus der Wanne: »Bombenklappen fahren ein.« Kurz darauf: »Bombenklappen sind eingefahren.«

»Was ist mit den Bomben los, Langer?« fragte Kempfer.

»Wenn ich mich nicht irre, ist eine auf dem Achterdeck eingeschlagen«, antwortete Gerlach. »Zwei fielen hinter dem Pott ins Wasser, eine schlug dicht beim Heck ein und die letzte so, wie ich es eben sagte.«

»Sinkt der Kahn etwa?« wollte Eller wissen.

»Das kann ich nicht erkennen. Sehen wir mal nach«, schlug der Navigator vor. »Stell den Vogel auf die Schnauze und laß ihn runterfallen.«

Unteroffizier Eller drückte an, ließ die Maschine etwa 1.000 Meter durchfallen und fing sie wieder ab. Dann kurvte er über die linke Tragfläche ein. Jetzt lagen der Hafen und die Küstenstadt links von ihnen.

Alle vier starnten angestrengt hinüber, konnten aber nicht genau erkennen, was mit dem Schiff geschehen war. Die Beobachtung wurde dadurch erschwert, daß die deutschen

Leuchtmarkierungen nach und nach erloschen und nicht wieder erneuert wurden. Ein Zeichen dafür, daß der Hauptangriff gelaufen war. Auch das Feuer der Flak flaute ab und die Scheinwerfertätigkeit war nicht mehr so rege.

»Ende des Angriffs«, stieß Kempfer erleichtert hervor.
»Flieg mit Südkurs ab und drück die Mühle an.«

Eller schob die Steuersäule nach vorn, und die »Dornier« glitt in die Tiefe. Dicht über dem dunklen Wasser des Kanals fing er ab und flog in etwa 50 Meter Höhe weiter, wobei er immer wieder den elektrischen Höhenmesser kontrollierte.

Nach Erreichen der französischen Küste kurvte Eller ein und ließ den Heimatkurs am Kompaß einlaufen.

Diesmal bekamen sie in Gilze-Rijen vom Peiler sofort »Qal«. Eller schwebte nach der Platzrunde ein, landete glatt und rollte zum Liegeplatz.

Das Hämmern und Dröhnen der Motoren verstummte. Gefreiter Gerlach öffnete die Bodenklappe und stieg als erster aus.

Eller riß die FT-Haube vom Kopf, löste die Anschnallgurte und sagte zu Kempfer: »Daß der ganze Dreh so glatt verlaufen würde, hätte ich nicht gedacht.«

Andere Besatzungen hatten nicht so viel Glück gehabt. Noch in der Nacht und am frühen Morgen sprach es sich herum, daß einige fehlten. Ein paar hatten sich verflogen und meldeten sich von französischen oder holländischen Flugplätzen. Eine Bomberbesatzung verflog sich allerdings dermaßen, wie es bis dahin in der Geschichte des Bomberverbandes noch nicht vorgekommen war.

In der Maschine war der Kompaß infolge Flak-Einwirkung ausgefallen. Die Besatzung wußte einfach nicht mehr, wo sie war und fand auch keine entsprechenden Navigationshilfen. Die roten Kontrolllampen leuchteten auf. Nur noch für etwa zehn Minuten Benzin in den Tanks! Der Flugzeugführer gab den Befehl: »Fertigmachen zum Aussteigen.«

Die Männer überprüften ihre Fallschirme. Der Bordmechaniker wollte gerade die Bodenklappe durch Betätigung des Notgriffs abwerfen, da flammte unter ihnen die Befeuerung eines Flugplatzes auf.

Der Pilot widerrief den Absprungbefehl und setzte zur Landung an. Sie schwebten ein, setzten auf und rollten aus. Danach knallten und spuckten die Motoren, liefen unregelmäßig und blieben schließlich stehen, denn die Tanks waren trocken.

Die Besatzung war überrascht, als sie erfuhr, wo sie gelandet war. Nicht in Frankreich, Holland oder Belgien, sondern in – Bad Aibling.

Am Tag nach dem Angriff auf Portsmouth stellte man bei allen im Englandeinsatz stehenden fliegenden Einheiten fest, daß die Verlustquote abermals sehr hoch gewesen war.

Viele vermißten Bekannte und alte Freunde, mit denen sie Monate, oft Jahre, zusammengelebt hatten. Noch vor Stunden waren sie vergnügt und munter in Achmer herumgelaufen, und jetzt waren sie plötzlich, von einer Nacht zum nächsten Tag, nicht mehr da.

Diese schmerzliche Tatsache drückte auf die Stimmung der Zurückgekehrten. Sie waren traurig, deprimiert und teils verzweifelt. Panik und Angst kamen auf. Die Angst davor, daß es eines Tages auch sie erwischen würde. Nicht nur die alten Besatzungen, sondern auch die jungen wußten ja inzwischen aus eigener Erfahrung, daß sie jedesmal in eine fürchterliche Hölle flogen; in eine Abwehr, die ihnen überlegen war.

Sie alle konnten fliegen, beherrschten ihre Bomber, konnten eine Menge Abwehrtricks durchführen, um den Nachtjägern und den Scheinwerfern zu entkommen; sie waren geschickt, zäh, mutig und von einer geradezu unbeschreiblichen Härte. Doch das alles nützte auf diesem Todeskarussell nur wenig, wenn man etwas nicht besaß, das nicht zu beeinflussen war –

das Kriegsglück.

Trotz der Verluste mußte weiterhin geflogen werden, weil Hitler immer noch davon träumte, England aus der Luft zur Kapitulation zu zwingen.

Im Laufe der Bomberoffensive schmolz deshalb zwangsläufig das anfangs für deutsche Verhältnisse relativ große Aufgebot immer mehr zusammen.

Jeder weitere Feindflug riß Lücken in die Staffeln, dezimierte die Besatzungen und den Maschinenpark. Diesem ungeheurem Verschleiß stand nur ein Minimum an Nachschub von Fliegern und Flugzeugen gegenüber. Obwohl die Führung des Engelandeinsatzes schon bald erkannte, daß die Luftoffensive keinen entscheidenden Erfolg haben würde, wurden die Bomber immer wieder ins Feuer geschickt.

Unteroffizier Eller und seine drei Besatzungskameraden gehörten zu denjenigen, die Glück hatten, denn sie kehrten immer wieder zurück. Manchmal mit einem zerschossenen Fahrgestell oder im Einmotflug, mit von Granatsplittern durchsiebten Tragflächen oder Leitwerken, mit aufgerissener Kanzel oder großen Löchern im Rumpf. Doch trotz aller Schwierigkeiten und Zwischenfälle kamen sie immer wieder lebend über die Runden. Aus den Neulingen waren inzwischen Routiniers geworden, die zu denjenigen zählten, die in der Fliegersprache als »unsterblich« galten. Dann aber wendete sich das Blatt plötzlich in einer Nacht.

Am Tage zuvor hatte die Bombergruppe seltsamerweise für den kommenden Einsatz von Holland aus dorthin verlegt, wo sie einmal als »Lehrlinge« der Bombenfliegerei angefangen hatten – nach Villaroche.

Sie landeten dort gegen Mittag und fuhren in dem französischen Bus nach Voisenon zum Essen.

Jeder hatte sich darauf gefreut, alte Bekannte anzutreffen, doch sie wurden enttäuscht. Die Gesichter, in die sie blickten,

waren ihnen vollkommen fremd. Neulinge, wie sie es auch einmal gewesen waren. Auch das Schloß, der Park, die Baracken und die Wirtschaftsgebäude kamen ihnen irgendwie fremd vor. Es schien ihnen so, als würde eine Ewigkeit zwischen dem Gestern und dem Heute liegen, obwohl es nur ein paar Monate gewesen waren.

Danach fuhren sie wieder nach Villaroche hinaus und bereiteten sich auf den Feindflug der kommenden Nacht vor. Angriffsziel: London!

Nach Einbruch der Dunkelheit geriet die ganze Angriffsmaschinerie wieder routinegemäß in Bewegung. Dreiundzwanzig schwarze Bomber starteten in schneller Folge aus dem Platz heraus. Unter ihnen die Besatzung Eller.

Anfangs verlief alles ohne besondere Störungen und Zwischenfälle. Sie kurvten in der Flak-Hölle über der Themsestadt herum, warfen ihre Bomben und flogen wieder ab. Es sah ganz so aus, als ob die Männer der Besatzung Eller auch diesmal wieder Glück haben würde.

Sie überflogen die englische Küste, und Eller ging tiefer herunter. Kempfer stand neben dem Piloten und orientierte sich auf der Karte. Gerlach kam aus der Wanne hoch und stellte sich hinter die beiden. Simon summte in seinem Stand leise vor sich hin.

Gerlach öffnete eine runde Schokakola-Dose und verteilte die Schokoladenscheiben.

»Noch etwa zwanzig Minuten«, sagte Kempfer, wobei er auf der Schokolade herumkaute, »dann erreichen wir die holländische Küste und haben den ganzen Mist wieder überstanden.«

»Ich bin mal gespannt, wen es diesmal wieder erwischt hat«, meinte Gerlach.

Keiner ging auf ihn ein.

Kempfer faltete die Karte so zusammen, daß ein etwa handgroßes Rechteck entstand. Es enthielt den Teil, den er für

seine weitere Navigation zum Heimatflugplatz noch benötigte. »Noch zehn Minuten«, informierte er seine Kameraden. »Gott sei Dank.«

In dem Augenblick zuckte Simon zusammen.

Er hatte sich kurz mit seinem Funkgerät beschäftigt und die Welle des Peilers Gilze-Rijen an Empfänger und Sender eingerastet.

Als er den Kopf wieder hob, entdeckte er einen schwarzen Schatten hinter den Doppelleitwerken. Er flog auf ihrer Höhe und näherte sich mit rasender Geschwindigkeit.

»Jäger! Jäger, Bernd!« schrie er. »Mach, daß du wegkommst.« In der Aufregung vergaß Simon, die genaue Angriffsposition des Nachtjägers anzugeben.

Eller reagierte aber trotzdem sofort und zog die Maschine nach links hoch. Er stieß die Gashebel bis zum Anschlag vor. Die Motoren heulten auf. Kempfer hielt sich mit einer Hand fest und verstellte mit der anderen die Luftschauben. Obwohl alle Reaktionen blitzschnell erfolgten, waren sie trotzdem noch zu langsam.

Der Gefreite Simon sah, wie der Gegner ihr Abwehrmanöver mitflog und sich nicht abschütteln ließ. Mündungsblitze flackerten auf. Geschoßketten rasten auf den Bomber zu. Simon duckte sich hinter den Stahlring des Drehkranzes und machte sich ganz klein.

Im Rumpf und in der Kanzel prasselte und knirschte es eigenartig. Leuchtspurgeschosse sausten durch die Kabine. Die Plexiglaskuppel über Simon platzte auseinander und stürzte auf den Funker. Über Ellers, Kempfers und Gerlachs Köpfen zerbarst das Kabinendach. Kalte Luft wirbelte in die Maschine.

Kempfer schrie auf. Er verspürte einen stechenden Schmerz in der Brust. Vor seinen Augen wirbelten Funken hoch, die sich zu einem wilden Feuerwerk steigerten. Das Ganze riß schlagartig ab und machte einer völligen Finsternis Platz. Kempfer verlor das Bewußtsein und brach zusammen.

Unteroffizier Eller hatte die Maschine wieder geradegelegt, flog aber weiterhin noch Abwehrbewegungen. Erst jetzt merkte er, daß sein rechter Arm schmerzte und brannte. Er faßte mit der linken Hand hinüber und stellte fest, daß er blutete. Eller biß die Zähne zusammen und achtete nicht mehr auf den Schmerz.

Lautes Knallen ertönte. Eller, Gerlach und Simon blickten nach links und erschraken, denn aus dem Motor züngelten Flammen; er zog eine Rauchfahne hinter sich her.

Ein Blick auf das Variometer. Es stand auf Null. »Stell den Motor ab, Bernd!« rief Gerlach.

Eller schloß die Benzinähne und stoppte so die Treibstoffzufuhr. Simon war nach vorn gekommen, stand hinter Gerlach und starre zu dem brennenden Motor hinüber.

»Mixer«, rief Eller. »Leg Klaus in die Kanzel. Dann mußt du mir helfen.« Gerlach zerrte den Bewußtlosen nach vorn.

»Wie sieht es bei dir aus, Funker?« fragte Eller.

»Käseglocke zerschossen.«

»Auf deinen Platz! Knall auf diesen verdammten Jäger, wenn er wieder auftaucht.«

Simon kroch also nach hinten und blickte durch die Reste der Plexiglaskuppel nach draußen. Kalter Fahrtwind wirbelte zu ihm herein, schlug ihm ins Gesicht und zerrte an der Kleidung. Obwohl er den Luftraum scharf kontrollierte, konnte er den Jäger nicht mehr entdecken. Warum und wieso er nicht mehr weiter angriff, war auch ein Rätsel. Vielleicht hatte er sich verschossen oder seine Waffen hatten Ladehemmung.

Gerlach stellte sich neben den Piloten und fuhr die Luftschauben des linken Motors auf Segelstellung. Das brennende Triebwerk knallte und spuckte noch ein paarmal, dann stand es still. Doch die Flammen züngelten weiter.

»Wenn du die Höhe halten kannst, Bernd«, meinte der lange Gerlach, »schaffen wir es bis zur Küste.«

Ellers weißes, von Schweiß und Blut verschmiertes Gesicht

wandte sich dem Bordmechaniker zu. »Ich will es versuchen, Peter. Aber wenn das Feuer größer wird ...« Er sprach den Satz nicht zu Ende; denn Gerlach und Simon wußten auch so, was dann auf sie zukam.

Eller trimmte die Maschine aus und hielt sie auf Höhe. Immer wieder blickten sie zu dem brennenden Motor hinüber und dann nach vorn zur Küste.

Dort blitzten Geschoßketten, explodierten Granaten in der Luft, und Scheinwerfer suchten den Himmel ab.

»Hoffentlich stimmen Kempfers Berechnungen«, meinte Gerlach.

»Sie hauen hin«, war da die Stimme des Navigators in der Eivau zu hören, denn Kempfer war wieder zu sich gekommen. »Wie geht es dir?« rief Eller.

»Nicht gut«, röchelte Kempfer. »Die Schmerzen, die Schmerzen ...« Von der linken Tragfläche wirbelten Fetzen weg. Doch die Steuerung war intakt. Eller legte die Maschine wieder gerade. Auch das Variometer stand immer noch in Nullstellung.

»Haltet durch«, wimmerte Kempfer. »Ihr kommt hin.«

»Wir fliegen aber nur noch mit einem Motor, Klaus«, sagte Gerlach.

»Trotzdem könnt ihr es schaffen«, kam es leise über die Eivau.

»Variometer steht auf Sinken«, alarmierte Gerlach den Piloten. Eller umkrampfte das Steuerhorn und zog es vorsichtig zu sich heran. Vier Augen blickten gespannt auf das Variometer. Es blieb stehen und fiel nicht mehr.

»Mach weiter«, sagte Gerlach. »Wir können jeden Meter Höhe gebrauchen.«

Das Variometer stieg tatsächlich langsam wieder höher und erreichte die Nullstellung.

Der Feuerschein auf der linken Tragfläche wurde heller. Sie blickten besorgt, hinüber. »Hoffentlich erreicht der Brand nicht

den Flächentank, dann ist der Ofen aus«, meinte Eller.

Ein lauter Knall ertönte. Ihre Köpfe flogen herum. Der rechte Motor knallte zum zweitenmal. Aus den Auspuffstummeln schlügen Fehlzündungen.

Ein Blick auf den Tourenzähler am Armaturenbrett. Die Nadel zuckte unruhig hin und her.

»Wenn der auch noch ausfällt, dann...« Kempfer sah Eller von der Seite an.

Der Pilot schätzte die Entfernung von der augenblicklichen Position bis zur Küste ab. Dann: »Funker!«

»Ja?«

»Kannst du unseren Peiler erreichen?«

»Ich will es versuchen«, erwiederte Simon und wollte sich von der Eivau abschalten.

»Moment«, hielt ihn Eller auf. »Sieh zu, daß du irgendeinen bekommst ...«

»Mit Soesterberg könnte es besser klappen ...«

»Dann funkst du SOS und läßt unseren Standort peilen.«

»Verstanden!«

»Danach schaltest du auf die Internationale Seenotwelle und funkst dort ebenfalls SOS.«

»In Ordnung.« Simon schaltete sich ab und bekam kurz darauf Funkverbindung mit dem Peiler des Flugplatzes Soesterberg. Er gab Peilzeichen (Dauertöne) und erhielt ein QDM*, das er nach vorne durchgab.

Der rechte Motor beruhigte sich und knallte nicht mehr. Auch die Nadel auf der Skala des Tourenzählers stand still.

»Er hält durch«, meinte Gerlach optimistisch.

Sie flogen jetzt in über 200 Meter Höhe und standen dicht vor der Küste. Eller rief den Funker.

»Du bleibst jetzt bei uns. Fertigmachen zum Aussteigen. Als erster verläßt Klaus die Maschine. Ihr sorgt dafür, daß das

* Das QDM war eine Gradzahl, nach der der Pilot kompaßmäßig fliegen konnte, um den betreffenden Flugplatz zu erreichen.

einwandfrei klappt Zieht ihn zur Bodenklappe, damit alles möglichst schnell geht.«

Simon kam nach vorn. Zusammen mit Gerlach zog er den verwundeten Navigator aus der Bugkanzel.

Als er mitten in der Kabine über der Bodenklappe lag, stieß Gerlach die Worte hervor: »Sieh dir das an, Rolf!«

»Was?«

»Knips deine Taschenlampe an«, forderte Gerlach den Funker auf.

Simon leuchtete den Verwundeten an und erschrak ebenso wie der Bordmechaniker. Denn das, was sie sahen, war ihnen bisher entgangen: Kempfers Rückenfallschirm war zerschossen.

Aus dem länglichen, mit Gurten am Körper befestigten Paket quoll die weiße Seide – teils ebenfalls zerfetzt. Der Fallschirm war völlig unbrauchbar. Ersatz stand nicht zur Verfügung.

Sie teilten es dem Piloten mit.

»Schnallt ihm meinen an!« befahl Eller.

»Und du?«

»Ich werde versuchen, die Maschine auf den Bauch legen.«

»Das schaffst du nicht«, wandte Simon ein. »Da kannst du dich jetzt schon erschießen.«

»Ihr habt das zu tun, was ich befehle«, erklärte Eller entschlossen. »Peter, schnall den kaputten Fallschirm ab. Und du holst dir meinen, Rolf. Und das alles ein bisschen plötzlich, denn wir sind gleich über der Küste.«

»Das kommt überhaupt nicht in Frage«, schaltete sich der verwundete Navigator ein, der alles mit angehört hatte.

»Du hast gar nichts zu melden und nur die Schnauze zu halten«, fuhr ihn Eller an. »Ich bin der Kommandant. Also los!«

Die drei wußten, wie hauchdünn die Erfolgschancen für eine Bauchlandung in einer unbekannten Gegend und dazu noch bei Dunkelheit waren. Aber sie erkannten auch, daß hier ein ihnen

allen bekanntes Prinzip verwirklicht werden sollte, das Kameradschaft hieß. Und noch etwas anderes spielte bei Ellers Entschluß eine Rolle: Der alte Grundsatz, daß in schwierigen Lagen zuerst die Verwundeten in Sicherheit gebracht werden mußten.

Simon und Gerlach sagten kein Wort mehr und taten das, was Eller ihnen befohlen hatte.

Währenddessen überflog die »Dornier« die Küste. Leuchtkugeln stiegen von der Erde hoch. Ein Scheinwerfer flammte auf und bewegte sich ständig in einer bestimmten Richtung landeinwärts, um der brennenden Maschine den Weg zu weisen.

»Wir sind fertig, Bernd«, meldete Simon.

»Bodenklappe abwerfen und dann Klaus hinterher!« befahl der Pilot mit ruhiger Stimme. »Vergiß nicht, den Fallschirm aufzuziehen, Klaus.«

»Keine Bange, das schaffe ich schon. Mach's gut, Bernd. Du bist ein feiner Kerl.«

Simon löste die Brechkupplung. Dann ließen sie ihn aus der Luke fallen.

Gerlach und Simon sprangen sofort hinter ihm her. Sie zogen die Metallbügel durch, an denen sich die Aufreißleinen befanden. Mit einem leisen Knall entfaltete sich die weiße Seide; Kuppeln bildeten sich, an denen sie sanft nach unten schwebten.

Während sie fielen, sahen sie, wie der einsame Pilot die brennende Maschine immer tiefer an den Boden herandrückte. Dann leuchtete weit entfernt von ihnen heller Feuerschein auf, der von einem dumpfen Knall begleitet wurde.

Aus! Vorbei! dachte Simon, der gerade auf einem Acker gelandet war. Er zog den Sicherungsbügel heraus und schlug mit der Faust auf die vor seinem Bauch befindliche geriffelte Aluminiumscheibe. Schlagartig lösten sich alle Körpergurte, und der Fallschirm fiel von ihm ab.

Der Gefreite wanderte durch die Nacht und erreichte schließlich ein Dorf, in dem er in einem Bauernhaus Unterkunft fand und von den Bewohnern versorgt wurde.

Am nächsten Morgen telefonierte er vom Polizeiposten aus mit seiner Staffel.

Man teilte ihm mit, daß auch Gerlach und Kempfer gelandet waren. Der Verwundete war bereits in ein Lazarett transportiert worden. Sein Zustand war zwar ernst, aber nicht lebensgefährlich.

»Und was ist mit Eller passiert?« fragte Simon besorgt.

Als er alles wußte, atmete er erleichtert auf. Unteroffizier Eller hatte eine Bauchlandung auf einer Wiese geschafft. Er war sofort ausgestiegen und wegelaufen. Kurz darauf war die Do 217 explodiert.

So hatte die Besatzung Eller auch auf diesem Feindflug doch noch einmal Glück gehabt.

*

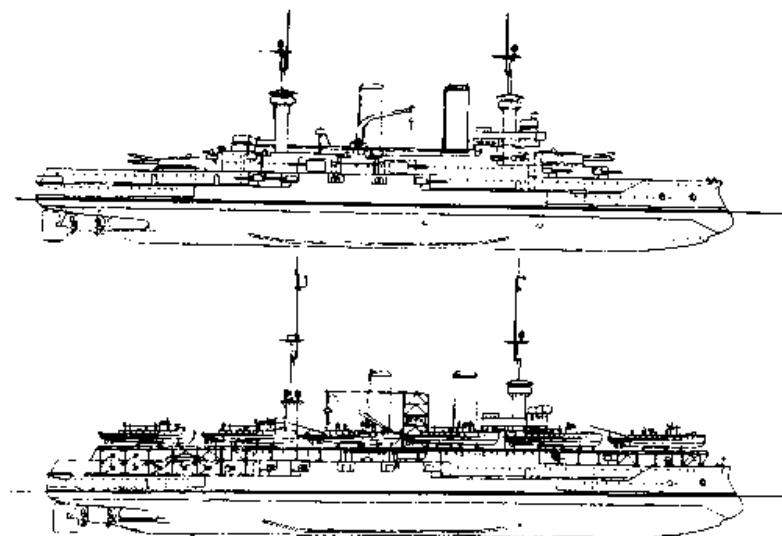
Die Luftoffensive wurde zwar auch weiterhin durchgeführt. Doch die Verlustquote stieg immer mehr an und stand bald in keinem Verhältnis zu den erzielten Erfolgen. Als dann über die Hälfte der im Januar 1944 zum Kampf angetretenen Bomber verlorengegangen waren, brach die Luftwaffenführung die Operation ab.

Das Unternehmen, das einmal eine Wende hatte bringen sollen, endete mit einer Katastrophe:

Es war zum Todesfinale für die Bomber geworden.

ENDE

Linienschiff »Wittelsbach«



Im Sommer 1899 war mit dem Bau von drei neuen Linienschiffen begonnen worden. Als erstes lief das Typ-Schiff vom Stapel und wurde von Prinz Rupprecht von Bayern auf den Namen WITTELSBACH getauft. Die später folgenden Linienschiffe erhielten die Namen WETTIN, ZÄHRINGEN, SCHWABEN und MECKLENBURG. Gegenüber ihren Vorgängern der »alten Kaiser-Klasse« unterschieden sie sich wesentlich in der Bauausführung, vor allem durch eine stärkere Panzerung des Schiffskörpers oberhalb der Wasserlinie. WITTELSBACH wurde am 15.10.1902 in Dienst gestellt. Im August 1914 bildeten die Linienschiffe der WITTELSBACH-Klasse mit den Linienschiffen BRAUNSCHWEIG und ELSASS das IV. Geschwader unter Vizeadmiral Eberhardt Schmidt. Es unterstützte am 7.5.1915 die deutschen Heeresverbände bei der Einnahme von Libau. 1916 wurde WITTELSBACH aus dem aktiven Dienst herausgezogen und

diente bis Kriegsende als Exerzier- und Beischiff in Kiel und Wilhelmshaven. 1919 wurde sie zum Mutterschiff für F-Boote umgebaut und im Minenräumdienst eingesetzt. 1921 außer Dienst gestellt, wurde WITTELSBACH in Wilhelmshaven abgewrackt. Die obere Skizze zeigt das Linienschiff im ursprünglichen Aussehen, die untere nach dem Umbau zum F-Boot-Mutterschiff.

Technische Daten

Stapellauf: 3.7.1900

Bauwerft: Kaiserliche Werft, Wilhelmshaven

Wasserverdrängung Standard: 11.774 t

Wasserverdrängung maximal: 12.798 t

Länge: 126,8m

Breite: 20,8m

Tiefgang: 8,04m

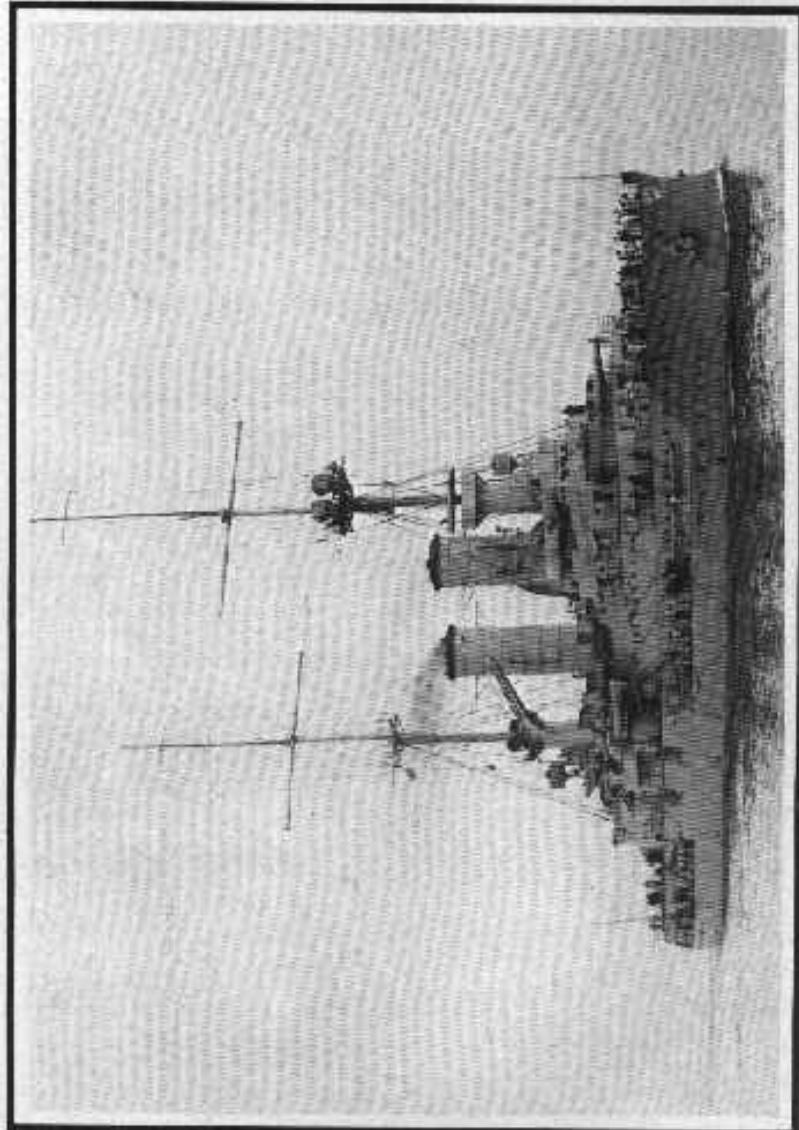
Maschinenleistung: 14.483 PS

Geschwindigkeit: 17 kn

Besatzung: 683 Mann

Bewaffnung: vier 24-cm-Kanonen in Doppeltürmen;
achtzehn 15-cm-Kanonen in Kasematten
und Einzeltürmen;
zwölf 8,8-cm-Kanonen;
zwölf Maschinenkanonen;
sechs 45-cm-Torpedorohre (1 Heck-, 1
Bug-, 4 Seitenrohre).

Deutsche Kriegsschiffe



Linienschiff »Wittelsbach«