

[www.landser.de](http://www.landser.de)

2234 DM 3,-

Österreich S 24,- Schweiz str 3,-

Italien L 3400 - Spanien Pta 200 - Nordeuropa M 1,90

NEUAUFLAGE

# DER LANDSER

Erlebnisberichte zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges

H. Holl

## Jagd über London

Herbst 1940 – Luftkämpfe während der Schlacht um England –  
Einsatzszenen aus der letzten Phase



# **DER LANDSER**

## **2234 - Jagd über London, von H. Holl**

**Kriegsjahr 1940 - Eine Jägerstaffel während der Luftschlacht um England**

Im Herbst 1940 sollten sie die Luftherrschaft über England erringen, um die Voraussetzungen für eine Invasion der Insel zu schaffen. Möglicherweise wäre das der Luftwaffe sogar gelungen, hätte ihre Führung nicht durch gravierende Fehlentschlüsse alle bisherigen Erfolge sinnlos werden lassen - wie aus der Darstellung des historischen Hintergrundes auf den nächsten Seiten ersichtlich wird. So standen dann auch die deutschen Jäger einem bereits geschlagen geglaubten Feind gegenüber, der nach dem sogenannten Zielwechsel auf London einfach nicht mehr zu bezwingen war. Beide Seiten lieferten sich in jenen Wochen einen mit ungeheurer Erbitterung geführten Kampf, in dessen Verlauf Namen wie jene von Mölders, Galland, Oesau, Wick usw. in die Geschichte eingingen. Von den anderen aber, die in brennend abstürzenden Maschinen zerschellten oder nach oft tagelangen Qualen im Meer ertranken, sprach bald niemand mehr. An die toten und überlebenden Flieger dieser Phase des II. Weltkrieges soll die vorliegende Schilderung von Hans Holl erinnern.

**Die Redaktion**

## Der historische Hintergrund

Die Schlacht um England war im Verlauf des Zweiten Weltkrieges die einzige, die von der Luftwaffe allein geschlagen wurde und sicher nicht durch ihre Schuld nicht zum Erfolg führte. Sie war ursprünglich in der Absicht begonnen worden, durch Erringung der Luftherrschaft eine geplante Invasion des englischen Mutterlandes zu ermöglichen (Unternehmen »Seelöwe«). Beide Ziele wurden vielfältiger Gründe und schwerwiegender Fehlentscheidungen wegen nicht erreicht.

Die Einsatztätigkeit der Luftwaffe gegen England begann im Juli 1940 mit vereinzelten Aktionen, die sich zunächst gegen die britische Kanalschiffahrt richteten. Verbände des deutschen »Kanalkampfführers«, Oberst Johannes Fink - Kampfflugzeuge, Me-110-Zerstörer, Aufklärer, Stukas und Jäger erzielten dabei gegen englische Konvois bemerkenswerte Erfolge. Diese Unternehmungen hatten auch die ersten Luftkämpfe zwischen deutschen und von England aus gestarteten Jägern im Gefolge. Und schon in jenen Tagen zeigte sich, daß man einen Gegner vor sich hatte, der sein Handwerk verstand, technisch fast gleichwertige Maschinen ins Treffen führte und hinsichtlich seiner kämpferischen Qualifikation nicht zu unterschätzen war. Allerdings handelte es sich während dieser Phase noch um verhältnismäßig geringe englische Jagdkräfte, die sich den starken deutschen Jäger-Eskorten zum Kampf stellten. Luftmarschall Sir Hugh Dowding, ihr Oberbefehlshaber, hatte für die einzelnen Geschwader entsprechende Direktiven erlassen, und das - wie sich schon wenige Wochen später herausstellte - nicht zu Unrecht. Es war zu jener Zeit sein Bestreben, die während des Krieges in Frankreich schwer angeschlagene Jagdwaffe zu schonen, sie neu aufzubauen und zu einem schlagkräftigen Abwehrinstrument zu machen. Denn schließlich war er fest davon überzeugt, daß die augenblickliche Aktivität der deutschen Luftwaffe nur als Vorspiel einer entscheidenden Auseinandersetzung zu werten war.

Die eigentliche Luftschlacht um England begann Anfang August 1940 eigentlich so sang- und klanglos, wie sie im Mai 1941 zu Ende gehen sollte. Die bisherigen Scharmützel über dem Kanal und Süden Englands wurden in diesen Tagen erstmalig von gezielten luftstrategischen Operationen abgelöst. Aber auch diese Einsätze hatten noch keineswegs die Wirkung eines »großen Schlages«. Sie richteten sich zunächst gegen RADAR-Stationen an der englischen Südküste; gegen eine Einrichtung also, die den späteren Verlauf der Luftschlacht wesentlich beeinflussen sollte, war es dem Gegner von damals damit doch immerhin möglich, die anliegenden deutschen Verbände schon auf größere Distanz zu orten, ihre ungefähre Angriffsrichtung zu erkennen und dem eigenen Jägerkommando dadurch eine schwerpunktähnliche Einsatzleitung zu gestatten. Die ersten Bomberangriffe auf die wichtigsten Funkmeßanlagen wie Pevensey, Ventnor, Rye, Dover etc. wurden von Hauptmann Rubensdörffers Erprobungsgruppe 210 durchgeführt. Ein durchschlagender Erfolg war diesem aus Me-109-Jabos und Me-110-Zerstörern bestehenden Verband allerdings nicht beschieden. Einzelne Anlagen wurden - so am 12. August 1940 - zwar zerstört, aber die Funktion der gesamten Meldekette konnte nicht nachhaltig beeinträchtigt werden.

Zum gleichen Zeitpunkt begann die Luftoffensive gegen die britischen Jägerflugplätze an der Südküste und im Raum von London. Wochenlang lagen die Luftbasen des »Fighter Command« (Jägerkommandos) unter dem Hagel deutscher Fliegerbomben. Von starken Jagdverbänden abgesichert, die meistens auch Tiefangriffe durchführten, wurden viele Jägerbasen wie z. B. Kenley, Biggin Hill, Detling, Manston, Hornchurch usw. teilweise schwer beschädigt. Viele fielen für längere Zeit aus; ganz abgesehen von den am Boden abgestellten Flugzeugen, die während der Attacken vernichtet wurden.

Auch prominente ausländische Historiker stellten nach dem Krieg fest, daß der 6. September 1940 als der absolute Tiefpunkt der englischen Jagdabwehr angesehen werden könne. Und ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt wurden von deutscher Seite die schweren Angriffe gegen die Jägerbasen eingestellt und das Bombardement Londons begonnen. Selbstverständlich ging diese Entscheidung hauptsächlich auf das Konto des Reichsmarschalls Hermann Göring, aber immerhin hatte er zuvor seine Feldmarschälle Sperrle und Kesselring um Rat gefragt. Fest steht jedenfalls, daß dieser Wechsel der Angriffstaktik -trotz der schweren Bombenschäden und vor allem der Menschenverluste in der britischen Hauptstadt - der englischen Führung wie ein unvermutetes Geschenk vorgekommen sein mußte. Dem »Wunder von Dunkirchen«, wobei Göring (»Mein Führer, überlassen Sie die Zerschlagung des bei Dunkirchen eingekesselten Feindes mir und meiner Luftwaffe«) seinen Gegenspielern die Rettung von rund 339.000 britischen Soldaten ermöglicht hatte, war nun praktisch das »Wunder von London« gefolgt. In »Großbritanniens schwerster Stunde« erfolgte der Befehl zum Angriff auf London, und von diesem 7. September an hatte das schwer dezimierte Jägerkommando der Royal Air Force wieder Gelegenheit, die zerstörten Flugplätze aufzubauen, die Staffeln neu aufzufrischen und schon nach kurzer Zeit eine Abwehr zu schaffen, die den Tagangriffen der deutschen Kampfgeschwader bald ein Ende bereiten sollte. Die Stärke der britischen Jäger nahm von Tag zu Tag zu, so daß es dem deutschen Begleitschutz einfach nicht mehr möglich war, die eigenen

Bomberverbände vor dem Feind zu schützen. Dies vor allem auch deshalb, weil Luftkämpfe mit den nun konzentriert angreifenden Feindmaschinen nicht zu umgehen waren und der geringe Treibstoffvorrat die taktischen Möglichkeiten auf ein Mindestmaß beschränkte.

\*

Sie trafen sich in 3.000 Meter Höhe wieder, etwa in der Mitte zwischen Croydon und Tonbridge. Es war reiner Zufall gewesen. Weiter nördlich, im Luftraum über London, tobte noch die Schlacht, aber sie hätten nicht mehr mitmachen können. Der Spritmesser am Armaturenbrett war für sie so etwas wie die Sanduhr des Schicksals. Achteten sie nicht darauf, dann konnte verschiedenes passieren: ein Bad im Kanal, günstigenfalls eine Bruchlandung an der französischen Küste und im schlimmsten Fall eine solche mit englischen Zuschauern.

Feldwebel Moosbacher hebt kurz die Hand und winkt dem Kameraden zu. Eiseles obere Gesichtspartie ist sekundenlang in seiner Richtung. Mit einem seiner rasanten und oft mehr als halsbrecherisch anmutenden Manöver bringt er die Maschine in halbrechte Position. Er schert dazu von oben herab wie ein Fahrstuhl, stoppt die Fallbewegung und sitzt dann wie eine Eins.

Die Kompaßnadel spielt sich auf Südwestkurs ein. Die Höhe ist ungemütlich und lebensgefährlich zugleich. Moosbacher weiß das. Er benötigt für diese Erkenntnis keinen Höhenmesser. Das Aussehen der drunten vorbeiziehenden Landschaft genügt ihm.

Ein schnelles Wackeln mit den Tragflächen, dann kippt der Bug der Me 109 leicht seitlich nach unten. Eisele kommt sofort mit. Sie reden nichts miteinander, denn jedes Wort wäre bei ihnen überflüssig gewesen. Es war auch selbstverständlich, daß Moosbacher soeben die Führung übernommen hatte.

In gestrecktem Sturz jagen sie der Landschaft von Kent entgegen. Immer wieder wandern ihre Blicke zurück. Weit hinter ihnen bauschen sich dünne Rauchschweife erdwärts. Wieder zwei, für die dieser Einsatz ohne Landung zu Ende gegangen ist. In wenigen Sekunden werden ihre Maschinen auf der Erde zerschellen. Ob Engländer oder Kameraden, man kann es nicht erkennen.

Der Fahrtwind pfeift um die Kabinen. Unter ihnen zieht sich die Straße nach Dover südwärts. Sie stechen noch weiter hinunter. Die Entfernung zur Erdoberfläche nimmt mit beachtlicher Geschwindigkeit ab, die zwischen ihren Flugzeugen beträgt höchstens zwanzig Meter - Gefechtsformation also!

Eisele zerrt den Kragen des Fliegerschals herunter. Das Gluckern des Atemventils erinnert ihn daran, daß die Sauerstoffmaske noch vor seinem Mund hängt. Ein Griff, und sie baumelt an der rechten Seite der Kopfhaube.

Moosbachers »Me« schwenkt jetzt leicht nach Osten ein, Ashford entgegen. Ringsum ist zur Zeit nichts geboten. Die Maschinen über London wirken aus dieser Entfernung wie ein Schwärz dicker Mücken, die in scheinbar sinnlosen Bewegungen herumkrauchen.

Noch einige Sekunden, dann sind sie im Tiefflug. Die große Chaussee ist nicht mehr zu sehen. Kleine Dörfer wandern vorbei. Dort, wo die Kanalküste liegen muß, hängen Wolken über dem Horizont. Rechts vom Kurs wieder eine Fahrbahn. Eisele zieht sofort am Knüppel, als Moosbacher in die Messerkurve geht. Seine rechte Tragfläche zeigt senkrecht zur Erde. Unten verläuft eine kleinere Straße durch grünes Weideland. Darauf eine lange Schlange von Fahrzeugen. Es sind Lastwagen mit grünlichem Tarnanstrich. Mit Höchstfahrt heulen die beiden Jagdmaschinen darauf zu. Eisele beugt sich nach vorn. Rings um den Konvoi wimmelt es jetzt geradezu. Soldaten springen aus den Lkw und rennen um ihr Leben. Eisele sieht sie durch den Leuchtkreis des Reflexvisiers. Sie müssen verrückt sein, denkt er noch, bei dieser Luftlage hier in der Gegend herumzufahren.

Aus Moosbachers »109« zündeln bereits die Geschoßgarben. Auch Eiseles Daumen senkt sich auf den Auslöseknopf. Er sieht den Schluß der Kolonne auf die Frontscheibe zuhussen. Gleich würde er feuern. Jeder Anfänger hätte das gekonnt, denn die da unten standen wie auf dem Präsentierteller, wie Scheiben auf dem Schießstand im Gelände.

Doch da meldet sich jenes unerklärliche Gefühl, das Eiseles Fliegerleben bis jetzt hatte verlängern helfen. Er blickt nach Norden und nimmt sofort den Daumen vom schwarzen Knopf der Kanonenauslösung.

Die zwei britischen »Spitfires« hatten bis jetzt die Sonne im Rücken gehabt. Moosbachers »109« wirbelt blitzschnell zur Seite. Der kurze Alarmruf Eiseles war daran schuld gewesen. Er sagt nichts, sondern handelt nur. In dieser Situation - mit einer armseligen Spritreserve für einen schnellen Heimflug in den Tanks - kam jetzt noch alles in Frage, außer einem Luftkampf.

Die Kolonne bleibt zurück, schiebt sich scheinbar gegen den Horizont und verschwindet. Eisele zieht haarscharf über die Maschine des Kameraden hinweg und schert aus der Kehrkurve heraus auf linke Position. Moosbacher fliegt so tief, daß man manchmal meinen könnte, der Rumpf müsse jeden Moment die Erde berühren. Jedesmal, wenn er die »Emil« (Me 109 E = »Emil«) ruckartig einige Meter vom Boden wegreißt, wandert sein Blick nach hinten. Auch Eisele tut das.

Er muß noch einmal hinsehen, ehe er es glauben kann: Die zwei »Spitfires« sind zwar noch da, aber nicht hinter ihnen!

»Heilig's Blechle«, quarrt es Augenblicke später im schönsten Schwäbisch aus den Kopfhörern, »sie habet abgedreht!«

»Schon g'sehn!« gibt Moosbacher in seiner bayrischen Mundart zurück. Dann schweigen sie wieder und jagen weiter über die Erde Südenglands. Jedesmal, wenn ihre Blicke nach vorn gerichtet sind, verstärkt sich ihre Nervosität. Wird die verfluchte Küste bald kommen?

Sie kommt noch nicht, dafür etwas anderes.

\*

Der Führer der Army-Kolonne war ein Offizier, der sich durch die Attacke zweier »Messerschmitts« nicht aus der Ruhe bringen ließ. Er fand nach dem Angriff der einen Maschine sogar die Zeit, den Standort der beiden Deutschen durchzugeben. Nachdem es sich um eine Nachrichteneinheit handelte und die Wagen mit Funkgeräten förmlich vollgepropft waren, kam eine sehr exakte Standortmeldung zustande. Und da an diesem Tag auch alles andere ausgezeichnet funktionierte; ging die von einer Air Force-Station aufgefangene Nachricht sogar postwendend wieder auf die Reise.

Pilot Officer (Leutnant) Stone hört die Botschaft, ohne sich für ihr Zustandekommen zu interessieren. Er sitzt in einer nagelneuen »Spitfire«, die vor kaum einer Viertelstunde über London ihre Feuertaufe erhalten und erfreulicherweise auch überstanden hatte. Nach längerer Kurbelei mit einer Me-109-Rotte war er in der Gegend von Ashford herausgekommen und trägt sich jetzt mit der Absicht, den Jägerflugplatz von Manston anzusteuern.

Ein schneller Blick auf die Karte gibt ihm allerdings darüber Aufschluß, daß die beiden Deutschen, von denen eben in der Meldung die Rede war, nicht allzuweit entfernt sein können. Nach kurzer Prüfung des Benzinstandes denkt er daran, den ersten Luftsieg seines Lebens vielleicht doch noch erringen zu können, der ihm vorhin auch bei seinem zehnten Feindflug nicht geglückt war.

Ein Stück weiter rechts hängt die »Spit« von Flight Sergeant (Oberfeldwebel) Seaman. Er sieht angestrengt herüber und scheint offenbar zu ahnen, daß es vor der Landung in Manston wahrscheinlich noch etwas anderes geben wird. Wie sich herausstellen sollte, hatte er sich nicht getäuscht.

Wenige informierende Worte Stones genügen, um ihn über die neue Lage zu informieren. Sie bleiben auf dem gleichen Kurs, denn nur so könnte es eventuell möglich sein, den Flugweg der beiden »Messerschmitts« zu kreuzen.

Kaum eine Minute später fliegen sie im Tiefflug über die Straße nach Dover. Rund eine Meile südwärts sieht Stone plötzlich das verräterische Aufblitzen eines Kabinenglases. Der Flight Sergeant schiebt unter ihm durch, während er hochzieht und das Leitwerk seiner »Spitfire« vor die Sonne manövriert.

Es war kein Irrtum! Da vorn fliegen sie!

\*

Der Erdboden ist immer noch höchstens fünf Meter von Moosbachers Me 109 entfernt. Mit winzigen Rucken am Knüppel lenkt er die Maschine über Bodenwellen, Häuser, Weidekoppeln und sonstige Hindernisse. Eisele hat dichter aufgeschlossen und ist fast auf Tuchfühlung herangekommen.

Sie sind beide schon verhältnismäßig alte Hasen und vergessen daher auch nicht, daß sich die für einen Jagdflieger ungesundeste Gegend bei Feindflügen immer hinter dem Leitwerk ausbreitet. Aus diesem Grund haben sie die Sonnenbrillen über die Augen geschoben und blicken in kurzen Zeitabständen nach hinten. Trotzdem wäre es schwer, einen von irgendwoher auftauchenden Gegner rechtzeitig zu entdecken, vor allem dann, wenn er etwa aus dem Tiefflug heraus angreifen sollte. Dieser verdammte Umstand läßt sich allerdings nicht ändern, da eine größere Flughöhe wieder die englische Flak begeistern würde. Außerdem wäre ein Steigflug für zwei wie sie, die schon jetzt mit jedem Tropfen Sprit geizen müssen, eine vollkommene Torheit.

Moosbachers ausgeprägter Sinn für Gefahrensituationen meldet sich wieder einmal. Er hat gerade eine Hochspannungsleitung hinter sich, keine andere und auch kein ähnliches Hindernis vor sich. So legt er die »Me« in eine leichte Schiebekurve und zieht etwas am Knüppel. Alles, was vor geraumer Zeit noch passiert war, der Luftkampf über London und sogar die eine »Hurricane«, die er brennend in die Tiefe schicken konnte, ist angesichts der soeben gemachten Entdeckung bedeutungslos geworden. Ebenso wie die Flak von Dover, die beim Überfliegen der Küste sicherlich wieder ihren üblichen Feuerzauber veranstalten wird. Man kennt das, und ein richtiges Hinunterdrücken auf das Wasser des Kanals ist da schon immer eine gute Lösung gewesen.

Der Feldwebel hatte die zwei dunklen Schatten dicht über dem Horizont sofort erkannt. Gleichzeitig erfolgte seine erste Reaktion. Ruckartig reißt er die Maschine in eine linke Steilkurve und zieht sie auf der Flächenspitze in die Gegenrichtung.

Eiseles »109« zischt so haarscharf unter ihm durch, daß der Preßdruck ihn ein Stück in die Höhe wirft.

Die etwas nach vorn abgesetzte »Spitfire« feuert bereits, und Moosbacher gibt sich schon jetzt keinen Illusionen mehr hin...

\*

In aufgelockerter Gefechtsformation huschen vier Messerschmitt-Jäger über den Kanal. Oberleutnant Grote, Chef der 1. Staffel, fliegt am linken Flügel. Sie haben die Hälfte des Meeresarmes bereits hinter sich, und nach menschlichem Ermessen dürfte es jetzt eigentlich kein Theater mehr geben. Die Flak rings um Dover hat ihren Abschiedssalut hinter sich gebracht, die wenigen britischen Vorpostenschiffe vor der Küste ebenfalls. Wie üblich, war auch dieses Mal nichts passiert; dafür waren die im Tiefstflug über das Wasser donnernden Maschinen doch etwas zu schnell.

Grote blickt über die anderen drei Me 109 hinweg, die neben ihm über den Kanal ziehen. Eigentlich wäre es jetzt an der Zeit, an eine Zigarette zu denken, sich der Erleichterung darüber hinzugeben, daß man wieder einmal ungeschoren den Rückflug geschafft hatte, oder sich mit ähnlich angenehmen Empfindungen zu beschäftigen. Angesichts dessen allerdings, was sich vor kurzem noch zwischen vier- und achtausend Metern über London abgespielt hatte, und im Hinblick darauf, was sich wohl erst nach der Landung wieder an Hiobsbotschaften einstellen wird, läßt der Kapitän der Ersten solche Gefühle lieber nicht aufkommen.

Er zieht den Knüppel um ein winziges Stück nach hinten und beobachtet die Flugrichtung. Das jenseitige Kanalufer ist bereits deutlich zu erkennen. Weiter nordöstlich, wo der Ärmelkanal in die Nordsee übergeht, scheinen noch andere Maschinen herumzukurven. Sie wirken zwar aus dieser Entfernung nur wie winzige Fleckchen, aber Grote kennt das schließlich.

Die drei rechts von ihm schließen etwas dichter auf. Neben ihm Leutnant Pitt Reuter, der unverwüstliche, lang aufgeschnöde Blondschoß, vier Abschüsse bis jetzt. Wieder neben diesem der Fähnrich von Bonin, ein richtiges Milchgesicht, auch heute ohne Abschuß, ein Bursche, der in einer Me 109 auf die Welt gekommen zu sein scheint - so gut fliegt er. Und schließlich am Ende des Schwarmes Unteroffizier Kersten, ein schweigsamer Westfale, zwei Abschüsse, vierschrötig und offenbar ein Mensch ohne Nerven.

Und die anderen? Während des Luftkampfes über der Themse waren Moosbacher und Eisele, die beiden Unzertrennlichen, zum letztenmal für kaum einige Minuten an der »weißen Eins« vorbeigeflitzt, um danach irgendwo in dem wilden Gewühl aus Dutzenden von Messerschmitt-Maschinen, »Spitfires« und »Hurricanes« zu verschwinden. Überhaupt hatte man bei dieser Kurbelei den Eindruck gewinnen können, daß die Tommies wieder ganz anständig mitmischten. Einige Zeit zuvor, nach den schweren Bombenangriffen auf ihre Plätze, war das noch anders gewesen. Warum waren sie aber plötzlich wieder da? Besser, man knüpfte keine Überlegungen daran, es hatte schließlich doch keinen Zweck.

Einige Worte im FT (Funk-Telefon) reißen Grote aus seinen Gedanken. Und dann sieht auch er den zweimotorigen Vogel, der höchstens tausend Meter links vom Kurs auf dem Kanalwasser schaukelt. Schon auf den ersten Blick stellt der Oberleutnant fest, daß es sich um kein deutsches Flugzeugmuster handelt.

Ohne weiter zu überlegen und ohne an die armselige Spritreserve in den Tanks zu denken, stößt er den Knüppel nach links und läßt die Maschine in eine Linkskurve wirbeln. Wenige Augenblicke später zeigt der Bug auf den Zweimotorigen. Grote interessiert sich nicht einmal dafür, ob die anderen nachgekommen sind. Dafür ist die Existenz dieser Mühle mitten im Kanal und während emsiger beiderseitiger Einsatztätigkeit zu kurios.

Mit heulendem Motor fegt die Jagdmaschine auf das Seeflugzeug zu. Doch schon jetzt erkennt Grote den Mann auf dem einen Schwimmer und daneben die immer größer werdenden Konturen eines Schlauchbootes.

Sein Daumen löst sich vom Kanonenknopf, während er die Maschine in eine rasante Kurve zieht und kaum zehn Meter von dem Wasserflugzeug entfernt vorbeidonnert. Trotz der hohen Geschwindigkeit, mit der das geschieht, erkennt er die vor Entsetzen erstarrte Gestalt auf dem einen Schwimmer des Wasserflugzeuges, gleichzeitig aber auch die kaum sichtbare, ölverschmierte britische Kokarde auf dem Rumpf. Er stellt noch fest, daß es sich bei dem Schlauchboot offenbar um ein englisches und somit auch um einen britischen Flieger handelt, den die Besatzung hier gerade aus dem Teich fischt.

Grotes »Me« liegt schon wieder auf dem alten Kurs. Die Wassermaschine entfernt sich immer mehr, während sich die anderen drei »109« wieder auf ihre Positionen setzen. Keiner spricht ein Wort, denn

es war eine Selbstverständlichkeit, den Seevogel ungeschoren zu lassen. Zwar gab es hierfür keine entsprechende Vorschrift, aber es galt als ungeschriebenes Gesetz, in einem solchen Fall die feindlichen Kennzeichen zu übersehen. Ein Entgegenkommen, das man im Notfall auch von der Gegenseite erhoffte.

Die Hügel hinter der französischen Küste schieben sich bereits deutlich ins Blickfeld. Vielleicht eine Stunde Pause, denkt Grote, dann sitzen wir wieder in der Kabine. Kuzorra und Pape, die beiden Obergefreiten aus dem oberschlesischen Kohlenpott, werden schon vor der Liegeplatzbaracke herumtrippeln und den Himmel nach uns absuchen. Und Eisele und Moosbacher sind vielleicht schon bei ihnen und rauchen die erste Zigarette.

Schon kurze Zeit später weiß Grote, daß sie das nicht tun. Mit vorgebeugtem Oberkörper lauscht er auf die Wortfetzen, die ihm auch jetzt noch aus den Membranen der FT-Haube entgegenschallen. Was er hört, läßt ihn alles vergessen, was ihn soeben noch bewegte.

»Ende!« hört er jetzt zum letztenmal Moosbachers Stimme, und es klingt wie ein übles Omen. Das Wissen darum, daß Moosbacher sich zu diesem Zeitpunkt im Raum der britischen Südostküste in einem Luftkampf mit »Spitfires« befindet, breitet sich wie eine Zentnerlast in Grote aus. Denn er weiß nur zu gut, daß der Feldwebel mit dem spärlichen noch vorhandenen Sprit wohl nie mehr eine Chance haben wird, das andere Ufer zu erreichen. Und Eisele? Ob er noch bei ihm war? Aus der kurzen, manchmal verstümmelten Meldung war das nicht zu entnehmen gewesen. Grote sieht zu den anderen hinüber. Ihre Gesichter sind ihm zugewendet. Auch sie hatten die Stimme des Kameraden natürlich gehört. Es ist ihnen anzusehen, was in ihnen los ist...

Nordostwärts von Dover, in der Nähe der Kreideküste, ist noch viel mehr los. Der Mann, der seine Staffel soeben zum letztenmal gerufen hatte, fliegt bereits über der Nordsee. Der Kurvenkampf dauert schon mindestens drei Minuten, und auch das versuchte Ausweichmanöver auf See hinaus war für Moosbacher ohne Erfolg geblieben. Mit allen möglichen Raffinessen hatte er versucht, doch noch den Rückflug antreten zu können - es war ihm nicht gelungen.

Der Tommy in der »Spitfire« klebt auch jetzt noch wie eine Klette in dem engen Kreis, den sie nun schon viele Male mit ihren Maschinen gezogen hatten. Die Wasseroberfläche ist kaum fünfzig Meter von den beiden Jagdflugzeugen entfernt. Dafür wird die Küste immer ferner.

Aber auch das ist für Moosbacher bereits unwichtig geworden. Er weiß nur eines: Aus diesem Duell wird es für ihn keine Rückkehr mehr geben, gleichgültig, ob er gewinnt oder verliert. In jedem Fall wird ihn das Meer aufnehmen, und was dann kommen wird, ist noch so unklar wie der Ausgang des erbitterten Ringens.

Die Me 109 liegt immer noch in einer sehr engen Messerkurve. Mit schweißtriefendem Gesicht blinzelt der Feldwebel zu der »Spitfire« hinüber, die wieder einmal auf Gegenkurs liegt, höchstens fünfzig Meter entfernt. Der Oberkörper des britischen Piloten ist deutlich zu erkennen, manchmal sogar sein schmales Gesicht unter der Fliegerhaube.

Allmählich hält eine tiefe Gleichgültigkeit in Moosbacher ihren Einzug. Über die eng herumziehende Feindmaschine hinweg blickt er zur Küste hinüber, die nur noch als ein undeutlicher Strich auszumachen ist. Und sicher werden sie sich noch weiter davon entfernen.

Unzählige Gedanken schießen dem Feldwebel durch den Kopf, während er mit schon fast stoischer Ruhe darauf achtet, daß der andere ihn wenigstens nicht in den Vorhalt bekommt. Wieder ein Blick durch den blauen Himmel. Aber von Eisele und der anderen »Spitfire« ist auch jetzt noch nichts zu sehen.

Am Armaturenbrett blinkt bereits die rote Warnlampe der Treibstoff anzeigt. Sie tut das schon mindestens fünf Minuten lang. Als das gefürchtete Aufblitzen zum erstenmal sichtbar wurde, hätte der Sprit noch für eine Flugzeit von rund zwanzig Minuten gereicht. Jetzt höchstens noch für zehn oder fünfzehn...

Der andere hängt immer noch auf Gegenkurs. Bis jetzt war es ihm noch nicht ein einziges Mal gelungen, eine günstigere Position herauszufliegen. Moosbacher denkt auch jetzt wieder daran, und er kommt zu der Überzeugung, daß in der feindlichen Maschine einer mit recht geringer Kampferfahrung sitzt.

Im Gefolge dieser Überlegung steigt eine verzweifelte Wut in ihm auf. Und schon im nächsten Moment ist alles wie wegewischt, was ihn soeben noch quälte und bedrückte. Der Wille, den vielleicht letzten Flug seines Lebens auf eine erfolgreiche Weise zu beenden und dem anderen in der »Spitfire« noch eine Quittung zu präsentieren, leitet bereits seine nächste Reaktion ein.

Blitzschnell stößt er den Knüppel nach rechts, läßt die Maschine herumschleudern und drückt sie auf das Wasser hinab. Mit zur Seite gedrehtem Kopf erkennt er, daß der Engländer dieses überraschend eingeleitete Manöver offenbar nicht erwartet hatte. Er führt erst jetzt den Steuerwechsel durch, geht in die Rückenlage und läßt sich aus einer halben Rolle heraus auf die Fährte des Deutschen kippen.

Moosbacher spürt, wie die Fahrt zunimmt. Der Gashebel steht auf Vollast. Trotzdem würde die Geschwindigkeit noch nicht reichen, um den geplanten Trick einzuleiten. Daher lässt er die »Me« weiter über das Wasser jagen. Die Wellenkämme gischtendicht unter dem Rumpf. Der »Spitfire«-Pilot ist mindestens vierhundert Meter entfernt.

Dann ist es soweit!

Ruckartig zieht Moosbacher den Knüppel nach hinten. Die Maschine schwingt steil nach oben und prescht mit heulendem Motor dem Himmel entgegen.

Und wieder hatte der Engländer um Sekunden zu spät reagiert. Er zieht erst hoch, als die »Messerschmitt« bereits den Scheitelpunkt ihres rasanten Steigfluges erreicht. Moosbacher haut den linken Fuß ins Seitenruder. In einer turnartigen Flugbewegung fällt die »109« wieder nach unten. Die »Spitfire« rast höchstens zwanzig Meter entfernt vorbei, die lange Motorpartie immer nach oben gerichtet.

Noch ein Druck auf das Querruder, ein schneller Zug, und die Ausgangsposition zur letzten Entscheidung ist erreicht.

Voraus kommt die Feindmaschine hinter dem Motor in Sicht. Sie liegt jetzt in einer harten Linkskurve. Zum letztenmal rückt Moosbacher den Knüppel zurück bis zum Anschlag. Er feuert in jenem Augenblick, als die »Spitfire« hinter dem Luftschaubenkreis verschwindet. Ein Flattern geht durch die Zelle, so gering ist die Fahrt geworden. Moosbacher lässt den Knüppel los. Mit torkelnden Bewegungen kippt das Jagdflugzeug nach unten.

Höchstens fünfzig Meter über ihm zieht die »Spitfire« dahin, eine qualmende Feuerschlepp über dem Motor. Moosbacher nimmt den Anblick in sich auf, einen stumpfen, gleichgültigen Ausdruck im Blick. Nirgendwo ist auch nur eine Spur von Freude oder Triumph. Er denkt nur daran, daß ihn bald das gleiche Schicksal ereilen wird wie den anderen dort drüber.

Mit gedrosseltem Triebwerk fliegt er nun dicht über der Wasseroberfläche dahin, die Kehrseite dorthin gewandt, wo vor kurzem noch die Küste sichtbar war. Jetzt breitet sich nur noch Wasser um die Maschine aus, eine endlose, graugrüne Fläche, von Horizont zu Horizont reichend.

Die »Spitfire« ist nicht mehr weit von der See entfernt. Jeden Moment muß die Wasseration erfolgen. Flammen hüllen bereits die ganze Maschine ein. Dann kommt der Augenblick, wo hochgischtendes Wasser über dem Rumpf zusammenschlagen und das Feuer in einer quirlenden Dampfwolke erstickt wird.

Noch einmal blickt Moosbacher über das Meer in Richtung zur französischen Küste. In einer leichten Kurve schert er auf die »Spitfire« zu, von der nur noch eine Tragfläche über die Meeresoberfläche ragt. Daneben ein menschlicher Kopf, neben dem sich jetzt etwas Gelbliches aufbläht.

Die Maschine versinkt in einem schäumenden Strudel, während die Me 109 darüber hinwegzieht. Der Bug ist wieder nach Südosten gerichtet. In einer Aufwallung verzweifelter Bitterkeit denkt Moosbacher daran, daß diese Flugrichtung nur noch wie ein Hohn wirken kann, wie ein letztes Aufbäumen fast gegen ein unabwendbares Schicksal. Der Motor läuft zwar noch, aber es wird nicht mehr lange dauern, bis das kraftvolle Singen für immer verstummen wird. Unwillkürlich erinnert sich der Feldwebel noch einmal an die vielen Feindflüge, die er mit dieser Maschine durchgeführt hat. Mindestens fünfzigmal war er mit ihr schon über England gewesen, in härtesten Luftkämpfen. Und immer wieder hatte sie ihn über den Kanal zurückgebracht, manchmal zwar von Treffern durchsiebt. Nun aber würde sie das unrühmlichste Ende finden, das überhaupt denkbar war. Und er selbst?

Der Blick gleitet wieder auf die See hinunter. Zwischen einigen hohen Wogen sieht er das Schlauchboot mit dem britischen Piloten. Eine tiefe Resignation überkommt ihn. Wie zu einem Abschied für immer huschen noch einmal die Gesichter der Kameraden vor seinem geistigen Auge vorbei: Grote, der Kapitän, der lange Reuter, der junge Bonin - und Eisele, der Kumpan aus vielen Luftkämpfen. Wie wird es ihm ergangen sein?

Die Augen richten sich auf die Borduhr.

Wann wird der Motor den letzten Ton von sich geben?

Das gelbe Gummifloß drunten auf der Meeresoberfläche gerät wieder ins Blickfeld.

Moosbacher weiß, was er zu tun hat.

Die linke Kabinenseite der Me 109 weist einige kleine Löcher auf. Splitter eines englischen Flak-Geschosses hatten das Plexiglas getroffen. Rings um die verzackte Einschußstelle kleben Blutflecke. Am Oberarm des Piloten<sup>4</sup> sieht es noch viel schlimmer aus. Denn die durch das Sprengstück hervorgerufene Blutung ist immer noch nicht zum Stillstand gekommen. In einem kleinen Bach läuft die rötliche Flüssigkeit am Ärmel der Kanalbluse herab, rinnt weiter unten über die Hand und sammelt sich auf dem gelben Knauf des Gashebels.

Eisele sieht nicht mehr hin, denn vor ihm liegen mindestens noch zwanzig Kilometer Flug. Er blickt auch nicht mehr nach hinten. Vielleicht würde es ihn nicht einmal entsetzen, wenn plötzlich Garben

aus britischen Bordwaffen an ihm vorbeiflitzten würden. Der starke Blutverlust hat ihn gleichgültig und müde gemacht.

Nur manchmal huschen noch die Ereignisse der letzten Viertelstunde durch sein Denken. Da waren die beiden Tommys gewesen, wie Schemen aus dem Tiefflug hochschießend. Einer war hinter Moosbacher weitergejagt, der andere nicht. In einer mechanischen Reaktion hatte Eisele die »Me« in eine Rechtskurve gerissen und sie anschließend so tief wie möglich an die Erde gedrückt. Der Engländer war eingekurvt, aber das Wunder war geschehen: Er hatte ihn aus den Augen verloren.

Erst kurz vor der Küste hatte das Gewissen seine mahnende Stimme erhoben, und sekundenlang hatte Eisele mit dem Gedanken gespielt, zurückzufliegen und dem Kameraden zu helfen. Doch dann hatte das Blinken der Warnanzeige am Armaturenbrett begonnen. Es war ihm klar gewesen, daß er nie mehr eine Chance gehabt hätte, das jenseitige Kanalufer noch zu erreichen, wäre er umgekehrt. Wenige Augenblicke später war die Küste unter ihm vorbeigeflitzt, und von hinten hatte die Garbe aus einer leichten englischen Flak ihr Ziel gesucht. Schon beim ersten Krachen der Einschläge war die Scheibe zersplittet und der ziehende Schmerz durch den linken Oberarm gezuckt. Er hatte den Arm mit der blutenden Wunde an die Scheibe gedrückt, aber es war ihm dadurch nicht gelungen, den Blutstrom zu stillen.

Und nun kam die Hügelkette hinter dem französischen Ufer näher und näher. Im gleichen Maße aber verstärkte sich der Tanz der bunten Sterne vor den Augen. Manchmal schienen die Lider mit Blei gefüllt zu sein, aber dann meldete sich wieder der Lebenswille und lieferte die Energie bis zum nächstenmal.

Die dumpfe Leere im Hirn breitete sich immer mehr aus. Wie schwer es doch war, den Kopf nicht nach vorn sinken zu lassen. Allmählich aber schien der Augenblick zu kommen, wo es einfach nicht mehr weitergehen konnte.

Wie aus weiter Ferne klingen plötzlich Stimmen aus den Kopfhörern, und zu beiden Seiten der Kabine flitzen Schatten dahin. Es sind Flugzeuge, die ganz nahe vorbeifliegen. Fast wie durch einen Schleier sieht Eisele die Balkenkreuze an den Rümpfen. Aus dem Lautgewirr in den FT-Muscheln schält sich eine Stimme, laut und beschwörend:

»Was ist mit Ihnen? Melden Sie sich doch...!«

Eisele tastet mit der Rechten nach dem Mikrofonknopf am Knüppel, findet ihn aber nicht mehr. Voraus erkennt er ein helles Band, und es reicht noch zu dem Gedanken, daß es der Strand sein könnte. Schwach und undeutlich vernimmt er noch einmal die Stimme, die ihn erneut ruft, aber er versteht die Worte nicht mehr. Alles, was er tut, vollzieht sich bereits am Rand des Bewußtseins.

Trotzdem findet er noch die Kraft, sich wenigstens für einige Sekunden auf die entscheidende Zeitspanne zu konzentrieren. Für Augenblicke weichen die flirrenden Schatten vor seinen Augen. Sein linker Fuß drückt auf das Seitenruder, und seine Rechte bewegt den Knüppel leicht nach vorn. Er sieht die helle Erde des Sandstrandes auf sich zuhussen, spürt noch den harten Schlag, der seinen Körper in den Gurten schüttelt, und hört ein unheimliches Rumpeln. Dann schlägt sein Kopf gegen einen spitzen Gegenstand, und es wird dunkel um ihn...

Oberleutnant Grote steht in der Nähe des Telefons am Fenster. Hinter ihm sitzen die Flugzeugführer der Staffel um kleine Tische. Keiner redet ein Wort. Das Radio dudelt leise vor sich hin. Die übliche Marschmusik. Zigarettenrauch wälzt sich unter der Decke entlang zu den geöffneten Fenstern hin.

In der Nähe des Liegeplatzes arbeiten die Warte an den vier Maschinen der Staffel, die vorhin vom ersten Feindflug nach London zurückgekehrt waren. Die Gefreiten Erbacher, Termath und Leinweber haben auch weiterhin Pause. Ihre Krähen werden wohl erst in zwei oder drei Tagen wieder einsatzbereit sein. An jeder war ein Motorwechsel nötig. Die Obergefreiten Kuzorra und Pape könnten vielleicht morgen wieder dabeisein. Möglicherweise sind ihre Me 109 bis dahin wieder einsatzbereit.

Grote zündet sich eine Zigarette an. Hinter ihm reden sie jetzt über irgend etwas, gedämpft, fast leise. Er hört gar nicht zu. Seine Gedanken eilen über den Kanal, dorthin, wo Moosbacher und Eisele zu diesem Zeitpunkt sicherlich bereits ihr Schicksal gefunden haben. Denn es ist völlig ausgeschlossen, daß jetzt noch einer von ihnen zurückkommt.

London! denkt Grote. Wie es wohl weitergehen wird?

Nördlich des Platzes brummt es am Himmel. Grote verläßt die Baracke. Es sind zwei Heinkel-Bomber, die ostwärts fliegen. Bei der einen Maschine hängt das Fahrwerk halb heraus. Sie scheinen förmlich dahinzukriechen.

An die Barackenwand gelehnt, hört der Oberleutnant jetzt eine Stimme im Radio. Es ist die des Wehrmachtsbericht-Sprechers. Die Worte wehen an ihm vorbei, ohne daß er sie bewußt in sich aufnimmt. Was nützen die zuversichtlichen Erfolgsmeldungen und das ganze Trara, wenn täglich wieder einer oder zwei nicht zurückkehren? Wie, zum Teufel, soll eine Luftschlacht unter solchen Umständen gewonnen werden? Glaubte man bis dahin nicht, daß die englischen Jäger nach den verheerenden Schlägen der eigenen Kampfflugzeuge gegen ihre Flugplätze im Süden Englands für immer ausgeschaltet seien? Und was war heute? Hingen sie nicht scharenweise am Himmel, fanden

immer wieder Lücken im Sicherungsschirm und stürzten auf die Bomber herab? Niemand konnte sie aufhalten, denn schließlich ist es unmöglich, einen Kampfverband zu bewachen, wenn man selbst alle Hände voll zu tun hat, um am Himmel zu bleiben!

»... am 6. September griff die Luftwaffe kriegswichtige Ziele im Südosten Englands, so die Flugzeugwerke von Rochester und Weybridge, die Öllager von Thameshaven und den Flugplatz von Kenley, wirksam mit Bomben an...«, tönt es durch das offene Fenster.

Am 6. September, denkt Grote, heute ist also der siebte! Der Beginn der Schlacht um London! Göring, der Reichsmarschall, soll sich am Kanal aufhalten und den Befehl persönlich übernommen haben.

»... von den feindlichen Jägern, die sich zum Kampf stellten, wurde eine große Anzahl abgeschossen...«

Grote spürt plötzlich einen bitteren Geschmack im Mund, als er die nächsten Worte hört: «Der Feind griff bei Nacht wieder die Reichshauptstadt an und verursachte einige Personen- und Sachschaden durch den wahllosen Bombenabwurf auf nichtmilitärische Ziele in der Innenstadt...«

Berlin! Britische Bomber über Berlin! durchfährt es Grote. Bomben auf die eigene Heimatstadt also! Ist es denn möglich?

Drinnen klingelt das Telefon. Einer schaltet das Radio aus. Grote wendet sich um und sieht hinein. Bonin hat den Hörer am Ohr. Schon im nächsten Moment wendet er sich um, ein Leuchten der Freude auf dem Jungengesicht.

»Was ist?« schreit Grote.

Der Fähnrich bedeckt die Hörmuschel mit der einen Hand.

»Das Geschwader!« erwidert er. »Sie haben Eisele gefunden! Am Kanal! Bauchlandung...!«

»Mensch, geben Sie her...«

Mit wenigen Sätzen ist Grote wieder in der Baracke und reißt dem Fähnrich den Hörer aus der Hand.

Drunten in dem kleinen Schlauchboot hebt der Engländer die Hand. Es ist wie ein Gruß, ein zögerndes Winken. Moosbacher sieht es, während er in leichter Kurvenlage an dem Rettungsfloß vorbeifliegt.

Sein Entschluß ist gefaßt, schon seit einer Minute. Er will neben dem anderen wassern und warten, was geschehen wird. Die Erinnerung an die furchtbaren dreißig Stunden, die er vor Monaten schon einmal allein in einem Schlauchboot auf der Nordsee verbrachte, gab den Ausschlag dazu. Wenn er hier heruntergeht, wird ein Mensch neben ihm sein, einer, mit dem er vielleicht reden kann. Nur nicht allein sein! Es war das Schrecklichste, was ihm aus jenen Tagen noch in der Erinnerung haftengeblieben ist.

Er zieht die »Me« herum und drückt den Knüppel leicht nach vorn. Rein zufällig wandert sein Blick noch einmal in Richtung Küste.

Das Flugboot, das in niedriger Höhe über das Meer zieht, scheint einen genauen Kurs zu fliegen. Der plumpe Bug ist genau dorthin gerichtet, wo unter der Jagdmaschine das Schlauchboot mit dem britischen Piloten auf den Wellen schaukelt.

Moosbacher hat die Me 109 schon wieder hochgezogen. Der Anblick des britischen Flugzeuges hatte seinen vorhin gefaßten Entschluß von einer Sekunde zur anderen nichtig gemacht. Hatte er sich vorhin noch an die Möglichkeit geklammert, eventuell von einer deutschen Seenotmaschine aus dem Meer gefischt zu werden, so stand er jetzt vor der absoluten Gewißheit, daß dies nicht ,mehr der Fall sein würde.

Der Gedanke, eine halbe Stunde später vielleicht schon in einem Gefangenentaler zu landen, erstickt auch den letzten Rest seiner Resignation. Während die Konturen der englischen Maschine immer größer werden, dreht er die Bugpartie der »Me« südostwärts. Nicht einmal das tückische Flackern der Warnlampe vermag die letzte Hoffnung zu zerstören, die soeben in ihm aufgekeimt war. Wenn der Sprit nur noch so lange reicht, daß ich ein Stück östlich von Dover ins Wasser falle, hämmert es in ihm, dann können sie mich vielleicht doch noch herausholen!

Er nimmt den Gashebel auf sparsamste Flugleistung zurück und zieht in geringer Höhe über das Wasser. War es vorhin noch eine tiefe Gleichgültigkeit, die sein Handeln bestimmte, so ist es jetzt das nervenzermürbende Warten auf den Zeitpunkt, an dem die Luftschaube sich zum letztenmal drehen wird.

Den Blick auf jene Stelle des Horizonts gerichtet, wo die französische Küste liegen muß, legt er Kilometer um Kilometer zurück. Er denkt nicht einmal mehr daran, daß Engländer ihn entdecken und verfolgen könnten. Nur der sehnsgütige Wunsch, mit der Maschine so nahe wie möglich ans jenseitige Ufer oder zumindest in die Mitte der Kanalmündung zu kommen, hat noch Geltung. Vor seinen Augen tickt der grünlich phosphoreszierende Zeiger der Borduhr. Jede Sekunde wird allmählich zu einem Geschenk. Mit stockendem Atem lauscht er immer wieder auf den Klang des

Motors. Aber noch sind keine Unregelmäßigkeiten festzustellen. Einmal sieht er noch zurück. Von dem britischen Flugboot ist nichts mehr zu entdecken.

Die Me 109 fliegt immer noch. Fast kann er es nicht begreifen. Denn eigentlich müßte der Sprit doch schon zu Ende sein.

Ein Ruck geht durch seinen Körper, als er weit voraus einen dünnen Farbstreifen am Horizont erkennt. Die Freude lodert so übermäßig in ihm auf, daß er seine Erleichterung in das Fauchen des Motors schreit:

»Die Küste, die Küste!«

Und auf einmal ist der Glaube an ein Wunder da, die Hoffnung, die andere Küste vielleicht doch noch erreichen zu können.

Aber schon wenige Sekunden später weiß er, daß er es nie mehr schaffen wird...

Unter den Flugzeugen flitzt die Hügellandschaft des französischen Kanalufer vorbei. Viele sehen noch einmal hinunter, ehe die Maschine sie auf die Wasseroberfläche hinausträgt; auch der Fähnrich von Bonin.

Neben ihm huschen die anderen dahin, auf die südostenglische Küste zu. Überall fliegen sie, so weit das Auge reicht. Von Süden und Nordosten her kommen noch andere an, staffelweise, ganze Gruppen.

Neben der linken Kabinenseite des Fähnrichs hängt Oberleutnant Grotes »weiße Eins« in der Luft. Sie befindet sich im Steigen. Es gibt dieses Mal keinen Tiefflug mehr, kein listiges Anschleichen, um die englischen Funkmeßgeräte zu narren. Denn diese gewaltige Ansammlung von Flugzeugen läßt sich einfach nicht verbergen.

Ringsum dröhnen sie dahin: Jäger, Heinkel-, Junkers- und Dornier-Bomber. Dazwischen die Messerschmitt- Zerstörer. Sie haben denselben Weg wie gestern und das gleiche Ziel: London!

Der Kanal ist nun schon über 2000 Meter entfernt. Rein zufällig blickt Bonin wieder auf die schillernde Wasserfläche hinab. Irgendwo dort drunten muß Moosbacher niedergegangen sein, entweder mit dem Fallschirm oder mit einer Notwasserung. Noch weiß es niemand. Am Morgen waren vier Maschinen draußen, um nach ihm zu suchen. Sie flogen bis zur Kreideküste hinüber und dann auf die Nordsee hinaus. Keiner konnte ein Schlauchboot ausmachen.

Voraus meldet sich die englische Flak. Die ganze Küstenlinie scheint in Blitze gehüllt. Bunte Leuchtspurketten schrauben sich in seltsamen Schlangenlinien himmelwärts; dorthin, wo die Bomberverbände wie träge Riesenvögel dicht nebeneinander nach Nordwesten fliegen.

Grote sieht herüber, ein kaum merkliches Lächeln auf dem Gesicht. Der Fähnrich versucht es zurückzugeben, aber es gelingt ihm nicht.

Die Maschine klettert immer noch. Wie gestern, als er zwischen Hunderten von Kameraden die gleiche Strecke zurückgelegt hatte. Es sollte das größte Aufgebot an Kampf- und Jagdverbänden seit dem Beginn der Schlacht um England gewesen sein. So hatte man es wenigstens nach dem Einsatz gehört. Es war auch wieder davon gesprochen worden, daß der Reichsmarschall sich tatsächlich unten am Kanal befunden hätte. Alles Gedanken, die sich schnell wieder verflüchtigen. Ebenso wie die Worte, die gestern und auch heute bei den Einsatzbesprechungen gefallen waren. Sie nützen nichts mehr, wenn die Entscheidung wieder einmal bevorstand, jener Kampf um Sieg oder Niederlage. Und bald würde es wieder soweit sein.

Das Flak-Feuer wird stärker. Zwischen einem He-111-Verband blitzt es auf. Aus einer dunklen Sprengwolke rieseln Feuerfäden. Sekunden später torkelt eines der Kampfflugzeuge aus der Formation. Mit angehaltenem Atem blickt Bonin der stürzenden Maschine nach. Kleine Punkte spritzen jetzt nach oben weg: Menschen, Besatzungsmitglieder, an deren Körpern die Seidenfäden der Fallschirme vorbeiziehen und sich aufplustern.

Grotes »109« kommt wieder ins Blickfeld. Wie oft war sie schon der einzige symbolische Halt während des gestrigen Einsatzes über London. Auch heute wird es wieder so sein, der Fähnrich weiß das nur zu gut.

Der Kapitän zerrt die Atemmaske vor den Mund. Bonin tut es auch. Der Sauerstoff rauscht durch das rasselnde Ventil. Die Erde unter den Tragflächen mutet aus dieser Höhe wie ein endloser, vielfarbener Teppich mit skurrilen Mustern an.

In den Kopfhörern ist es noch ruhig, aber sicher nicht mehr lange. Denn voraus schält sich bereits das gewundene Flußband der Themse aus dem Bodendunst. Bonin sieht nach oben. Von dorther werden sie kommen. Noch hat es keinen Sinn, sie jetzt schon suchen zu wollen. Andere würden das tun, die mehr Erfahrung in diesen Dingen besitzen.

Vor den Füßen rotiert der Motor auf hohen Touren. In der Brust klopft das Herz mit schnellen Schlägen. Schweiß bildet sich in der Handfläche, die das Steuer umklammert hält. Der Magen scheint zu einem Stein geworden zu sein. Die Spannung ist kaum mehr zu ertragen. Die Nerven vibrieren, als ob pausenlos etwas durch den Körper fließe.

Die Bomber fliegen schon gut zweitausend Meter tiefer. Die Sonne schillert auf den Kanzeln. Andere englische Fla-Geschütze feuern jetzt. Eine Batterie reicht die Maschinen in der Luft praktisch an die andere weiter.

Bonin preßt unwillkürlich die Hand auf den Hals. Er ist trocken, wie zugeschnürt. Der Luftkampf des gestrigen Tages zieht wieder durch seine Erinnerung, mit all seinen Stationen. Er hatte es geschafft und war hinter Grote geblieben. Und er war glücklich darüber gewesen nach der Landung. Flugzeuge waren brennend der Erde entgegengerast, von Kanonen- und MG-Geschossen getroffen. Aber nicht von seinen. Er denkt auch jetzt noch nicht an den ersten Luftsieg, höchstens daran, den Anschluß nicht zu verlieren.

Aus den Kopfhörern quäkt eine Stimme. Es scheint die eines Verbandsführers zu sein. Der Fähnrich hört die Worte, ohne ihren Sinn in sich aufzunehmen. Dann wird es wieder still. Die englische Flak feuert immer noch, allerdings nur noch wenige Sekunden lang. Dann verschwinden die Blitze, die bis dahin wie winzige Elmsfeuer über die Erde zuckten. Hatte das zu bedeuten, daß bereits britische Jäger in der Luft waren? Benins Augen suchen die Himmelskugel ab. Er sieht nichts. Dafür hört er den gellend herausgestoßenen Warnschrei irgendeines Kameraden:

»Indianer von oben, viele Indianer (Feindjäger) in der Sonne!«

Wieder folgt ein Befehl, den der Fähnrich sowenig versteht wie den vorausgegangenen. Er sieht zu Grote hinüber. Die »weiße Eins« kippt plötzlich nach links weg. Da stößt auch er den Knüppel zur Seite und folgt dem Kapitän.

Sie ziehen eine weite Kurve. Ringsum huschen Dutzende von anderen Rotten durch den Himmel. Tausende von Metern weiter unten liegt London. Irgendwo am Südrand des Themsegogens blitzen kleine Flammen aus der Erde. Bonin blickt schon wieder auf das Leitwerk der Kapitänsmaschine.

Die sieben oder zehn »Spitfires«, die kaum hundert Meter entfernt nach unten stürzen, sind aber auch für ihn nicht zu übersehen. Schon im nächsten Moment dreht sich Grotos Maschine in die Rückenlage und schwingt aus einem gesteuerten Abschwung nach unten weg. Mit pfeifendem Atem und von unsichtbaren Kräften in den Gurten herumgeschüttelt, steuert Bonin das Manöver nach.

Nach Atem ringend sieht er die ferne Erde wieder. Hoch darüber winden sich glitzernde Glutfäden durch das Blau des Himmels. Von allen Seiten jagen Messerschmitt-Maschinen aus ihrer ursprünglichen Position herab. Eine Leuchtspurgarbe züngelt an Benins Kabine vorbei. Entsetzt reißt er den Kopf herum. Schon im nächsten Augenblick sieht er die zuckenden Flammen von den Tragflächenprofilen einer Jagdmaschine, die etwa dreihundert Meter entfernt hinter ihm sitzt...

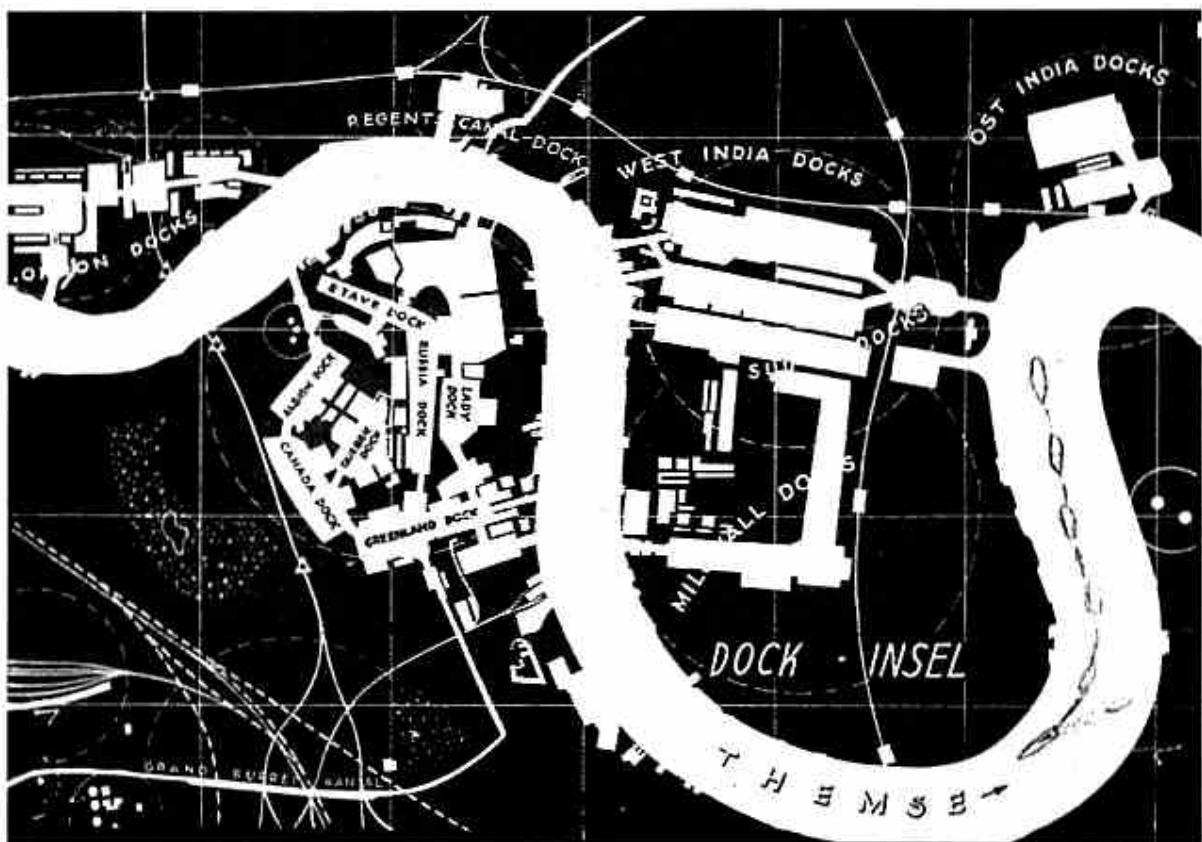
\*

Den Nacken gegen den Gummiwulst des Schlauchbootes gelehnt, blickt Feldwebel Moosbacher zum Himmel hinauf. Eine Viertelstunde mag vergangen sein, seit ihn das ständig stärker werdende Dröhnen vieler Flugzeuge aus seinem verzweifelten Grübeln gerissen hatte. Nacheinander waren sie über dem Horizont erschienen, eine Staffel nach der anderen, und ihre Flugrichtung hatte ihn zum erstenmal ungefähr erkennen lassen, wohin ihn eine der unberechenbaren Meeresströmungen während der vergangenen Nacht getrieben hatte.

Der Schrecken darüber, mit großer Wahrscheinlichkeit von der Kanalmündung weg und wieder in die Nordsee hineingetrieben worden zu sein, war nur langsam gewichen. Vielleicht hatte ihm der Anblick der fernen, silbrig schimmernden Flugzeugsilhouetten am Himmel dabei etwas geholfen. In enger Formation waren die Bomberverbände dahingezogen und über ihnen unzählige andere Schwärme. Er hatte das Flak-Feuer wie ein feines, goldfarbenes Gespinst vor dem Horizont gesehen und auch den Blitz am Himmel beobachtet. Allmählich war das grollende Dröhnen schwächer geworden, und die Einsamkeit hatte sich wieder in ihn hineingeschllichen.

Mit geschlossenen Augen liegt er jetzt in dem schaukelnden Rettungsfloß und versucht nicht an den Durst zu denken, der ihn mehr peinigt als alles andere. Und wieder einmal ersteht der Augenblick vor seiner Erinnerung, als alles begann: die Wasserung, der Sprung in die schäumenden Wellen, der Kampf mit dem immer wieder wegrutschenden Schlauchboot und dann das entnervende Warten. Unzählige Flugzeuge waren in großer Höhe über ihn hinweggeflogen, manche tiefer, aber doch so weit entfernt, daß sie kaum mehr zu sehen waren. Stundenlang hatte er in die Richtung der französischen Küste geblickt und bei jedem neuen Motorengeräusch auf das Auftauchen einer Seenotmaschine gehofft. Aber es war keine gekommen. Er hatte noch in die gleiche Richtung gestarrt, während sich allmählich die Nacht über das Wasser senkte und eine Marter die andere ablöste.

Stöhnend zieht er sich an den Halteseilen in die Höhe und blickt wieder dorthin, wo vor geraumer Zeit die Flugzeuge mit dem Blau des Himmels verschmolzen waren. Er hört das ferne Poltern von Kanonen, das Ratschen von Maschinengewehren und erkennt manchmal einen dünnen, feurigen Streifen, der sich in Richtung Erde verliert. Einige Zeit später nimmt er das dunkle Röhren wieder wahr. Dichte Klumpen aus dunklen Punkten ziehen in großer Höhe dahin: eigene Flugzeuge, die wahrscheinlich wieder den Rückflug angetreten haben.



Der Themsebogen in London mit den Dock-Vierteln

Aus halbgeschlossenen Augenlidern blinzelt Moosbacher zu ihnen hinauf, aber keine der Maschinen verliert ihre winzigen Konturen. Der Klang der Motoren verebbt in der Ferne, und das Gurgeln der Wellen rings um das Gummiboot schiebt sich wieder ins Bewußtsein.

Wie schon so oft zuvor beginnt er zu sprechen, ohne es zu merken. Hoffnungslosigkeit und eine immer stärker werdende Verzweiflung drücken sich in den wirr hervorgestoßenen Worten aus.

»Ich werd' noch verrückt - Flugzeuge - überall Maschinen - und keine kommt - sie lassen mich hier verrecken - ich spüre es - heute morgen müssen >109< in der Nähe gewesen sein - es waren ihre Motorengeräusche...«

Sein Blick wandert wieder in Richtung Sonne. Langsam zieht er sich in die Höhe, richtet sich auf und starrt auf das Wasser. Es erinnert ihn an die Qualen, die er nun schon viele Stunden lang durchgestanden hat.

Und dann bricht es wieder aus ihm heraus, erst leise zunächst, dann wie in einem Aufwallen ohnmächtiger Wut:

»Der Durst macht mich wahnsinnig! Holt mich doch! Kommt und holt mich...!«

Seine Stimme versagt, und seine letzten Worte ersticken in einem Wimmern. Er lässt sich wieder zurücksinken und legt eine Hand über die Augen.

Ein dunkles Summen schwingt durch die Luft, von irgendwoher. Es ist ein Klang, der sich stetig steigert. Aber Moosbacher ist schon zu apathisch, um noch an ein Wunder in irgendeiner Form zu glauben. Er bewegt nicht einmal den Kopf. Düstere Bilder ziehen an ihm vorüber, Gedanken daran, wie das Ende aussehen wird. Das kraftvolle Brummen über der See ist immer noch zu hören...

\*

Es ist nicht nur eine, sondern zwei »Spitfires«, die hinter dem Leitwerk des Fähnrichs hängen. Er will eine Warnung ins Mikrofon rufen, aber seine Finger finden den kleinen Knopf am Knüppel nicht. Dafür hört er Grotes Stimme, und im nächsten Moment prescht die »weiße Eins« bereits auf Gegenkurs vorbei.

Dieter von Bonin begreift, daß der Oberleutnant alles gesehen hat, was sich hinter ihm abspielte. Doch er findet keine Zeit für das Gefühl jäher Bewunderung, das sich in ihm ausbreiten will. Der Schock ist überwunden, und der Blick heftet sich nur noch auf die andere Me 109. In engem Bogen läßt er die Maschine auf der Tragflächenspitze herumkreisen und folgt dem Oberleutnant. Die erste »Spitfire« jagt kaum zehn Meter entfernt vorbei, dicht dahinter die zweite.

Aus den Augenwinkeln heraus sieht Bonin für wenige Sekunden die Erdoberfläche. Das weiträumige Areal mit dem gewundenen Flußbett der Themse und den dunkelgrauen Häuserflecken ringsum scheint ins Drehen gekommen zu sein. Er duckt sich unwillkürlich, als zwei eigene Maschinen von oben herabstürzen und zwischen ihm und Grote vorbeijagen. Aus der nächsten Kurve heraus erkennt er eine »Hurricane«, die brennend nach unten trudelt. Die beiden »Spitfires«, die ihn vorher aus der Sonne angegriffen hatten, sind irgendwo im Gewühl verschwunden.

Zerstörer-Rotten<sup>6</sup> fegen vorbei. Bonin beobachtet sie nur für Augenblicke. Dann starrt er wieder auf das Leitwerk Grotes, das etwa fünfzig Meter vor ihm durch die Luft zieht. Es dreht sich jetzt sekundenschnell aus der bisherigen Fluglage. Bonin steuert sofort nach.

Sie stürzen wieder. Vor der Frontscheibe kommen Bomberverbände in Sicht. Viele Feindjäger schwirren um die Kampfmaschinen herum. Benins Hals ist wie ausgedörrt, seine Augen sind in ständiger Bewegung. Er erinnert sich dabei an die Worte, die sie ihm schon unzählige Male eingebaut hatten: Nach hinten beobachten! Denn von dort droht die meiste Gefahr...

Er tut es, sieht aber nichts. Sekundenlang hängen wehende Schatten vor seinen Augen. Er hatte direkt in die Sonne geblickt.

Das Blut hämmert im Kopf, aus den Handflächen fließt der Schweiß. Der ganze Körper ist damit bedeckt.

Grotes »109« schiebt sich über den Horizont. Bonin zieht ebenfalls den Knüppel nach hinten. Unheimliche Kräfte stemmen sich gegen seinen Körper. Der Atem stockt. Ringsum ist die Hölle los: Leuchtspurgarben, stürzende, steigende, kurvende Maschinen. Andere in der Rückenlage, in schnellen Rollen. Balkenkreuze und britische Kokarden kreisen durch den Himmel »Spitfires«, »Hurricanes«, Me 109, Me 110. Von den Tragflächenprofilen Flammen des Mündungsfeuers.

Die Bugspitze zeigt senkrecht in den Himmel hinein. Bonin weiß nicht, was dieser neue Steigflug mit Vollgas bedeuten soll. Er hat keine Übersicht mehr. Sein Hirn macht nicht mehr richtig mit. Ein schmerzhafter Druck hat sich darin ausgebreitet. Er fliegt nur noch hinter Grotes Maschine her, und manchmal findet er sogar die Kraft, nach hinten zu sehen.

Auf einmal merkt er, wie Grotes »weiße Eins« sich auf den Rücken legt, im negativen Sturzwinkel herabsticht. Benins Kopf hängt erdwärts, als er die Maschine ebenfalls in den Abschwung übergehen lässt. Mit heulendem Triebwerk jagt er hinter der Me 109 des Staffelkapitäns her. Und auf einmal weiß er, was dieses rasante Manöver zu bedeuten hat.

Der Oberleutnant hängt hinter zwei »Hurricanes«. Vor seinen Waffenmündungen blitzt es auf. Leuchtspurgeschosse fächeln den Feindjägern entgegen. Aus der einen »Hurricane« zischt eine Flammenschleppe hinaus. In Bonins Kopfhörern klingt eine Stimme, ruhig, beschwörend fast. Und während der Fähnrich noch wie fasziniert auf das brennende Flugzeug starrt, versteht er endlich den Sinn der Worte. Die Wolken hinter den Auspuffstutzen deuten darauf hin, daß er sogar das Gas herausgenommen hat. Er spricht immer noch.

»Ran, Bonin, schießen Sie auf den Katschmarek, höher die Nase, noch höher, vorhalten, jetzt...!«

Der Fähnrich reagiert wie ein Roboter. Es ist, als ob eine undefinierbare Gewalt die Hände lenke, seine Bewegungen dirigiere. Vor dem Leuchtkreis des Reflexvisiers zieht die zweite »Hurricane« in einem leichten Bogen nach oben. Der Pilot scheint jede Übersicht verloren zu haben, was in diesem Hexenkessel allerdings kein Wunder wäre, vor allem dann nicht, wenn die nötige Erfahrung fehlt. Die Motorpartie der Me 109 hebt sich ebenfalls. Grote sagt nichts mehr. Die rote Luftschaubennabe der englischen Jagdmaschine steht dicht unter dem Visierkreis von Bonins »109«.

»Schießen - los, schießen!« gellt es da wieder aus den FT-Membranen.

Bonin löst die MG aus. Das Hämmern der Waffen erschüttert die Zelle. Er sieht die Leuchtspurketten aus den Waffenmündungen blitzen und davonzüngeln. Seine Erregung wird immer größer. Was wird jetzt geschehen? Er sieht nur noch die eigenen Garben und die feindliche Maschine, über der die Geschoßgarben scheinbar wirkungslos in den Himmel wandern.

Doch auf einmal brechen winzige Blitze aus der linken Tragflächenwurzel der »Hurricane« heraus. Fassungslos beobachtet der Fähnrich die ersten Anzeichen eines beginnenden Brandes.

Erst Grotes nächste Worte reißen ihn aus seiner Erstarrung. Den Blick immer noch auf das britische Jagdflugzeug gerichtet, das jetzt schon völlig in Flammen gehüllt ist, festigt sich allmählich die überwältigende Erkenntnis in ihm, daß er soeben den ersten Luftsieg seines Lebens errungen hat.

Jubel will in ihm hochwallen, Freude, stürmische Erleichterung. Alles ist plötzlich anders geworden. Der quälende Druck im Innern ist gewichen, der Krampf in den Gliedern. Der mit dem Gitterwerk der Leuchtspurgeschosse gefüllte Himmel, die überall herumkreisenden Flugzeuge - all das hat seinen Schrecken verloren. Nicht einmal die brüllende Stimme in den Kopfhörern hat mehr Bedeutung. Er stellt lediglich fest, daß Grotes Maschine nicht mehr zu sehen ist, und von einer Sekunde zur anderen greift das Entsetzen wieder nach ihm. In einer sekundenschnell aussehenden Reaktion wechselt er die Kurvenlage, reißt die Maschine in die Rückenlage und schwingt nach unten ab. Kaum zehn Meter über seinem wegtäuchenden Flugzeug prasseln unzählige MG-Kugeln durch die Luft. Dahinter rasen vier »Spitfires« heran, drehen jetzt um die Längsachse und folgen der einzelnen deutschen Me 109.

Ein He-111-Verbahd huscht an Bonins Kabine vorbei, danach ein im Abwehrkreis fliegender Me-110-Schwarm. Darüber hängen vier »Hurricanes«, und vor der schmalen Frontscheibe Bonins schillert das Sonnenlicht auf der Themsemündung. In sich zusammengekauert, hockt er auf dem Sitz. Der Knüppel ist zum Abfangen zurückgezogen, aber die Maschine kommt noch nicht. Als sich die Motorpartie endlich hebt und die Schleier vor den Augen wieder gewichen sind, steigt Bonin mit hoher Fahrt dem Karussell des Luftkampfes entgegen. Verzweifelt sucht er den Luftraum nach Grotes Maschine ab, aber er findet sie nicht mehr. Doch auf einmal taucht an der linken Kabinenseite ein Schatten auf. Erschrocken dreht Bonin den Kopf herum und sieht die große weiße Eins am Rumpf der anderen »Messerschmitt«.

\*

Der Kopf des Beobachters ist auf die Brust gesunken, die linke Seite seiner Kombination eine einzige Blutlache. Ein dicker, durchgebluteter Verband hängt über der Wunde, die ein Flak-Splitter in die Schulter des Feldwebels gerissen hatte. Er ist ohne Bewußtsein.

Sie waren über London, als es passierte. Aber die Sprengstücke hatten nicht nur die Kanzel durchlöchert und den Navigator mit einem Aufschrei zusammenzucken lassen; einige hatten auch die Verkleidungsbleche des linken Triebwerkes durchschlagen und es zum Stillstand gebracht.

Die Luftschaube dreht sich jetzt nur noch im Fahrtwind. Mit versteinertem Gesicht blickt Unteroffizier Reger, der Flugzeugführer, auf den von unzähligen Einschlaglöchern zerfetzten Motor. Hinter ihm steht der Bordschütze, der Obergefreite Mahler. Er hatte Feldwebel Schreiber die Wunde verbunden, und seither war er nicht mehr auf seinen Platz zurückgekehrt.

Die Blicke der beiden Männer begegnen sich jetzt. Sie benötigen kein einziges Wort, um das auszudrücken, was unweigerlich auf sie zukommen wird: eine Notwasserung auf der freien See.

Vor ihnen, in der Bugspitze, kauert ein Leutnant auf dem Platz des Bombenschützen. Er stammt von einer Propaganda-Kompanie und ist der Besatzung für diesen Feindflug nach London zugeteilt worden. Neben ihm liegt eine Filmkamera. Kurz vor dem Bombenwurf über den Themsedocks hatte er sie zum letztenmal in der Hand gehabt. Er sieht jetzt heraus, ein verzerrtes Lächeln auf dem jungen Gesicht.

Die He 111 mit dem Kennzeichen »Berta-Richard« fliegt zu dieser Zeit etwa parallel zur englischen Ostküste mit Südkurs über die Nordsee. Sie hat die Flak-Hölle von London hinter sich, aber das Schicksal, das auf sie und ihre Besatzung wartet, wird vielleicht noch furchtbarer sein. Noch fliegen sie, aber keiner weiß, wie lange das andauern wird.

Immer wieder heftet sich der Blick des Unteroffiziers auf die Triebwerk-Überwachungsinstrumente. Einige der grünlichen Zeiger hinter den gläsernen Scheiben stehen schon seit einigen Minuten nicht mehr auf ihren Normalwerten.

Die Wasseroberfläche ist höchstens hundert Meter von der Rumpfunterseite entfernt. Von der britischen Küste ist nichts mehr zu sehen. Hoch am Himmel, weit im Westen, sind die winzigen Konturen von Flugzeugen zu erkennen.

Reger sieht zur Seite, als der Bordschütze sich über den Beobachter beugt. Schon wenige Augenblicke später richtet der Obergefreite sich wieder auf und zuckt die Schultern. In den Kopfhörern ist nicht einmal das Rauschen der Transformatorglättgeräusche zu hören. Denn gleichzeitig mit der Trefferserie in das Triebwerk war auch die Bordverständigungsanlage ausgefallen. Der Unteroffizier erinnert sich daran, als er den Mikrofonknopf drücken will. Seine Hand klammert sich wieder um das Steuerhorn, und ein nervöses Zucken läuft über sein Gesicht. Die Wangenmuskeln spannen sich.

Nicht einmal diese letzte Brücke von einem zum anderen ist ihnen also geblieben! Keine Möglichkeit mehr, auch nur ein Wort miteinander zu wechseln. Vielleicht war das noch schlimmer als der Ausfall aller anderen Funkgeräte. Was hätten auch noch Standortmeldungen genutzt, wo die eigene Position doch niemals mehr genau angegeben werden konnte? Wahrhaftig, die lastende Stille in den Kopfhörern war das schlimmste. Nicht nur des Redens wegen. Auch deshalb, weil keiner eine Warnung durchgeben konnte, wenn irgendwo in der Nähe Feindmaschinen auftauchen sollten.

Der Heckschütze steht immer noch hinter dem Flugzeugführersitz. Reger spürt den Atem des Kameraden im Nacken. Plötzlich erkennt er, daß die Nadel des Drehzahlmessers zu sinken beginnt. Von eindeutigen Ahnungen erfaßt, starrt er auf das winzige Stück Metall. Wenige Augenblicke später nimmt das Verhängnis bereits seinen Lauf.

Fast teilnahmslos registriert Reger das Schütteln des Motors. Er war darauf vorbereitet. Dunkle Qualmwolken zischen aus den Auspuffen. Die Schläge der Luftschaube werden unregelmäßig.

Vorn zwängt sich der Kriegsberichter, Leutnant Heldmaier, aus der Bugspitze. Die Kamera in der Hand, schiebt er sich neben den Unteroffizier. Eine Weile sieht er zu dem bewußtlosen Beobachter hinüber und wendet dann langsam den Kopf. Der Flugzeugführer begegnet seinem Blick. Eine bange Frage drückt sich darin aus:

Was wird mit ihm geschehen?

Das Rütteln im Motor wird stärker. Nur noch Sekunden kann es dauern, bis das polternde Tuckern für immer verstummen wird. Mit einer schnellen Bewegung zieht Reger die Zündschlüssel heraus. Es wird still in der Kanzel. Nur das Rauschen des Fahrtwindes dringt noch herein.

In starrer Haltung und mit zusammengepreßten Lippen blickt der Unteroffizier auf das Meer hinab. Seine Schultern ziehen sich zusammen. Er ist 21 Jahre alt und weiß, welche Verantwortung auf ihm lastet. Es liegt nur noch an ihm und seinem Können, die Art seines und ihres gemeinsamen Schicksals zu bestimmen. Er spürt, daß die Maschine Fahrt verliert. Da drückt er die Steuersäule nach vorn und richtet die Bugpartie mit der letzten Kraft der Ruder dem Wasser entgegen.

In geringer Entfernung leuchtet ein bunter Fleck zwischen den Wellen. Doch schon im nächsten Moment hat der Unteroffizier die Beobachtung wieder vergessen. Bilder ziehen an ihm vorüber: die Szenerie während des Starts in Lilie, der Flug im Verband, der Blitz der Flak-Explosion, der flache Bahnneigungsflug in Richtung Ostküste, die Leuchtspurgarben leichter Fla-Waffen, links noch einmal die Themsemündung. Gesichter tauchen vor ihm auf, die Straße einer süddeutschen Stadt. Es ist wie ein Abschiednehmen.

Die Meeresoberfläche kommt auf die Kanzel zu. Der seltsame Farbfleck auf dem Wasser wird größer. Vorsichtig zieht Reger die Steuersäule nach hinten.

Mehr kann er nicht tun...

\*

Die überschäumende Freude ist so schnell erloschen, wie sie aufgeflammt war. Ein stets stärker werdendes Entsetzen hat sie abgelöst.

Moosbacher duckt den Oberkörper noch tiefer hinab, blanke, panische Angst im Blick. Jeden Moment kann es soweit sein, daß die Tonnenlast des heranschwebenden Flugzeuges ihn zerdrückt und für immer in die See stampft. Er will schreien, bringt aber keinen Laut aus der Kehle. Wie gelähmt starrt er auf das heranrauschende Profil der He 111, die vor wenigen Minuten über dem Meer in Sicht gekommen und genau auf ihn zugeflogen war.

Der gläserne Bug ist auch jetzt noch auf ihn gerichtet. Mit jeder weiteren Sekunde nimmt die Entfernung ab. Die Konturen wachsen ins Riesenhafte. Er sieht die Umrisse der Männer hinter dem gläsernen Rund. Die Kanzelspitze senkt sich noch tiefer herab. Moosbachers Kopf ragt nur noch wenig über den ovalen Rand des Schlauchbootes hinweg.

Auf einmal mischt sich doch noch ein in tödlicher Angst ausgestoßener Schrei in das hohe Pfeifen des Fahrtwindes, ohne daß Moosbacher sich dessen bewußt wird. Die heranpreschende Maschine, deren beide Triebwerke stehen, ist höchstens noch hundert Meter entfernt.

Aus! dröhnt es durch Moosbachers Hirn, dann schließt er die Augen. Die Hände um die Halteseile gekrampft, wartet er auf den letzten, alles zerstörenden Augenblick. Das Jaulen vor ihm wird höher und durchdringender. Ein Luftdruck erfaßt ihn und drückt ihn gegen den Boden des Bootes. Sein Körper spannt sich, der Atem flattert.

Jetzt!

Er reißt die Augen wieder auf und sieht die eine Tragfläche direkt über sich. Sein Blick erfaßt noch das dunkle Balkenkreuz, dann packt ihn etwas wie eine unsichtbare Faust und schleudert ihn in die Höhe. Er hört noch das laute Klatschen des Aufpralls auf das Wasser, das Gurgeln der Wellen, dann versinkt er in der See. Er wird unter die Oberfläche gedrückt, wieder hochgehoben, erkennt ein Stück Himmel und dann neben sich eine meterhohe Woge. Schmatzend packt ihn der Wasserberg und wirft ihn in ein anderes Wellental.

Noch einmal treibt es ihn an die Meeresoberfläche zurück-. Im Rauschen der See glaubt er Stimmen zu hören, und auf einmal erkennt er dicht vor sich einen Menschen. Über der dick aufgeblasenen Schwimmweste rinnt Blut aus der Schulter des Mannes, und seine schlaffe Haltung deutet darauf hin, daß er ohne Bewußtsein durch das Wasser treibt. Moosbacher wird von einer Welle gegen ihn geschleudert, hebt die Arme und klammert sie um den anderen. Das kalkweiße Gesicht ist nun dicht vor ihm. Er sieht die durchnäßte, zerfetzte Kombination mit dem durchgebluteten Verband darüber und vergißt von einer Sekunde zur anderen das Grauen der letzten Sekunden. Mit beiden Händen umklammert er den Kameraden aus der He 111 von hinten und drückt den herabgesunkenen Kopf in die Höhe. Ringsum beginnt sich die tobende See allmählich zu beruhigen.

Prustend und nach Atem ringend blickt Moosbacher über die Schulter des Kameraden hinweg. Sein Blick erfaßt ein gelbes Boot, über das die Oberkörper einiger Männer hinausragen. Ein lauter Schrei gellt zu ihnen hinüber, aber der Ruf wäre nicht mehr nötig gewesen. Sie halten bereits auf ihn zu.

Moosbachers Hand drückt das Kinn des Bewußtlosen immer noch nach oben, als sie ihn erreichen. Er hört zum erstenmal seit einer Zeit, die ihm wie eine Ewigkeit vorgekommen war, Stimmen von Menschen. Gesichter sind vor ihm, Kameraden! Einer springt ins Wasser und taucht hinter ihm wieder auf. Hände klammern sich an seine Schultern, dann zerren sie ihn hinauf...

\*

Die Themsemündung bleibt immer weiter hinter den beiden Me 109 zurück. Mit hohem Fahrtüberschuß, durch den flachen Sturz aus gut sechstausend Metern gewonnen, jagen sie in südöstlicher Richtung über das Meer. Hoch über ihnen neigt sich der Luftkampf allmählich seinem Ende entgegen. In der Nähe der Küste gehen Zerstörer zum Tiefflug über. Weit im Südwesten sind einige schwächere Bomberverbände zu sehen. Sprengwolken säumen ihren Flugweg, die Leuchtfäden leichter Flak steigen zu ihnen hinauf.

Mit kurzen Seitenruderbewegungen schiebt Fähnrich von Bonin seine Maschine dichter neben die »weiße Eins«. Der Kapitän blickt herüber, ein mattes Lächeln auf dem verschwitzten Gesicht. Die Stimmen in den Kopfhörern werden spärlicher. Die Maschinen der eigenen Gruppe müßten jetzt alle auf dem Rückflug sein. Der karge Treibstoffvorrat ließ ihren Lenkern keine andere Wahl.

Von der englischen Küste ist aus dieser geringen Höhe nichts mehr zu sehen. Auch dieses Mal hatte Grote - wie schon so oft zuvor - diese verhältnismäßig sichere Route für den Rückflug gewählt. Hier draußen auf See ließ sich am leichtesten das vermeiden, was unter Umständen die Rückkehr zum eigenen Platz völlig in Frage stellen konnte: ein längerer Luftkampf mit britischen Jägern!

Die See ist etwa zehn Meter von den Rumpfunterseiten entfernt. Sie fliegen mit Sparleistung. Jeder Tropfen Sprit ist kostbar geworden.

Der Fähnrich spürt, daß sich seine strapazierten Nerven zu beruhigen beginnen. Und jetzt erst festigt sich in ihm die endgültige Gewißheit, daß er diesen Feindflug mit einem Luftsieg abgeschlossen hat. Freude wallt in ihm hoch, aber auch Dankbarkeit für den Mann in der anderen Maschine. Die einzelnen Stationen des Luftkampfes ziehen an ihm vorüber. Er hört Grotos Worte, als ob sie soeben erst gesprochen würden. Die Gedanken eilen voraus, zum Feldflugplatz an der französischen Küste. Zum erstenmal wird er vor der Landung mit wackelnden Tragflächen darüber hinwegfliegen. Die Warte werden auf ihn zugelaufen kommen...

In diesem Moment sieht auch er die gelben Farbflecke auf dem Wasser, genau voraus in Flugrichtung. Er drückt den Knüppel zur Seite und folgt Grote in eine leichte Linkskurve. Sekunden später donnern sie über das Viermannschlauchboot, neben dem ein kleines herumschaukelt.

Grote sticht bereits darauf zu. Nur wenige Meter von seiner Maschine entfernt lenkt Bonin seine »Me« in die gleiche Richtung. In Sekundenschnelle huschen die Boote auf ihn zu. Trotz der hohen Geschwindigkeit kann er die Männer in dem großen Rettungsboot beobachten. Fünf sitzen in dem großen Boot, einer in dem kleineren, wie es Jäger zum Einsatz mitzunehmen pflegen.

Auf der Tragfläche herumkreisend, drehen die zwei Jagdmaschinen noch einmal auf die Gummiboots ein. Der in dem kleinen Floß hat sich inzwischen auf die Knie gekauert und winkt mit beiden Armen herauf.

Noch vor dem Augenblick, wo die Boote wieder unter der Tragfläche verschwinden müssen, hallt ein Schrei aus Bonins Kopfhörern. Worte folgen, die ihn förmlich elektrisieren. Grote hatte sie in einer Aufwallung jäher Freude herausgeschrien:

»Moosbacher - sehen Sie doch! Mensch, Bonin, das ist ja nicht zu fassen!«

Bonin war nicht mehr imstande, den Kameraden zu erkennen. Das geschieht erst beim nächsten Überflug.

Mit wackelnden Tragflächen jagen sie zum drittenmal über die Kameraden hinweg, ehe sie wieder auf Kurs gehen. Schon kurz darauf hört Bonin erneut die Stimme des Kapitäns. Er ruft eine Seenotzentrale und gibt einige Male den ungefähren Standort der Notgewasserten durch.

Der Luftschaubenkreis der »weißen Eins« dreht leicht nach Süden. Grote drückt die Maschine noch tiefer auf das Wasser hinab. Bonin bleibt dicht neben ihm. Eine kribbelnde Unruhe hat sich in ihm ausgebreitet. Bald wird es keine Gefahren mehr geben. Sie werden die Küste überfliegen und dann auf den eigenen Flugplatz zusteuern.

Alles ist bereits unwichtig geworden, was hinter ihm liegt. Nur noch die Freude auf den bisher größten Augenblick seines Jagdfliegerlebens ist existent: jene Zeitspanne, während der er mit wackelnden Tragflächen über das Rollfeld fliegen wird, um seinen ersten Abschuß anzugeben...

Die Warte auf dem Liegeplatz der »Ersten« betrachten ihre Uhren in immer kürzeren Zeitabständen. Eder, der Oberwerkmeister, hat sich unter die Männer gemischt. Mit nackten Oberkörpern umringen sie ihn, Ölspuren auf den Gesichtern, dunkel verschmiert die Hände. Alles ist versammelt, was noch eine Maschine oder keine mehr zu pflegen hat.

Einige der Flugzeugführer sind schon gelandet, aber sie gehörten alle zur anderen Staffel. Doch da brummt es wieder am Himmel.

Der Obergefreite Potter, Bonins 1. Wart, hebt eine Hand über die Augen. Auch die anderen blicken jetzt dorthin, wo jeden Moment etwas zu sehen sein muß.

Vier Maschinen kommen in Sicht. Hintereinander drücken sie den Platz an. In kaum hundert Metern Entfernung heulen sie vorüber. Voraus die »weiße Vier« von Leutnant Reuter. Die Tragflächen

bewegen sich zum Zeichen eines errungenen Luftsieges. Dahinter die »Me« von Kersten. Auch er wackelt mit den Flügeln.

Die Männer am Liegeplatz reißen die Arme hoch. Mützen fliegen in die Luft, Augen strahlen. Denn diese Erfolge kommen auch auf ihr Konto. Von ihrer sorgfältigen und fachmännischen Arbeit hängt es jedesmal ab, ob die Jagdflugzeuge die schwere technische Belastungsprobe eines Einsatzes durchstehen oder nicht.

Reuter schwebt bereits zur Landung an. Dahinter tuckern die restlichen Maschinen dem Landekreuz entgegen.

Am Horizont tauchen weitere Flugzeuge auf. Sie sind ebenfalls von der zweiten Staffel. Dann wird es wieder ruhig am Himmel.

Die gelandeten »109« kommen angerollt. Umringt von den Warten, steigt Reuter aus der Kabine. Sein Gesicht leuchtet unter den Schweißkringeln, mit denen es bedeckt ist. Das übliche Geschrei hat bereits begonnen. Hinter dem Leutnant kommt Kersten angestapft. Keine Spur von Erregung oder Nervosität ist ihm anzusehen. Er muß einmalige Nerven haben. Der Obergefreite Schirra, Moosbachers »Erster«, zieht den Oberwerkmeister am Jackenärmel und deutet nach Westen.

Zwei weitere Messerschmitt-Maschinen sind dicht über dem Horizont zu sehen. Eine schnellt gerade aus dem Tiefflug in die Höhe und schert danach in einem Turnbogen in eine Messerkurve. Die zweite bleibt in der ursprünglichen Flugrichtung und dröhnt mit hoher Geschwindigkeit auf den Platz zu. Die Tragflächen beginnen sich zu bewegen. Gleichzeitig wird die große Kennnummer auf der Rumpfseite sichtbar. Es ist Bonins »weiße Sieben«!

»Mensch«, schreit der Obergefreite Potter mit schriller Stimme, »mein Baby hat einen!« Er hüpfte in die Höhe und haut dann dem schmächtigen Oberwerkmeister mit so viel Nachdruck die Hände auf die Schultern, daß dieser in die Knie geht.

Doch in solchen Augenblicken gibt es keine Dienstgradunterschiede und keinen Vorgesetzten - Firlefanz. Die Freude über den gemeinsamen Erfolg verwischt alle Unterschiede. Der Obergefreite Potter schreit noch immer. Es geht bald nicht mehr. Mit seinem dicken Körper vollführt er die ulkigsten Bewegungen. Wie ein gemästeter Tanzbär, denkt Eder schmunzelnd.

Potter hat nur noch Augen für »seine« Maschine. Die von Grote beachtet er gar nicht mehr. Auch der Kapitäne fliegt jetzt mit wackelnden Flächen über das Rollfeld.

Reuter schüttelt den Kopf.

»Der Kleine!« staunt er. »Sieh mal an!«

Der ganze Haufen ist nun versammelt. Keinen hat es mehr in der Liegeplatzbaracke gehalten. Sogar der dürre Fischer, Ordonnanzgefreiter der »Ersten«, war dem Obergefreiten Kuzorra, dem Gefreiten Erbacher, dem Obergefreiten Pape und dem Gefreiten Leinweber zum Abstellplatz der Maschinen gefolgt. Sie hatten auch an diesem Einsatz nicht teilgenommen, weil ihre Maschinen noch nicht klar waren.

Bonin kommt nun angerollt, viel schneller als sonst. Alle laufen auf die Me 109 zu. Der Obergefreite Potter zieht sich am Rumpf hoch und steigt auf die linke Tragfläche. Als erster sieht er das verschwitzte, erschöpfte, aber doch so glückliche Gesicht des jungen Fähnrichs ganz aus der Nähe. Die Plexihäube wird hochgedrückt. Schon im nächsten Moment liegen Potters Hände auf den Schultern des Fähnrichs.

»Gratuliere!« kräht er mit einer Stimme, die vom vielen Schreien schon ganz heiser geworden ist. »Mensch, Herr Fähnrich, wie war es denn?«

Bonin winkt ab und tastet über die Gurte. Potter pellt ihn heraus. Auf dem anderen Flügel stehen jetzt noch zwei weitere Warte. Sie ziehen den Fähnrich aus der Kabine, reichen ihn an die Kameraden weiter, und dann beginnt der übliche kurze Triumphzug auf den Schultern und rings um die Maschine. Vor Reuter stellen sie den Jungen wieder auf die Beine.

»Herr Leutnant... !« Er ist noch völlig außer Atem.

»Meinen Glückwunsch, Bonin! Ist 'n verrücktes Gefühl beim erstenmal, was?«

Der Fähnrich nickt. Einer reicht ihm eine Zigarette und Feuer. Grote schiebt sich nun durch den ausgelassenen Haufen. Bonin bemerkt ihn und will zur Meldung ansetzen.

»Nicht nötig«, sagt Grote. »Hab' schließlich alles mitgekriegt. Haben Sie prima gemacht, Bonin. Wenn es so weitergeht, können wir uns hinter Ihnen verstecken.« Er entdeckt den Ordonnanzgefreiten und winkt ihn heran. »Sie wackeln da noch hier herum? Wenn wir rüberkommen und es steht nicht irgend etwas Trinkbares auf der Platte, hüpfen Sie dreimal um den Platz!«

»Jawohl, Herr Oberleutnant«, kichert der Gefreite, ein Prachtstück von einer Ordonnanz, ein Kerlchen mit einer Schießbrille, den sie alle gern haben und der sich daher Sachen herausnehmen kann, die anderen üble Gymnastikvarianten einbringen würden. Auf seinen krummen Beinen läuft er bereits auf die Baracke zu, und die Flugzeugführer folgen ihm einige Minuten später. Grote spricht noch einige Worte mit dem Oberwerkmeister. Von der Küste her kommen noch zwei Maschinen an. Einer der beiden Me 109 hängt das linke Fahrwerk heraus. Auch der Motor scheint sich keiner guten Gesundheit mehr ,zu erfreuen.

Die Freude des Staffelkapitäns ist wie weggeblasen, denn er weiß, was jetzt passieren kann. Am Start steigt eine rote Leuchtkugel in die Höhe. Drüben beim Werftzelt setzen sich Rettungsfahrzeuge in Bewegung.

Der Flugzeugführer drückt die Maschine aus dem Anflug heraus dem Landekreuz entgegen. Hinter Grote halten die Warte den Atem an. Auch die Flugzeugführer sind stehengeblieben und blicken zum Rollfeld hinüber. An der Bemalung der Luftschaubennabe können sie erkennen, daß es sich um die Maschine einer fremden Staffel handelt. Sie ist jetzt schon dicht über der Erde und wird plötzlich ruckartig nach rechts gedreht. Die Absicht des Kameraden in der Kabine ist eindeutig: Er will das Fahrwerk wegscheren, das offenbar zerschossen ist und sich nicht mehr einfahren läßt.

Sekunden später ist es soweit. Ein knirschendes Geräusch übertönt das Tuckern des Motors. Das Federbein wird durch den Aufprall nach hinten weggerissen. Mit taumelnden Bewegungen schießt die Jagdmaschine über den Boden, berührt ihn und wird wieder hochgeschleudert. Beim nächsten Aufklatschen bleibt sie unten, rutscht über das Gras und kommt zum Stillstand. Grote nimmt seine Mütze ab. »Da hat der liebe Gott seinen Daumen dazwischen gehabt«, murmelt er. Neuer Schweiß steht auf seiner Stirn. Er winkt dem Oberfeldwebel zu, fingert eine Zigarette aus der Brusttasche und nähert sich dann den anderen.

Drinnen im Liegeplatz steht tatsächlich eine Flasche mit den dazugehörigen Trinkgefäß auf dem Tisch. Hinter den Brillengläsern des Gefreiten Fischer funkelt es schelmisch. Sie gehen an ihm vorbei, stupsen ihn in die Seite oder klopfen ihm anerkennend auf die Schulter. Das Radio ist ebenfalls eingeschaltet. Nacheinander sinken sie auf ihre Stammplätze. Einer schenkt ein. Dann trinken sie sich zu.

Der Oberleutnant steht wieder einmal am Fenster. Er blickt über das Rollfeld, wo ein Bergefahrzeug gerade die demolierte Maschine wegzieht. Auf dem Platz ist es ruhig geworden, am Himmel auch. Ein Einsatz ist endgültig zu Ende gegangen. Grote erinnert sich erst wieder an die Begegnung auf See, als er Bonin aufgeregt hervorsprudeln hört:

»... es war Moosbacher. Man konnte ihn deutlich erkennen.«

»Ja«, sagt Grote, »er war es. Und nun können wir nur noch hoffen, daß sie ihn finden und ihnen niemand ins Handwerk pfuscht, wenn sie ihn herausfischen wollen. Ihn und die anderen.« Er schiebt wieder eine Zigarette in den Mund. Der Gefreite stürzt herbei und hält sein Sturmfeuerzeug hoch. Die Flamme ist so lang, daß Grote unwillkürlich zurückzuckt. »Ein Flammenwerfer, verdammt!« knurrt er, dann geht er auf einen Sessel zu.

Sie sehen ihn an, schweigend, erwartungsvoll. Er hat ihnen aber nichts Besonderes mitzuteilen, im Gegenteil.

»Wie es über London war, das erörtern wir später. Von meiner Seite also vorläufig kein Wort mehr darüber. Trinkt mir aber nicht zuviel. Es ist noch nicht Abend. - Und nun auf Sie, Bonin, und natürlich auch auf alle anderen, die es heute geschafft haben.«

Aus dem Radio schallt Marschmusik. Dann meldet sich der Sprecher des Wehrmachtsberichts. »Lauter machen«, sagt Grote.

Reuter dreht an dem schwarzen Knopf und lehnt sich danach an die Wand, die Hände in den Hosentaschen. Da geht es auch schon wieder los:

»... die Angriffe unserer Luftwaffe gegen die wehrwirtschaftlich besonders wichtigen Objekte von London, die in der Nacht vom 6. auf den 7. September begonnen hatten, wurden auch am 7. und in der Nacht zum 8. September fortgesetzt. Diese Angriffe sind die Vergeltung für die von England begonnenen und in den letzten Wochen gesteigert geführten britischen Nachtangriffe auf Wohnviertel und andere nichtmilitärische Ziele im Reichsgebiet...«

Oberleutnant Grote lehnt den Kopf zurück. Vergeltung! denkt er. Ob es wirklich so ist? Hatte man nicht vor einiger Zeit gehört, daß schon in der Nacht zum 25. August einigen von unseren Bomberbesetzungen über London etwas passiert ist? Wenigstens redeten sie auch beim Geschwader davon. Aus Versehen sollen Bomben auf Rochester und in Londoner Stadtviertel gefallen sein. Göring soll danach voller Zorn angefragt haben, wer dafür verantwortlich war. Und danach kamen die Tommies nach Berlin. Zum erstenmal! Der Teufel mag wissen, wie es in Wirklichkeit gewesen ist...

Die monotone Stimme aus dem Lautsprecher dringt wieder in sein Bewußtsein:

»... der Reichsmarschall leitet persönlich den Einsatz von Nordfrankreich aus...«

»Da kann ja nichts mehr schiefgehen«, knurrt einer. Wahrscheinlich war es sogar Reuter. Grote kümmert sich nicht darum.

»... in ununterbrochener Folge fielen bis jetzt über eine Million Kilogramm Bomben aller Kaliber auf das Hafen- und Industriegebiet an der Themse... Große Feuersbrünste wüten in der Umgebung der Docks. In kraftvollen Vorstößen kämpften Jagdflugzeuge den Weg der Kampfflugzeuge nach London frei...«

»Macht drei Mark fünfzig«, läßt sich jetzt der knochentrockene Kersten vernehmen und sieht dabei zur Decke hinauf. Sein Gesicht verzerrt sich zu einem kaum merklichen Grinsen, doch schon Sekunden später wird es wieder ernst.

»Der Gegner flog bei Nacht nach Deutschland ein. Eine Welle wendete sich gegen Süddeutschland... Der andere Teil - wie in den bisherigen Nächten nach Berlin - wurde zum vorzeitigen Bombenabwurf gezwungen. Bomben richteten an einer Kirche in Hamm Schaden an.«

Kersten zerdrückt seine Zigarette im Aschenbecher. Dann geht er hinaus.

Er ist kaum verschwunden, als das Telefon klingelt. Grote reißt den Hörer an sich. Mit strahlendem Gesicht springt er aus dem Sessel.

»Wunderbar«, hören sie ihn sagen, »das ist ja ganz herrlich. Ihr habt die Jungs also bereits an Bord! Ja, Ende, und vielen Dank auch!«

Er läßt den Hörer sinken. Der Gefreite Fischer fängt ihn auf und legt ihn auf den Kasten.

»Sie haben Moosbacher und die anderen schon gefunden«, sagt Grote. Er wendet sich an den Ordonnanzgefreiten: »Fischer, wenn er hier hereinkommt, will ich eine deiner Höchstleistungen bewundern können, klar?«

»Das ist doch selbstverständlich, Herr Oberleutnant!«

»Und jetzt schaltet den Scheißkasten auf 'ne andere Gegend!« schreit Grote. »Los, etwas Leben in die Bude!«

»Schenkt mir noch einmal ein!« seufzt Grote. »Wer weiß, was heute noch alles anliegt.«

\*

Die Gesichter der Mechaniker wirken müde, aber auch das von Pilot Officer Stone sieht nicht gerade wie nach einem Sanatoriumsaufenthalt aus. Die üble Geschichte mit dem Luftkampf über der See, die anschließende Notwasserung und alles andere, was danach geschah, haben doch ihre Spuren in ihm hinterlassen.

Während er über den Cockpitrand der »Spitfire« dem emsigen Treiben der Monteure zusieht, denkt er wieder einmal an seine schnelle Rettung. Wie er später von der Besatzung der Seenotmaschine erfahren hatte, waren sie keineswegs auf ihn angesetzt worden, sondern auf zwei andere in der See schwimmende Flieger. Daß sein Schlauchboot sich gerade auf ihrem Flugweg befand, dürfte er getrost als ein reines Wunder ansehen, hatte ihm der Pilot - ein bärbeißiger, älterer Flight Sergeant der Reserve - während des Rückflugs erzählt.

Es war nun vorbei, und Stone hatte sich geschworen, es nie wieder so weit kommen zu lassen. Drunten fummelt der Erste Mechaniker seiner Maschine, Corporal Brown, am Startwagen herum. Stones Blick schweift über ihn hinweg. Neben ihm stehen die zwei anderen »Spits« des halben Flight (ein Flight = sechs Maschinen). Die Piloten halten sich ebenfalls schon in den Kabinen auf, angeschnallt wie er, bereit für den Start.

Stone lauscht in sich hinein und stellt dabei fest, daß es mit seiner Ruhe nicht gerade zum besten bestellt ist. Die Tatsache, daß der bevorstehende Einsatz eigentlich einen reinen Patrouillenflug an die Südküste darstellt, begeistert ihn ebenfalls nicht besonders. Er hatte diesen Auftrag daher auch mit gemischten Gefühlen entgegengenommen und sich dabei des Eindrucks nicht erwehren können, daß man ihm lediglich Gelegenheit geben wollte, sich nach seiner Niederlage über See zuerst einmal wieder an die Luft zu gewöhnen.

Der Corporal sieht herauf und deutet auf seine Uhr. Er hat recht, denn es ist soweit. Noch einmal blickt Stone über das Flugfeld. Unzählige aufgefüllte Bombenkrater deuten auf die Aktivität der deutschen Kampfflugzeuge hin. Es war die Hölle gewesen, als sie Ende August scharenweise über die Flugplätze im Raum von London gedroht waren und eine gewaltige Verheerung angerichtet hatten. Dutzende von »Messerschmitts« waren bei ihnen gewesen, und nach dem Ende der schweren Bombardements hatten die Rollfelder dann einer Mondlandschaft geglichen. Die Krater waren inzwischen wieder aufgefüllt und eingeebnet, aber die Flugplatzgebäude sehen dafür auch jetzt noch um so übler aus.

Der Startwagen ist bereits an das Bordnetz angeschlossen. Zwei Knöpfe an der rechten Seite des Armaturenbretts, und der Rolls-Royce-Motor beginnt sich zu drehen. Abgaswolken quellen aus den Auspuffen, das Cockpitdach schließt sich. Routinemäßig überprüft Stone die Bremsen, den Stand der Trimmung und der Kühlerklappen. Alles in Ordnung. Vor ihm donnert der »Merlin« auf immer höhere Touren. Ein Zittern läuft durch die Zelle. Die beiden anderen »Spits« werden ebenfalls abgebremst. Seit das Kabinendach geschlossen ist, hat Stone wieder einmal das verdammte Gefühl, von der Außenwelt völlig abgeschlossen zu sein. Irgendwie ist es auch so. Niemand wird ihm jetzt mehr helfen können, und selbst der beste Rat würde ihm nichts mehr nützen.

Drüben vor der Terrasse der Messe steht ein mittelgroßer Pilot, auf einen Stock gestützt. Es ist Squadron Leader (Major) Douglas Bader, ein Mann mit zwei Beinprothesen und trotzdem eines der Asse der Royal Air Force. Bader mußten nach einem Flugzeugunfall im Dezember 1931 beide Beine amputiert werden. Er war vor einer Stunde mit seiner »Hurricane« auf dem Platz gelandet, warum, das wußte wahrscheinlich nur Flight Lieutenant (Hauptmann) Osborne, der Staffelführer. Es gab außer Bader noch manche andere, die während der schweren Luftschlachten der vergangenen Wochen

bemerkenswerte Erfolge errungen hatten; aber das alles sind Gedanken, die nicht gerade zur Hebung der eigenen Stimmung beitragen.

Die Zeit ist gekommen. Ein Handzeichen zu den beiden anderen hinüber, dann rollt Stone auf den Start zu. Sekunden später heult der Motor auf Vollast (Vollgas). Die Maschine ruckt nach vorn, wird schneller und schneller. Mit kurzen Ruderbewegungen hält Stone sie auf dem Startkurs. Die »Spitfire« beginnt zu tänzeln, löst sich vom Boden und bleibt in der Luft.

Aus einer leichten Linkskurve heraus beobachtet Stone das Startmanöver der beiden anderen Maschinen. Es verläuft reibungslos. Sie kommen von unten her auf ihn zu und reihen sich auf ihre Positionen. In der Form eines Pfeiles gehen sie zum Steigflug über. Die Erde wird ferner. Im Norden schiebt sich die Silhouette Londons aus dem Dunstschleier. Immer weiter klettert die Höhenmessernadel nach oben. Das Sichtfeld wird größer. Ein schneller Blick durch den Himmel. Zu dieser frühen Morgenstunde scheinen noch keine arideren Flugzeuge in der Luft zu sein. Drunter zieht das Oval des Flugplatzes von Kenley vorbei. Weiter oben der Platz von Biggin Hill. Links daneben Croydon und weiter im Norden, jenseits der Themse, die Jägerbasis von Hornchurch. Der weiße Dunstschleier hält den Flugplatz noch verdeckt.

Die spitzen Bugpartien der drei »Spitfires« liegen bereits auf Südkurs. Wolken hängen am Himmel, und es sieht geradeso aus, als ob nun eine Schlechtwetterfront im Anzug wäre. Die ersten grauen Fetzen huschen an der Kabine vorbei, dann prallt das gleißende Licht der Morgensonne gegen die Frontscheibe. Unter den Tragflächen liegt ein Wolkengebirge von einmaliger Schönheit, aber einige Dutzend Meilen weiter südlich beginnt schon die Zone, in der man sich romantische Gedanken dieser Art am besten erspart.

In den Kopfhörern bleibt es still. Bis jetzt hatte sich noch keine Bodenstation gemeldet. Es lag auch kein Grund dafür vor. Die Aufgabe der Kette ist klar umrissen worden, und was zu tun sein wird, hat ihr Führer zu bestimmen. Stone lockert die Gurte und nimmt den Gashebel ein kleines Stück zurück. Sie haben inzwischen eine Höhe von 10.000 Fuß (3.050 Meter) erreicht. Voraus schimmert unter einem weiten Wolkenloch die Südküste. Die Wasseroberfläche des Kanals liegt wie ein vergoldetes Filigran im Sonnenlicht. Mit hastigen Bewegungen schiebt Stone die Atemmaske vors Gesicht. Die beiden anderen haben es bereits getan. Es sind zwei Sergeants, McLeod und Humble mit Namen.

Stone beobachtet wieder nach vorn. Der Himmel über dem Kanal ist frei von Wolken. Auf der Höhe von Dover blickt er zur Nordsee hinüber. Wieder einmal erinnert er sich an den Deutschen in der »Messerschmitt«, der damals über sein Schlauchboot weggeflogen war. Er weiß, daß er diese Szene sowenig vergessen wird wie alles andere, was zuvor geschehen war. Nach einem schnellen Blick in die Flugrichtung schaltet er die acht Browning-Maschinengewehre ein...

\*

Über den Feldern rings um den Flugplatz hängen noch dünne Dunstschwaden. Allmählich zerdampfen sie unter der Sonneneinstrahlung und wehen wie heller Rauch auseinander. Vom Liegeplatz her dudelt das Radio.

Die Flugzeugführer der »Ersten« genießen die Frühsendung einer englischen Station, die Tanzmusik liefert.

Kersten trommelt die Melodie mit er Linken auf die Rumpfwand. Er sitzt schon seit einer halben Stunde der Kabine, einen irgendwo organisierten Sonnenschirm über sich, im Kopf noch die deutliche Erinnerung an die Feier des gestrigen Abends. Wieder einmal waren sie zusammengesessen und hatten eine Flasche geleert, blöde Sprüche geklopft, Viel gelacht und zu vergessen versucht, daß der nächste Tag dem vergangenen wahrscheinlich nicht viel, nachstehen und wohl so ziemlich das gleiche bringen würde: einen oder zwei Einsätze, den Bomber-Begleitschutz der freie Jagd, eine saftige Kurbelei über London oder sonstwo, einen eisenhaltigen Himmel, Leuchtspurgarben, Schreie im FT, jubelnde Siegesmeldungen, Rufe des Entsetzens und schließlich im günstigsten Falle das Verschwinden nach Süden.

Vorläufig hat der neue Tag für Kersten und den Fähnrich Bonin aber etwas anderes parat: das zermürbende Warten in der Maschine, angeschnallt, die Fallschirmsgurte und die Schwimmweste um den Leib, die Kopfhaube griffbereit über dem Kabinenrand. Mit einem Wort: Alarmrotte!

Zwischen den Tragflächen der beiden Maschinen hocken die Warte im Gras und spielen Skat. -Sie haben getan, was ihre Pflicht und was nötig war. Jetzt können sie nur noch warten, auf den Befehl zum Alarmstart oder auf das Ende der Sitzbereitschaft.

Fischer kommt vom Liegeplatz her, krummbeinig, mit miesem Gesicht, eine Flasche Limonade in der Hand. Er klettert auf die Tragfläche, schenkt Kersten einen Becher voll und watschelt dann zu Bonin hinüber. Grote taucht vor der Baracke auf-, winkt kurz herüber und verschwindet wieder. Auf dem Platz herrscht eine so friedliche Stille, daß es einem schon verdächtig vorkommt. Kein Motor läuft, kein Wagen fährt herum, kein Krad.

Die Sonne wird stärker, und der erste Schweiß dieses Tages bildet sich auf der Stirn.'

Fluchend wischt Kersten die Tropfen ab, äugt zu Bonin hinüber, legt dann den Kopf gegen die Panzerplatte hinter dem Sitz und schließt die Augen. Er denkt an alles mögliche: an die kleine Heimatstadt im Westfälischen, an die Meldung im Wehrmachtsbericht, daß die Tommies Hamm angegriffen hatten, an ein Mädchen, dem er gestern nachmittag einen Brief geschrieben hatte, und dann wieder an die Gegend über London. Aus dem Radio erklingt jetzt die Stimme eines Sprechers. Er redet deutsch, obwohl er zur anderen Partei gehört. Man kennt das.

Der Schädel brummt immer noch, aber Kersten merkt es jetzt nicht mehr, weil er eingeschlafen ist. Doch schon nach kurzer Zeit reißt ihn lautes Geschrei aus seinem ersten Traum. Er hebt den Kopf, sieht das erregte Gesicht seines 1. Wartes, des Hauptgefreiten Barlog, vor sich, den Zweiten Wart auf der rechten Tragfläche und in der Nähe seinen mit den Armen herumfuchtelnden Oberleutnant. Gleichzeitig bemerkt er auch die Leuchtkugel, die soeben vom Gefechtsstand aus in die Luft gejagt wurde.

Alarmstart also!

Mit einem schnellen Zug knallt er die Kabinenhaube zu, schaltet die Zündung ein und horcht auf das Jaulen des Rotors. Der Gefreite auf dem rechten Flügel kurbelt immer schneller. Dann ist die nötige Tourenzahl erreicht. Kersten zieht die Kupplung. Der Motor kommt mit knallenden Stößen. Draußen auf der Tragfläche preßt der Hauptgefreite Barlog sein verschmiertes Käppchen gegen den Kopf und rutscht dann auf die Erde.

Benins DB-601-Triebwerk läuft ebenfalls. Die Alarmrotte der »Zwoten« rollt bereits zum Start.

In den Kopfhörern beginnt es zu knistern. Der 1. Wart verschwindet unter der Tragfläche und löst die Bremsklötze. Mit angezogenen Bremsen jagt Kersten den Motor noch einmal auf ein atü Ladedruck und beachtet die Überwachungsinstrumente. Keine Unregelmäßigkeiten. Ein kurzes Zeichen zu Bonin hinüber, dann schiebt er langsam den Gashebel vor. In der engen Kabine ist es so heiß wie neben einem glühenden Ofen. Die Warte winken. In der FT-Haube zwitschert es. Eine Stimme gibt die erste Lagemeldung. Kersten hört kaum auf die Zahlenangabe. Meistens stimmt sie sowieso nicht. Nur das Quadrat merkt er sich.

Die Me 109 dröhnt bereits am Startposten vorbei. Ein Tritt auf das linke Seitenruder, die Maschine schwenkt herum. Rechts schießt Bonins Krähe heran, stoppt, dreht in die Startrichtung.

Noch eine Leuchtkugel vom Gefechtsstand her. Ein schneller Blick über die Instrumente. Alles in Ordnung. Die Rechte wandert in die Höhe. Fertig? heißt das. Der Fähnrich nickt.

Wieder wandert der Gashebel nach vorn, und der Motor heult auf. In immer schnellerem Tempo rollt die Jagdmaschine über die Startbahn. Die Zeiger der Instrumente pendeln, rucken, steigen und bleiben vibrierend auf den Normalwerten stehen. Das Leitwerk kommt in die Höhe. Ein mechanischer Druck auf das rechte Seitenruder. Das gefürchtete Ausbrechen nach links wird dadurch verhindert. Selbst einer mit einigen tausend Starts kann noch querbeet irgendwo auf eine Halle oder sonstwas zurasen, falls er das vergessen sollte. In dieser Beziehung ist die Me 109 ein ganz tückisches Luder. Sie wird eigentlich erst brav und gehorsam, wenn sie in der Luft liegt.

Bei Kersten ist das bereits der Fall. Die Federbeine des Fahrwerks verschwinden in den Tragflächen, auch die Landeklappen folgen. Röhrend schwingt sich die »Me« in die Höhe.

\*

Voraus leuchtet das Wasser des Kanals im Sonnenlicht. Der Höhenmesser steht auf 15.000 Fuß (4.572 Meter). Es ist ein herrlicher Morgen, und Pilot Officer Stone wird erneut von Gedanken heimgesucht, die zu dieser Zeit eigentlich nicht in das Cockpit eines Einsatzflugzeuges passen. Doch die Ruhe ringsum, der »saubere« Himmel, das schnelle, scheinbar schwerelose Dahinhuschen über die englische Südküste - all das läßt auch ihn die Rauchwolken der Brände über London vergessen und noch einiges mehr.

Ein Blick zu den zwei anderen »Spits«, die etwa zwanzig Meter entfernt links und rechts von ihm auf Westkurs hängen. Das grelle Sonnenlicht überflutet die Kabinen und erzeugt zuckende Lichtreflexe. Es handelt sich dabei um Erscheinungen, die einem Gegner den eigenen Standort besser verraten können als manche Funkführung.

Leutnant Stone blickt wieder nach unten. Sie überfliegen die Küste zwischen Dover und Rythe. Drüben über dem französischen Kanalufer ist immer noch keine Spur eines feindlichen Flugzeuges zu entdecken. Stone ist nicht unglücklich darüber. Die sonnenschillernde Wasseroberfläche unter den Tragflächen erinnert ihn erneut an das Debakel über der See. Noch einmal läßt er die einzelnen Details der entscheidenden Kampfphase an sich vorüberziehen, und wieder tröstet er sich mit der Vermutung, daß es sich bei dem Deutschen sicherlich nicht um einen Anfänger gehandelt hatte. Dafür war der Angriff zu trickreich und zu gekonnt angesetzt gewesen. Die Garben lagen in Sekundenschnelle im Ziel. Für Augenblicke hat Stone das Gefühl, alles noch einmal nachzuerleben: das Krachen der Einschläge, das Taumeln der Maschine, den Geruch des Brandes, den Schock in den Gliedern und schließlich die Notwasserung. Das alttümliche Flugboot war ihm wie ein Geschenk

des Himmels erschienen, und noch am gleichen Tag war er wieder bei der Staffel aufgekreuzt. Niemand hatte ein ironisches Wort über sein Mißgeschick verloren, denn keiner wußte schließlich, ob ihm nicht eines Tages das gleiche passieren würde. Denn für jeden von ihnen gab es während eines Feindfluges ebenso wie für die Deutschen nur drei Möglichkeiten: Sieg mit glatter oder verunglückter Landung, Fallschirmabsprung oder Notwasserung - bestenfalls!

Sie haben inzwischen die Mitte des Kanals erreicht, und Stone beschließt, es dabei zu belassen. Der Staffelführer hatte ihm den Auftrag zur Patrouille über der Südküste gegeben, zu einer Mission<sup>9</sup> also, in deren Verlauf - vor allem zu dieser frühen Morgenstunde - eigentlich nicht" allzuviel passieren konnte. Patrouille! Das Wort hinterläßt auch jetzt wieder einen bitteren Nachgeschmack. Denn schließlich sah es wirklich danach aus, als ob man ihn nach seiner Niederlage bei Dover wie ein Flugküken erst mal wieder an die eisenhaltige Gegend über der Insel gewöhnen wollte.

Der Gedanke an diese sicher nicht von der Hand zuweisende Möglichkeit lenkt Stones Blick unwillkürlich zur jenseitigen Kanalküste hinüber. Aber die Deutschen scheinen noch immer keine Lust zu haben. Oder der Treibstoff ist ihnen zu schade. Was sind auch schon drei armselige »Spitfires«, die über der Mitte des Kanals in der Luft herumschwirren? Oder aber sie brüten schon wieder einen ihrer größeren Raids aus, der sie auch an diesem Tag wahrscheinlich ebenfalls nach London führen würde.

Die Luftschaubennabe der »Spitfire« dreht sich der Insel entgegen. Die anderen Maschinen unterscheiden und scheren anschließend wieder auf ihre Positionen. Stone blickt über das Land, auf dem die Morgensonne die letzten Dunstschwaden vertreibt. Drobene, wie ein Ring um London, liegen die schwer zerstörten Flugplätze. Tagelang waren die »Heinkels« und »Dorniers« darüber hinweggedröhnt und hatten nachhaltige Verwüstungen angerichtet. Wieder einmal muß Stone an jene schaurigen Tage denken, wo ein Luftalarm den anderen abgelöst hatte.

Und dann, als schon keiner mehr daran glaubte, daß bei einer Fortsetzung dieser konzentrisch durchgeföhrten Attacken auch nur noch eine Jagdmaschine in die Luft zu bringen wäre, war das große Wunder geschehen. Die Deutschen hatten sich um die Jägerflugplätze nicht mehr gekümmert und mit ihren Angriffen gegen London begonnen. Auf den von vielen Bomben durchlöcherten und inzwischen wiederhergestellten Rollfeldern aber herrscht nun eine fast noch größere Aktivität als zuvor. Und sicher wird es nicht mehr lange dauern, bis auch die schwersten Schäden behoben sind und der Einsatzbetrieb wieder völlig normal durchgeföhr werden kann.

Vor irgendwoher erklingt eine Stimme aus den Kopfhörern. Die Anweisung gilt aber wahrscheinlich einer anderen Formation.

Stone blickt auf die Borduhr. Es ist sechs Uhr dreißig. Noch eine halbe Stunde, dann werden sie wieder landeinwärts drehen, in Kenley zur Landung ansetzen und in der Messe erst einmal einen richtigen Tee trinken. Eine oder zwei Stunden später wird dann aber garantiert wieder der Teufel los sein, falls das Wetter sich nicht noch weiter verschlechtern sollte. Zur Zeit sieht es ganz danach aus.

Plötzlich beugt sich Stone überrascht nach vorn. Er wischt sich über die Augen, aber die beiden glitzernden Punkte über dem französischen Kanalufer bleiben vor dem Horizont. Schon im nächsten Moment ist alles vergessen, was Stone soeben noch beschäftigt hätte: der Gedanke an die Landung, an die Messe und an den heißen Tee, die geliebte Pfeife, den Stammsessel auf der Terrasse. Die kleinen Pünktchen sind inzwischen nämlich schon bedeutend größer geworden. Soeben haben sich noch zwei hinzugesellt. Für Stone gibt es bereits keinen Zweifel mehr:

Es sind Messerschmitt-Jäger, die sich über der französischen Küste im Steigflug befinden...

\*

Der Fahrer des Luftwaffen-Lkw hat die Straße von Calais nach Ardres ziemlich für sich. Es ist noch früh am Morgen, die Sonne lacht; ein Tag also, an dem man sich nur ungern daran erinnert, daß Krieg ist. Dieser macht sich zu dieser Stunde ohnehin nicht bemerkbar. Am Himmel ist es ruhig, und es wird wohl noch einige Zeit vergehen, bis die üblichen Flugzeugschwärme in Richtung Kanal und nach England hinüberfliegen werden. Dem Gefreiten ist das alles auch ziemlich egal. Er ist schon über dreißig, macht bei einer Horstkommandantur in der Nähe von Calais Dienst und kann sich dort eigentlich über nichts beklagen. An diesem Morgen hatten sie ihn weggeschickt, um auf dem Flugplatz von St. Omer eine Kiste mit Ersatzteilen abzuholen. Eine Sache also, bei der man sich keinen Zicken aus der Krone bricht und...

Die seltene Figur am Straßenrand beendet die angenehmen Gedanken. Automatisch nimmt der Gefreite den Fuß vom Gas und läßt den Wagen ausrollen.

Der Landser mit der zerknitterten Drillichhose, einer viel zu engen Jacke um die breiten Schultern und einem zerquetschten Schiffchen auf dem Kopf kommt an den Wagen heran.

»Kannst du mich bis Ardres mitnehmen, Kumpel?«

»Warum nicht?« erwidert der Gefreite. »Aber höchstens bis dorthin. Muß nämlich weiter nach St. Omer.«

»Fein«, sagt der andere. Er schnappt sein kleines Bündel, läuft um den Kühler herum und schwingt sich auf den Beifahrersitz. Während er den 1. Gang einlegt, betrachtet der Fahrer das magere Gesicht mit dem schwarzen Lockenpelz darüber. Die Augen sind genauso dunkel. Von Dienstgradabzeichen ist nichts zu sehen.

»Wo gehörst du eigentlich hin?«

»Zu einem Jagdfliegerhaufen!«

»Hm!« Der Gefreite äugt wieder zu dem Kameraden hinüber, der seltsam aufgesprungene Lippen hat.

»Schmiermaxe, was? Oder vom Putzlappengeschwader, wie ihr so sagt, he?«

»Nicht direkt«, erwidert der mit dem Drillchanzug. »Heiße übrigens Moosbacher, und du?«

»Siebenkorn!« Wieder ein prüfender Blick auf das sonnengebräunte Gesicht. »Laufen sie bei euch alle einzeln in der Gegend herum?«

»Nicht absolut«, erwidert Moosbacher, mit der Zunge über die immer noch brennenden Lippen fahrend, »wie sich das halt so gibt. Ich war zu einer kurzen Badereise abkommandiert.«

»Blödsinn!« ergrimmt sich der Gefreite. »Wenn du mich auf den Arm nehmen willst, fliegst du raus. Was hast du überhaupt am Ärmel? Gefreitenwinkel oder so?«

»Nichts!« kommt es postwendend zurück. »Hab' das Glump obenrum. Bin Feldwebel. Kann nichts dafür!«

Der Fahrer tippt unwillkürlich auf die Bremse.

»Was?« wundert er sich. »Feldwebel? Und da...?« Er schluckt einige Male. »Entschuldigung, Herr Feldwebel, hab' das ja nicht ahnen können.«

»Macht auch nichts«, lacht Moosbacher und klopft dem anderen auf die Schulter. »He«, sagt er schon im nächsten Moment, »da vorn haben sie scheinbar Malesten.«

»Sieht so aus«, nickt der Gefreite. Er läßt den Wagen ausrollen und stoppt ihn dicht hinter einer Zugmaschine, die am rechten Straßenrand hält. Ein schwitzender Soldat mit nacktem Oberkörper richtet sich auf. Der Gefreite steigt aus und geht auf ihn zu.

»Gut, daß du gekommen bist, kannst mir vielleicht ein bißchen helfen. Der verfluchte Reifen will nicht rein.«

Moosbacher springt jetzt ebenfalls auf den Boden und geht auf die beiden zu. Keiner kümmert sich um ihn. So läuft er an dem schweren Fahrzeug entlang und steckt sich eine Zigarette in den Mund. Er kommt aber vorläufig nicht mehr dazu, sie anzuzünden. Der Mann, der ganz in der Nähe an einem Baum lehnt, den linken Arm in der Schlinge, ist schuld daran. Er sieht auch jetzt noch nicht herüber und betrachtet den Himmel so angelegentlich, als ob er so etwas noch nie gesehen hätte.

Die Freude bringt den Feldwebel bald um, seine Überraschung hat er schon teilweise verdaut. Er steht immer noch vor dem Motor der Zugmaschine und betrachtet die lange Figur in Pelztiefeln und Kanalbluse. Erst jetzt dreht der andere den Kopf herum. Sein Mund öffnet sich, und seine Augen wirken wie große Glaskugeln. Und dann läßt er einige Worte von sich, die Moosbacher auch im dicksten Gewühl auf seine Spur gebracht hätten:

»Heilig's Blechle, des kann doch nit sei!«

»Anton«, schreit Moosbacher so laut, daß die beiden Kraftfahrer den dicken Reifen umplumpsen lassen und erstaunt die Hälse recken, »du bist...?«

»Lieb's Herrgöttle«, lächelt Eisele, »mei Bulldogg isch do!«

Sie rennen aufeinander zu und sinken sich in die Arme. Erst ein Schmerzenslaut von Eisele bremst Moosbachers überwältigende Freude wenigstens einigermaßen. Er läßt von jetzt an die verletzte Schulter ungeschoren und nimmt dafür den Kopf des Kameraden zwischen seine Hände.

»Anton, was haben sie mit dir gemacht...?«

Das nun beginnende Palaver ist so lautstark und aufschlußreich für die beiden Kraftfahrer, daß sie nicht mehr an ihren Reifen denken.

»Mensch«, sagt der Gefreite von der Horstkommandantur nach einiger Zeit zu dem von der Zugmaschine, »dann ist der also doch einer vom Fliegenden Personal.«

Der andere, ein stämmiger Obergefreiter, zuckt die Schultern und produziert ein Grinsen.

»Kleider machen halt Leute«, meint er, »und ohne Lametta weißt du nie, was für einer drinsteckt.« Er zieht einen neuen Ölstreifen über sein Gesicht. »Die haben auch ihre Sorgen. Haben anscheinend allerhand mitgemacht. Mein Fall war' das nicht. Dann schon lieber mal 'nen Reifen wechseln. Komm, Kumpel, packen wir's jetzt endlich!«

Sie wuchten das Rad wieder in die Höhe und hören dabei einen von den beiden Fliegern sagen:

»Was, den ganzen Tag und die Nacht im Schlauchboot?«

»Hast du das eben mitgekriegt?« schnauft der Obergefreite. »Dann lieber drei Reifen wechseln, verflucht noch mal! So, jetzt haben wir's. Dank dir schön, Kamerad. Den Rest bring' ich allein hin...«

Die Höhenmessernadel nähert sich bereits der 1.000-Meter-Marke. Die Straße von Calais-Wissant-Boulogne flitzt unter den Tragflächen dahin. Voraus leuchtet das Kanalwasser im Licht der Morgensonne. In den Kopfhörern ist es ruhig geworden. Die Bodenstelle hat gesagt, was zu sagen war: »Spitfires« im Quadrat Nordpol-Cäsar 3. Über dem Kanal also. Wie viele, davon war keine Rede gewesen.

Sie steigen immer noch. Die Rotte von der zweiten Staffel hat sich einige Kilometer nach Südwesten abgesetzt. Bonin sieht noch einmal hinüber, während er sich in den Gurten zurechträgt. Rechts von ihm liegt Kerstens »Me«. Er führt die Rotte, und das ist auch richtig so.

Der Fähnrich bewegt den Oberkörper leicht nach vorn. Die beiden Feindmaschinen sind nicht mehr zu übersehen.

Kersten kurvt nach Süden ein, und Bonin lässt seine »109« unter ihm durchscheren. Die Feindjäger fliegen jetzt mit leichtem Westkurs auf die britische Küste zu. Was sie wohl vorhaben? denkt Bonin. Ob es sich nur um eine Routinepatrouille oder um Lockvögel handelt? Er spürt beglückt, wie ruhig er ist. Alles ist anders geworden, seit die erste Feindmaschine, von seinen Bordwaffen getroffen, über London brennend in die Tiefe stürzte. Der Druck in der Magengrube ist nicht mehr so stark, auch die Nervosität im allgemeinen nicht. Wie wird nun dieser Kampf ausgehen, der vermutlich bald beginnen dürfte?

Es ist aber wohl besser, man denkt nicht daran. Kersten vergrößert den Steigwinkel, und Bonin tut es ebenfalls. Die Maschine hängt praktisch an der Latte. Mit Vollast schraubt sie sich in den Himmel hinein. Die englische Küste kommt näher. Wie kleine, bunte Farbkleckse zeichnen sich die Städte im Grün der Landschaft ab. Vor dem Kanalufer einige dünne graue Striche im Wasser: Schiffe!

Von einer Sekunde zur anderen verändern die beiden Engländer ihren Kurs. Sie ziehen herum, neigen die spitzen Motorverkleidungen seewärts und gehen zum Sturz über.

»Aufpassen«, krächzt Kerstens Stimme aus den Kopfhörern, »es geht los!«

Bonin nickt nur. Der Hals ist plötzlich wieder so entsetzlich trocken. Sein Blick wandert durch den Himmel. Die beiden anderen Maschinen von der 2. Staffel schwenken jetzt von Süden her ein. Vier gegen drei! durchfährt es den Fähnrich. Wir müssten es eigentlich schaffen.

Doch auf einmal sind es mehr als drei. Kleine, in der Sonne glitzernde Pünktchen zeichnen sich über der britischen Küste vor dem Blau des Himmels ab. Sie werden mit jeder weiteren Sekunde größer. Aber es bleibt keine Zeit mehr zu weiteren Beobachtungen. Die drei Tommys sind nun höchstens noch fünfhundert Meter entfernt. Sie neigen sich jetzt auf die Tragflächenspitzen und scheren nach unten. Wenige Augenblicke später liegen sie auf Gegenkurs. Mit nach hinten gerecktem Kopf sieht Bonin zu ihnen hinauf. Wie große Augen schillern die Kokarden auf ihren Rümpfen. Im Gegenlicht wirken die Körperkonturen der Piloten wie dunkle, unförmige Gebilde. Bonins »109« dreht hinter der von Kersten in eine enge Messerkurve. Der Motor läuft immer noch auf höchsten Touren. Kerstens Maschine schüttelt sich, als ob sie überzogen worden wäre. Auch Bonin spürt bereits das verdächtige Zittern in der Zelle. Sie hatten den Kurvenbogen praktisch aus dem Steigflug heraus angesetzt. Die Fahrt wird immer geringer.

Da kippt Kerstens »Me« über den Motor nach unten. Sofort drückt auch Bonin nach und folgt dem Kameraden in die Tiefe. Hinter ihm schert die Rottenführermaschine der Briten auf sein Leitwerk ein. Mit immer höherem Singen rauscht der Fahrtwind um die Kabine. Der Atem geht flacher. Von rechts oben zwischen die beiden von der 2. Staffel heran. Über ihnen hängen jetzt drei weitere Engländer. Sie fliegen »Hurricanes«.

Die ersten Schweißbäche rinnen über Benins Gesicht. Kerstens Me 109 stürzt immer noch dem Kanal entgegen. Zum Greifen nahe liegt das Uferland der französischen Kanalküste vor der Frontscheibe. Bonin denkt unwillkürlich an die Tausende von Menschen, die jetzt dort drüben den Luftkampf verfolgen werden. Die »Spitfire« hinter ihm liegt immer noch auf Verfolgungskurs. Bonin sieht nur das schmale Profil.

Als er wieder nach vorn blickt, schießt Kersten fast senkrecht vor ihm in die Höhe. Da zieht auch er den Knüppel nach hinten. Die Bugpartie schiebt sich über die Wasserfläche und wandert nach oben. Gewaltige Kräfte pressen den Fähnrich gegen den Sitz. Von oben her zündeln Leuchtpurgarben durch den Himmel.

Kerstens Maschine dreht in die Rückenlage und sticht aus negativem Sturzwinkel wieder auf den Kanal hinab. Kaum fünfzig Meter entfernt fegen die drei »Spitfires« in geringen Abständen vorbei. Unten ist wieder einmal alles ins Drehen gekommen. Abgehackte Wortfetzen dringen aus den Kopfhörern.

Eine »Hurricane« sticht vor Bonin in die Tiefe, gefolgt von einer Me 109. Kersten ist plötzlich verschwunden. Alles scheint bereits wieder durcheinander zu sein. Verzweifelt hält der Fähnrich Ausschau nach ihm. Aber er sieht ihn nicht mehr. Dafür hört er seine Stimme. Seine Worte sind aber nicht zu verstehen.

Bonins Maschine liegt immer noch auf der linken Tragflächenspitze. Von einer übeln Ahnung gepackt, dreht er den Kopf herum. Im Blendkreis der Sonne hängt etwas wie ein großer Schemen.

Blitze zündeln jetzt daraus hervor. In blitzschneller Reaktion stößt Bonin den Knüppel nach vorn. Er hört das Prasseln von Einschlägen in der Heckpartie, während die »Me« mit schrill jaulendem Motor dem Wasser entgegenrast...

\*

Der Entschluß, den Kampf aufzunehmen und diesen praktisch gar noch zu beginnen, war für Pilot Officer Stone wahrhaftig nicht leicht gewesen. Außerdem war ihm dazu verflucht wenig Zeit geblieben, kaum eine oder zwei Minuten. Schließlich hatte ihm die Entwicklung der Situation die Entscheidung praktisch aus der Hand genommen. Seiner ersten Meldung an die Zentrale war sofort die Nachricht gefolgt, daß eine weitere Patrouille auf das Quadrat angesetzt worden sei. Es bleibe ihm überlassen, den Feind solange hinzuhalten oder sonstige Maßnahmen zu ergreifen.

Dies hatten dann letzten Endes die Deutschen getan, denn es war Stone sofort klar gewesen, daß sie nicht nur zu einem Spazierflug gestartet waren.

Stone kam nicht mehr zu der Überlegung, ob er den Luftkampf auch ohne vorherige Meldung an die Jägerleitstelle begonnen hätte, denn die Ereignisse überstürzten sich bereits. Zwar hatte er den Vorteil der Überhöhung, ohne diesen Faktor allerdings bewußt in sein Kalkül eingebaut zu haben. Aber eigentlich war nur noch das Verlangen existent, diese Gelegenheit zu nutzen und zu zeigen, daß doch einiges mehr in ihm steckte, als man von ihm vermutete.

Alle diesbezüglichen Gedanken sind mittlerweile völlig überflüssig geworden, auch detaillierte Befehle an die anderen Maschinen. Stone weiß, daß die beiden Piloten zwar noch keine Erfolge im Luftkampf aufzuweisen haben, aber über eine bemerkenswerte Routine verfügen.

Mit einer Fahrt, welche die Flächen zittern läßt, drückt er die »Spitfire« nach unten. Nur noch einmal sieht er zurück. Er erkennt dabei, daß die beiden anderen »Spits« leicht seitlich abgesetzt folgen, und von diesem Moment an vergißt er sie.

Sein Blick umfaßt die beiden Deutschen, die jetzt zum Sturz übergehen und offenbar damit eine Erhöhung ihrer Geschwindigkeit zu erreichen versuchen.

Mit beiden Händen zieht Stone den Knüppel zurück. Nach kurzem Steigen neigt er die »Spitfire« in eine Messerkurve und setzt sich auf die Fährte der letzten »Messerschmitt«. Schweiß rinnt über sein Gesicht, aber er spürt es nicht einmal. Das Balkenkreuz auf dem Rumpf der letzten Me 109 huscht vorbei. Darüber der vom Sonnenlicht verdunkelte Oberkörper des Piloten. Schrille Stimmen klingen aus den Kopfhörern. Stone dreht den Kopf herum. Da bemerkt er die beiden anderen Messerschmitt-Jäger, aber gleichzeitig auch die »Hurricanes«, die von der Südküste heranpreschen. Der Wunsch, so schnell wie möglich die ersehnte Entscheidung herbeizuführen, verdrängt alles andere. Aus halber Rückenlage heraus drückt er die Motorpartie nach unten. Die letzte deutsche Maschine erscheint für Augenblicke im orangefarbenen Kreis des Visiers. Stone betätigt nicht einmal mehr den kleinen Hebel, mit dem die beiden Balken im Visier verändert werden können, um damit eine zumindest ungefähre Entfernungsbestimmung zu erreichen. Er ruckt die Motorpartie blitzschnell in den Vorhalt und feuert sofort. Der Rückstoß der acht Browning-MG läßt die Zelle erbeben. Die Leuchtspur züngelt dem Ziel entgegen, und ein Teil davon verschwindet im Leitwerk der »Messerschmitt«. Doch schon im nächsten Moment kommt das Flugzeug außer Sicht.

In jäher Reaktion verstärkt Stone den Sturzwinkel und sieht das deutsche Flugzeug der See entgegenscheren. Es kostet ihn Mühe, den Blick von der Maschine zu wenden und wieder nach hinten zu sehen. Als er es endlich tut, erkennt er, daß die beiden anderen »Spitfires« nicht mehr auf ihren Positionen sitzen. Dafür sieht er das Profil einer »Messerschmitt«, die höchstens noch zweihundert Meter entfernt ist und in diesem Augenblick zu feuern beginnt.

Sofort stößt Stone den Knüppel nach links. Die Maschine kippt aus dem Kurs. Sein Körper wird ruckartig gegen die Gurte gepreßt, und eine Schmerzwelle schießt durch seine Brust. Über der Kabine flitzen helle Striche vorbei, und dann hört er das kreischende Bersten des Kabinenglases. Die Motorpartie in schrägem Winkel dem Meer entgegerichtet, läßt er die »Spitfire« in die Tiefe rutschen. Kaum zwanzig oder dreißig Meter rechts über ihm jagt das deutsche Jagdflugzeug vorbei. Stone spürt den Fahrtwind, der durch das zerschossene Cockpitglas hereindringt. Etwa hundert Meter über dem Wasser fängt er die Maschine ab. Sein Blick irrt über die Instrumente. Erleichtert stellt er fest, daß noch keine Unregelmäßigkeiten zu verzeichnen sind.

In starker Messerlage dreht er nun auf die französische Küste zu. Über ihm wimmeln die anderen durcheinander. Geschoßgarben ziehen in flirrenden Spuren durch den Himmel. Von hinten her sticht die »Messerschmitt« wieder auf ihn herab, aber hinter ihrem Leitwerk schwenkt eine »Hurricane« ein.

Mit Vollast prescht Stone weiterhin im Tiefflug über das Wasser. Und dann entdeckt er einige hundert Meter über sich eine einzelne Me 109 dahinziehen...

\*

Dafür sieht ein anderer die einzelne »Spitfire«, die sich aus einer engen Kurve heraus auf seine Fährte setzt. Es ist Kersten!

Er macht die Beobachtung in jenem Moment, als eine vor ihm fliegende »Hurricane« praktisch nur noch auf die Ausführung ihres Todesurteils wartet. Lediglich eine geringe Steuerkorrektur wird nötig sein, um den zum Abschuß nötigen Vorhalt herauszufliegen.

Doch der letzte Blick nach unten läßt Kersten auf den schon sicheren Luftsieg verzichten. Er weiß, daß er noch eine gewisse Zeitspanne benötigen würde, um zu einem Erfolg zu kommen, aber er ist sich im gleichen Maße darüber klar, daß der Kamerad unter ihm ebenso sicher in der See verschwinden wird, wenn nicht sofort irgend etwas geschieht.

Ohne auch nur noch eine Sekunde zu zögern, zieht er die Me 109 in die Rückenlage. Der gesteuerte Abschwung erfolgt sofort. Schon aus dem negativen Sturzwinkel heraus stellt Kersten verzweifelt fest, daß er wahrscheinlich zu spät kommen wird. Daher drückt er den Gashebel bis zum Anschlag nach vorn, ohne daran zu denken, wie sinnlos das sein dürfte. Auch die Flüche helfen nichts, die er in das Heulen des Motors schreit.

Er sieht weder nach oben noch nach hinten. Nur die zwei unter ihm sind noch von Bedeutung. Seine Erfahrung sagt ihm, daß der Tommy nur noch einmal richtig zu ziehen braucht, um sein Werk zu vollenden. Plötzlich weiß Kersten auch, wer in der »Me« sitzt. Mit überschnappender Stimme brüllt er Benins Namen ins Mikrofon, aber der Fähnrich reagiert nicht.

Unter Zuhilfenahme beider Hände bewegt er den Knüppel zurück. Die Wasseroberfläche kommt näher und näher. Jetzt erst wendet er den Kopf. Keiner ist hinter ihm. Sein Daumen senkt sich bereits auf den Kanonenknopf. Aber es werden noch viele Sekunden vergehen, bis er die Waffen wird auslösen können.

Die Maschine ist wieder abgefangen. Langsam schiebt sich die Bugpartie über den Horizont. Ein Tritt ins rechte Seitenruder. Auf der linken Tragflächenspitze schiebt die »Me« nach oben. Wieder eine Korrektur. Der Engländer liegt jetzt leicht seitlich abgesetzt zu Kerstens Flugrichtung in einer flachen Kurve. Vor ihm die andere »109«. Erneut gibt der Unteroffizier seine Warnung durch, aber auch diesmal erfolgt keine Reaktion.

Noch mindestens sechshundert Meter trennen ihn von der »Spitfire«. Jeden Augenblick muß der andere den Vorhalt herausgeflogen haben. Es ist zum Verrückt werden! Noch einmal einige heiser herausgekrächzte Worte, doch auch jetzt bewegt sich Benins »109« noch nicht aus dem Kurs.

Kerstens Gashebel steht immer noch auf Vollast, aber die Maschine scheint in der Luft stehenzubleiben. Wenigstens hat der Unteroffizier dieses Gefühl. Ich werde es nie mehr schaffen! dröhnt es in ihm. Warum guckt dieser Idiot aber auch nicht nach hinten?

Noch fünfhundert oder vielleicht auch nur noch vierhundert Meter! Der Knüppel wandert nach hinten, und die Jagdmaschine schnellt nach innen. Die Kurve ist so eng gezogen, daß ein Schütteln durch die Zelle läuft. Mit angehaltenem Atem starrt Kersten auf die Szenerie. Er hat den Mikrofonknopf losgelassen.

Jetzt, jeden Augenblick kann es klappen. Die Muskeln der Rechten spannen sich. Und auf einmal kommt ihm die erlösende Idee. Er feuert aus allen Rohren, obwohl von einem richtigen Vorhalt noch keine Rede sein kann. Vielleicht wird der Tommy dadurch wenigstens abgelenkt...

Die polternden Rückstöße der Waffen mischen sich in das pfeifende Singen des Motors. Leuchtspurgarben züngeln der britischen Maschine entgegen und schwirren wirkungslos hinter dem Leitwerk vorbei.

Aber auch der Tommy feuert jetzt. Deutlich erkennt Kersten die Abschußflammen vor den Maschinengewehrläufen. Und dann ist es soweit! Er sieht die Einschläge im Heckteil der Me 109, die sofort ins Taumeln kommt. Der Engländer drückt nach, offenbar, um seinem Opfer den Rest zu geben. Kersten schießt erneut.

Doch da wird die »Spitfire« in eine Kehrtkurve gerissen und kommt auf Gegenkurs vorbeigerast.

Der Unteroffizier dreht nicht auf den Gegner ein. Fassungslos beobachtet er Bonins Maschine. Sein Blick schweift zum französischen Kanalufer hinüber. Vielleicht schafft er es noch, denkt er, wenn er nicht in Brand gerät. Kersten hat das Gefühl, vor Zorn erstickten zu müssen. Sekundenlang erinnert er sich nicht einmal an die »Spitfire«, die soeben an ihm vorbeigeflogen war. Nun erst wendet er den Kopf. Die Feindmaschine scheint aber kein Interesse für ihn zu haben. Ihre Konturen werden kleiner und kleiner. Ein Blick nach oben. Die anderen Kurven immer noch umeinander herum, gut tausend Meter entfernt.

Voraus fliegt Bonin der französischen Kanalküste entgegen. Im silbernen Kreis der Luftschaube sind manchmal die dunklen Schatten der Propellerblätter zu sehen. Der beste Beweis dafür, daß der Motor entscheidend getroffen wurde. Die Entfernung zum Ufer nimmt immer mehr ab. Noch hundert Meter, dann schießt Kerstens »Me« an der Kabine des Fähnrichs vorbei. In geduckter Haltung sitzt er hinter dem Steuer und sieht jetzt herüber.

»Mensch«, keucht Kersten ins Mikrofon, »warum hast du denn nicht auf mich gehört?«

Keine Antwort erfolgt. Da ahnt der Unteroffizier, daß Bonin ihn vielleicht gar nicht verstehen konnte. Schon im nächsten Augenblick erhält er die Bestätigung dafür. Bonin deutet auf die linke FT-Muschel und zuckt die Schultern. Das Funkgerät ist ausgefallen, ich kann nichts mehr hören! heißt das in etwa.

Es ist jetzt auch gleichgültig. Kersten betrachtet die von vielen Treffern durchsiebte Motorverkleidung'. Die Küste ist vielleicht noch fünfhundert Meter entfernt. Bonin läßt seine Maschine langsam steigen. Und dann kommt der Moment, wo der Motor nur noch leer im Fahrtwind rotiert.

Aber der weiße Strand ist schon nahe. In leichtem Gleitwinkel fliegt Bonin darauf zu. Kaum eine halbe Minute später wühlt sich die Motorpartie in den hellen Sand...

Über dem Feldflugplatz der Jagdgruppe herrscht immer noch ein Höllenlärm. Die letzten Maschinen der zweiten Staffel starten gerade, rottenweise, zu zweit nebeneinander. Einige von der dritten, die durch technische Ausfälle ganz besonders schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde, schließen sich an.

Die zwei Gestalten in der Nähe der Wache beobachten das alles, als ob sie solch ein Schauspiel noch nie erlebt hätten. Dabei hatten sie es selbst schon Hunderte von Malen mitgemacht.

Aber nicht nur sie verfolgen den Start der Gruppe, auch die Warte und der Ordonnanzgefreite Fischer tun das. Der Gefreite steht am Fenster der Liegeplatzbaracke, einen Lappen und eine Kaffeekanne in der Hand. Die Geschichte ist derart aufregend für ihn, daß er jetzt mit dem Wischtuch über seine Schießbrille fährt und daraufhin überhaupt nichts Richtiges mehr sieht. Brummelnd bereinigt er die Lage und gibt sich dann wieder seinen Beobachtungen hin.

Zu dieser Zeit schleichen die beiden, die soeben noch beim Postenhäuschen standen, hinter der Baracke vorbei. Einer von ihnen trägt einen Drillichanzug, wie er allen »Muskoten« der Wehrmacht irgendwann einmal verpaßt wurde. Der zweite läßt sich jetzt im Schatten des hölzernen Gebäudes aufs Gras nieder und zündet sich eine Zigarette an.

Inzwischen hat sich der mit dem Drillichanzug der Schar von Mechanikern genähert, die ihm allesamt den Rücken zudrehen, einschließlich des Oberwerkmeisters. Es gibt im Moment auch allerhand zu sehen, denn ausgerechnet der letzte von der dritten Staffel legt einen Start hin, daß ihnen die Haare zu Berge stehen. Offenbar hat er den Moment des notorischen Ausbruchsversuchs seiner »Me« nicht richtig erwischt und bringt den stark schlingernden Kahn jetzt gerade noch mit Hängen und Würgen in die Luft.

Die Hände in den Hosentaschen, bleibt der Breitschultrige im verknitterten Drillich dicht hinter dem Oberwerkmeister stehen. Seine fachmännische Bemerkung: »Das war vielleicht ein Uhrmacher (schlechter Flieger)!« läßt Oberfeldwebel Eder zunächst noch so kalt wie die übrigen Warte neben ihm. Doch dann dreht er sich um, wirft der verkommenen Figur mit der Sonnenbrille über der Nase und den Händen in den Taschen einen typischen Feldwebelblick zu und pumpt sich mit Luft voll.

»Was haben Sie überhaupt hier herumzulatschen, Sie trübe Tasse?« erkundigt er sich liebenswürdig.

»Kann überallhin. Bin der Sohn vom Reichsmarschall!« kommt es postwendend zurück.

Eder reißt den Mund auf und läuft rot an. Die Warte riechen eine Sensation und drehen sich nun ebenfalls um. Der einzige, der sofort etwas zu merken scheint, ist der Obergefreite Schirra, Moosbachers 1. Wart. Aber die Sonnenbrille...

Der Oberwerkmeister ist jetzt soweit.

»Mann!« schreit er. »Sie liegen noch nicht flach? Ich werde Ihnen...«

Doch in diesem Moment zieht der andere die Sonnenbrille von der Nase. Eder reißt die Augenbrauen und dann die Hände in die Höhe. Eine Sekunde noch, bis die Überraschung verdaut ist, dann kommt eine andere Art von Geschrei aus seiner kundigen Kehle:

»Der Moosbacher!« Er holt die Arme herunter und zieht den Kameraden an sich. Der Obergefreite Schirra ist auch schon da und rennt grölend um Moosbacher herum. Drüben beim Liegeplatz klirrt es. Die Kaffeekanne mußte die Freude des Gefreiten Fischer mit ihrer Existenz büßen. Auf seinen krummen Beinen kommt er jetzt angeschossen und mischt sich in den allgemeinen Trubel.

Nachdem die erste Begeisterung etwas abgeflaut ist, geleiten sie den Feldwebel zum Liegeplatz hinüber. Keiner der Flugzeugführer ist heute in dem langgestreckten Raum zurückgeblieben. Alle haben ihre Maschinen wieder und sind damit gestartet.

Oberfeldwebel Eder bekommt kurz vor der Baracke zum zweitenmal innerhalb kurzer Zeit die Maulsperrre. Dies geschieht, als er den struppigen Blondschopf Eiseles und sein feixendes Gesicht hinter der Hausecke erkennt.

Schließlich ist der ganze Verein so fertig, daß tatsächlich etwas Ruhe eintritt.

»Anton«, meldet sich nun der Oberwerkmeister wieder, indem er auf die Armschlinge deutet, »der Alte hat nach seinem letzten Besuch bei dir erzählt, du müßtest mindestens noch vier Wochen bei den Medizinnmännern bleiben. Wieso bist du denn schon hier?«

»Beziehungen!« Nun schmunzelt der Unteroffizier. »Ich hab' halt mit dem Stabsarzt g'schwätzt. Und dann hat er mi sause lasse.«

»Herr Feldwebel«, kräht da der 'Gefreite Fischer durch das Gewühl, »der Herr Oberleutnant hat mir befohlen, eine Höchstleistung hinzulegen, wenn Sie wieder zurückkommen. Sie wartet drinnen!«

»Ich komme schon«, lächelt Moosbacher. »Und ihr alle kommt mit hinein!« wendet er sich danach an die Männer vom technischen Personal. »Los, vorwärts...«

In westlicher Richtung verliert sich der Motorenklang der letzten Maschinen allmählich in der Ferne, während der Haufen sich auf den Liegeplatz zubewegt. Im Eingang steht der Gefreite Fischer und schüttelt den Kopf.

»Herr Feldwebel«, wendet er sich an Moosbacher, »aber der Herr Oberleutnant hat gesagt, daß ich...«

»Kann mir denken, was du erzählen willst«, stoppt ihn Moosbacher. »Zuerst einmal danke schön für die Flasche.« Er äugt durch die Tür und fährt sich mit der Zunge über die Lippen. »Und dann merk dir, daß ich das auf meine Kappe nehme. Die Kumpels von der Technik haben das verdient. - So, und jetzt rein mit euch!«

Sie schieben sich an ihm vorbei, und trauen sich nicht so recht, die Stühle und Sessel der Flugzeugführer einzunehmen. Erst eine neue Einladung Moosbachers und der Hinweis darauf, daß ihre Badehosen gewöhnlich ja nicht mit Öl getränkt 'seien, zerstreuen schließlich die Bedenken der »schwarzen Männer« (ihrer dunklen Arbeitsanzüge wegen so genannt).

Der Gefreite Fischer erscheint mit seiner letzten Reserve an Gläsern und schenkt ein. Dann trinken sie.

»Ah«, macht Eder, andächtig in sein Gläschen blickend. »Ist halt doch was anderes als Schmieröl.« Sein Blick gleitet in die Runde und bleibt schließlich auf dem vor sich hin lächelnden Eisele haften. »Aber jeder nur eines, möchte nachher, wenn die Maschinen zurückkommen, keine Veitstänze erleben.«

Moosbacher lehnt sich zurück und sieht zum Fenster hinaus. Auf dem Platz ist es ruhig geworden, wie immer, wenn die Maschinen der Gruppe zum Feindflug gestartet sind. Er deutet jetzt in Richtung Himmel.

»Wo sind sie hin?«

»Das Übliche«, erwidert der Oberwerkmeister, »Richtung London! Begleitschutz für Kämpfer (Kampfflugzeuge). Ging alles ziemlich schnell vorhin.« Er schlürft den Rest aus seinem Glas und seufzt. »Hoffentlich kommen sie auch alle wieder. Die letzten Mühlen sind gerade noch rechtzeitig fertig geworden.«

Feldwebel Moosbacher erspart sich eine Antwort auf diese Worte, denn er weiß nur zu gut, daß solch ein Wunsch manchmal nur durch ein Wunder erfüllt werden könnte. Eisele sieht herüber, und fast scheint es, als ob er sich ähnlichen Gedanken hingebe.

»Wie war es denn, Sepp?« erkundigt sich Eder.

»Herrlich!« knurrt Moosbacher. »So ein Bad ist nur zu empfehlen. Mir langt es jedenfalls für mein ganzes Leben.« Er produziert ein säuerliches Grinsen. »Falls nichts mehr dazwischenkommt.« Und dann beginnt er zu erzählen, von dem Luftkampf über der See, von den schweren Stunden in dem Schlauchboot und schließlich von der in seiner Nähe notgewasserten He 111. Anschließend ist Eisele an der Reihe. Seine Geschichten über das Lazarett und seine Gespräche mit dem Chefarzt erzeugen ein Gelächter nach dem anderen. Er unterbricht sich, als in westlicher Richtung das Geräusch eines Flugzeugmotors zu hören ist. »Kommt da schon einer zurück?«

Die Männer sind sofort auf den Beinen und sehen zum Fenster hinaus. Eine einzelne Me 109 schnellt soeben über den Horizont und jagt im Tiefflug auf den Platz zu.

»Die Alarmrotte«, erinnert sich Eder, »vielleicht ist es einer davon. Aber wo ist der andere, wenn...?«

Moosbacher hört sich den Rest der Worte gar nicht mehr an. Gefolgt von Eisele, läuft er auf den Ausgang zu, die anderen hinterher. Draußen brauchen sie nicht lange zu warten, denn die Me 109 ist schon in Platznähe. Kurze Zeit später wissen sie, daß Kersten in der einzelnen Maschine sitzt. Er überfliegt den Platz, kurvt ein, fährt Fahrwerk und Landeklappen aus und schwebt an. Die Maschine rollt aus und bewegt sich dann in recht langsamem Tempo auf den Abstellplatz zu.

»Irgend etwas ist da los«, wendet sich Moosbacher an den Kameraden. »Wenn der so dahinschleicht, dann kannst du Gift drauf nehmen, daß was nicht in Ordnung ist.«

»Da könntscht recht hawwe«, seufzt Eisele.

Der Obergefreite Schirra winkt Kersten ein. Die Luftschaube bleibt stehen, und das Kabinendach wird aufgestoßen.

Die Schweißkringel auf dem Gesicht des Unteroffiziers lassen erkennen, daß sogar allerlei los gewesen sein muß. Schweigend stehen die Warte zusammen mit den zwei Flugzeugführern um die Maschine herum.

»Wo ist der Fähnrich?« Eder hat die Frage gestellt.

»An der Küste - notgelandet!« erwidert Kersten und hebt die Beine über den Kabinenrand. Nach kurzem Zögern springt er auf den Boden und wühlt in seinen Haaren herum. »Hat nicht mehr gereicht«, murmelt er. »ein Tommy war hinter ihm. Ich kam zu spät, verdammt, verdammt!«

Erst jetzt scheint er Moosbacher und Eisele zwischen den anderen zu erkennen. Sein düsterer Gesichtsausdruck verschwindet sofort.

»Mensch, Moosbacher, Eisele! « ruft er, auf die Kameraden zugehend »Ihr seid wieder hier?«

»Wie du siehst«, nickt der Feldwebel. »Und jetzt vergiß die kaputte Maschine von dem Bürscherl. Hauptsach, er kann noch kraxeln, 's gibt schlimmere Sachen, oder nicht?«

Kersten kommt zu keiner Erwiderung mehr, da dünnes Motorengeräusch die Ankunft eines weiteren Flugzeuges ankündigt. Es ist eine Me 108 »Taifun«, die in niedriger Höhe von Nordosten heranbrummt. Das Kurierflugzeug landet, rollt aus und wird anschließend zum Liegeplatz der zweiten Staffel dirigiert.

»Hoffentlich kein General!« knurrt Eder. »Der würde mir heute gerade noch fehlen.«

Drüben bei der anderen Staffel spricht nun der Flugzeugführer mit einem Wart. Kurz darauf dreht die Maschine und kommt quer über den Platz gerollt. Sie stoppt in der Nähe. Der Motor verstummt, und zwei Männer steigen aus.

Moosbacher zuckt überrascht zurück.

»Jessas«, murmelt er freudestrahlend, »der Reger und der Bordmixer!«

»Wer?« erkundigt sich Eisele.

»Sie waren in der He 111, die damals bei mir notgewassert ist«, erwidert Moosbacher und läuft auf die Kameraden zu.

Eine Stunde später brummt es erneut am Himmel. Die ersten vom Feindflug zurückkehrenden Maschinen donnern über den Platz. Von der Liegeplatzbaracke aus beobachten Eisele und Moosbacher zusammen mit den beiden Fliegern von der Kampfgruppe die Landung. Weitere Rotten halten von Nordwesten her auf den Platz zu.

»Mann«, sagt Eisele andächtig, »sie sind alle da!«

»Kannst recht haben!« erwidert Moosbacher und wendet sich an die beiden Kameraden vom KG (Kampfgeschwader) 53. »Kommt ihr mit hinaus?«

Grotes »weiße Eins« rollt gerade an, dahinter die von Pape. Warte laufen auf die Maschinen zu, steigen auf die Tragflächen. Die Kabinenhauben öffnen sich. Weitere Maschinen kommen mit blubbernden Motoren vom Rollfeld herüber. Einer von der »Zweiten« fegt mit wackelnden Tragflächen über den Platz, dahinter noch einer. Der Luftraum ist erfüllt vom Heulen der Triebwerke. Hinten am Landekreuz stehen die Rettungsfahrzeuge. Sie brauchen dieses Mal nicht einzugreifen.

Oberleutnant Grote steigt von der Tragfläche mit dem typischen »Englandgesicht« wie alle anderen. Er spricht kurz mit dem Oberwerkmeister, klopft seinem 1. Wart auf die Schulter und will gerade eine Zigarette in den Mund schieben. Da entdeckt er Moosbacher und Eisele. Wenige Augenblicke später sind sie beieinander. Die Mechaniker grinsen, während sie dem lautstark geführten Gespräch zu folgen versuchen. Das Dröhnen der vielen Motoren macht das fast unmöglich.

Der lange Leutnant Reuter kommt angeschlendert, eine Zigarette im Mundwinkel. Auch er kann seine Freude nur schlecht verbergen. Moosbacher stellt jetzt die beiden Kameraden vom He-111-Verband vor, und dann verschwindet die gesamte Schar in Richtung Liegeplatz.

Während der Gefreite Fischer emsig herumläuft und mit wackelnder Schießbrille seines Amtes waltet, flackern die ersten Gespräche auf. Sie reden auch darüber, daß dieser Einsatz im Vergleich zu den vorangegangenen nichts Besonderes gewesen sei. Die Kampfverbände wären teilweise über den Wolken angeflogen und die wenigen am Himmel erschienenen Tommies hätten wenig Ärger gemacht.

»Ich sehe es kommen«, sagt Grote einmal, »daß die Schlacht um England bald im Saal stattfindet, wenn es mit dem Wetter so weitergeht.«

Die Zigarettenkippen häufen sich in den Aschenbechern. Die Stunde ist wieder einmal gekommen, die sie alle lieben - wenn sie auch nicht darüber reden. Sie wissen schon jetzt, daß an diesem Tag kein weiterer Einsatz mehr stattfinden wird. Draußen vor dem Liegeplatz kühlen die Motoren ab, die Nerven entspannen sich, und ihre Jugend hilft ihnen, alles zu vergessen, was vor kaum einer halben Stunde noch geschehen war: den Abflug vom Zielgebiet, die Schüsse der britischen Flak, die argwöhnischen Blicke auf die Treibstoffanzeige und noch vieles andere dazu. Sie nippen an ihren Gläsern, strecken sich auf Stühlen und Sesseln, gewinnen ihr Lachen zurück und denken an vieles, nur nicht an den nächsten Tag, den Krieg - und schon gar nicht an den Tod, der wartet. Den anderen jenseits des Kanals wird es ebenso ergehen. Sie mögen zu dieser Stunde in ihrer Messe sitzen, einen Drink vor sich, Musik um sich herum, Gedanken an ein Mädchen im Kopf, vielleicht auch den Traum vom nächsten Luftsieg oder etwas Ähnlichem. Der Abend und die Nacht sind ihre Freunde geworden; jene Stunden also, in denen keine Gefahr für sie existent ist - noch nicht!

Einer von den Kampffliegern, der Flugzeugführer der im Meer versunkenen »Berta-Richard«, ist von Grote in ein Gespräch gezogen worden. Alle hören ihm jetzt zu, und keiner unterrichtet ihn. Er erzählt

von ihren Einsätzen, in einfachen, bescheidenen Worten, während der Bordmechaniker seine Hände betrachtet.

»... natürlich ist es nie einfach, nur durch eine dünne Glasscheibe getrennt durch das Flak-Feuer zu fliegen, keinen Spielraum zum Ausweichen zu haben und immer mit dem Gefühl, praktisch ungeschützt im Freien zu sitzen. Was meinen Sie, Herr Oberleutnant, wie oft wir euch beneiden, wenn ihr an uns vorbeizischt, irgendwohin, hoch und runter, und wir...«

Er verstummt, als draußen ein Wagen hält. Aus dem Führerhaus steigt eine schlanke Gestalt. Grote springt als erster auf und rennt hinaus.

Der Fähnrich lässt bei seinem Anblick das Fallschirmpaket auf den Boden fallen und hebt die Hand zum Gruß. Er kommt allerdings zu keiner Meldung. Der Oberleutnant nimmt ihn in die Arme und schiebt ihn auf die anderen zu. Unter einem mächtigen Hallo bringen sie ihn in die Baracke und drücken ihn auf seinen Stammplatz. Kerstens Gesicht ist feuerrot vor Freude, denn es ist bekannt, wie sehr er an dem Fähnrich hängt. Grote kennt aber die Geschichte schon, und er beläßt es bei einem bedeutungsvollen Blickwechsel mit Kersten.

Die Wolken über dem Platz werden dunkler, und die beiden vom KG 53 erheben sich.

»Herr Oberleutnant«, sagt Unteroffizier Reger zum Kapitän der Ersten, »unser Kommandeur lässt durch mich ausrichten, daß wir Feldwebel Moosbacher gern mal für einen oder zwei Tage bei uns zu Gast hätten. Was er für Feldwebel Schreiber damals getan hat, das... Na ja, - wir wollen ihm alle dafür danken. Darf er zu uns kommen, nach Lilie?«

»Er darf«, entgegnet Grote und Sieht durch das Fenster zum Himmel hinauf. »Das Wetter wird sicher bald BÖ prima sein, daß es gleichgültig sein wird, ob er hier Karten spielt oder bei euch herumjumpt. Ich werde mich Selbstverständlich dafür einsetzen, daß er bei euch aufkreuzen kann. Im übrigen wird ihm sowieso noch ein kleiner Schonungsurlaub aufgebrummt werden. Das geht also in Ordnung, meine Herren!«

Sie stehen am Rand des Rollfeldes, während die »Taifun« über den Platz holpert und sich in die Luft hebt...

\*

Der Himmel ist wieder frei von Wolken, bis in die höchsten Höhen. Es ist kurz nach Mittag. Vor wenigen Minuten waren die Flugzeugführer in die Kabinen gestiegen. Die Techniker stehen neben den Tragflächen und warten. Bald muß es soweit sein. Über eine Woche lang konnte von einem größeren Flugbetrieb keine Rede sein. Aber jetzt hat sich das Wetter gebessert, und ein neuer Großeinsatz steht bevor.

Vor der Liegeplatzbaracke steht der Gefreite Fischer. Er hat den Kalenderzettel noch in der Hand, den er soeben abgerissen hatte. Der 15. September ist mittlerweile angebrochen.

Jeder hat eine Maschine, und keiner ist zurückgeblieben. Bonin sitzt in einer nagelneuen Me 109, die ein Überführungsflieger erst am Vortag zum Platz gebracht hatte. Neben ihm steht Kerstens »Me«. Ein Stück weiter die des Oberleutnants. Daneben die anderen.

Der Fähnrich sieht auf die Borduhr. Nur noch wenige Sekunden fehlen. Da steigt auch schon die Leuchtkugel hoch. Der Zweite Wart dreht die Andrehkurbel. Der Motor springt an. Die quälende Unruhe macht sich wieder bemerkbar. Der Obergefreite Potter bemerkt das verzerrte Lächeln auf Benins Jungengesicht, während er die Kabinenhaube herunterholt. Ein letztes Winken noch, dann steigt er von der Fläche.

Sie werden rottenweise starten. Vor ihnen rollen die Maschinen der »Zweiten« bereits über die Startbahn.

Noch einmal sieht Bonin zum Liegeplatz hinüber. Seine Gedanken eilen der Zeit voraus. Vor seinem geistigen Auge reihen sich Bilder aneinander: die Kanalküste, dann die Wasserfläche, der Steigflug zum Treffpunkt mit den Bombern, das Aufblitzen des ersten Flak-Mündungsfeuers, einige Zeit später das gewundene Flußband der Themse zwischen den Häuservierteln von London...

Er unterdrückt die Gedanken und beobachtet die Armaturen. Die Zeiger vibrieren unter den gläsernen Scheiben. Kersten hebt die Hand. Es geht los.

Der Gashebel wandert auf Vollast. Staub hängt über dem Rollfeld. Die Maschine wird schneller. Ein leichter Zug am Knüppel, ein kurzer Druck auf das rechte Seitenruder. Es hat geklappt. Die Räder lösen sich von der Erde. Vorn heult der Motor auf höchsten Touren. Leichte Linkskurve. Kerstens Maschine kommt näher. Links und rechts die anderen. Ein Stück voraus die anderen Staffeln der Gruppe in der Sammelkurve. Die Variometernadel<sup>13)</sup> steigt. Die Gebäude am Flugplatz werden kleiner, verwandeln sich allmählich in winzige Gebilde.

Vor der Bugscheibe kommt die Küste in Sicht. Die Sonne schillert auf dem Land und dem Wasser des Kanals. Im Norden ziehen Schwärme von Kampfflugzeugen nordwestwärts. Schweiß rinnt über die Handflächen und über die Stirn. Bonin versucht, die nervöse Unrat zu verdrängen, aber es gelingt ihm nicht. Die funkelnde Oberfläche des Kanals erinnert ihn an seinen letzten Luftkampf. Er denkt

auch an das Funkgerät, das schon bei der ersten Garbe aus den englischen Maschinengewehren ausgefallen war. Trotzdem kann er sich den Leichtsinn immer noch nicht verzeihen. Warum hatte er die Luftraumpartie unter dem Leitwerk nicht unter Kontrolle gehalten? Warum nur?

Die englische Uferlandschaft wird deutlicher. Wie üblich, wabern auch an diesem Tag die Feuerblitze der Flak-Abschüsse über die Erde. Leuchtspuren steigen in den Himmel.

Dort, wo die Kampfgruppen fliegen, bauschen sich Sprengwolken wie dunkle Wattebäusche vor das Blau. Noch passiert nichts...

Es herrscht absolute Funkstille. Benins Blick wandert über das südenglische Land, das jetzt bereits unter den Tragflächen zu sehen ist. Am Horizont der Flusslauf der Themse. Er lockert die Anschnallgurte und blickt dabei in den Himmel. Noch keine Spur von britischen Jägern. Oder doch...?

Dann hört er es. Die ersten Stimmen quäken aus den Kopfhörern. Es hätte der Warnung nicht bedurft, denn was Kilometer voraus in einiger Überhöhung am Himmel hängt, ist einfach nicht zu übersehen.

Es sind Dutzende von Jagdflugzeugen.

Der Druck im Hals wird stärker, im Magen ballt sich etwas zusammen. Die Rechte tastet über die Schalthebel für die Waffen. An der vorderen Scheibe erscheint der rötliche Kreis des Reflexvisiers. Alles ist bereit, nur ich nicht! durchfährt es Bonin. Herrgott, was ist mit mir los? Es drückt mir bald die Kehle zu. Sein Blick irrt nach den Seiten. Überall die Maschinen der Kameraden. Aber auch dieser Anblick hilft nichts. Du hast Angst! hört Bonin eine Stimme in sich, und er erschrickt. Ist es wirklich so?

Ein Befehl quarrt aus den Membranen. Mit mechanischen Steuerbewegungen folgt Bonin der Maschine des Rottenführers. Der Verband hat sich aufgelöst. Sie gehen in leichten Sturz über und fächern auseinander. Die Stimmen in den Kopfhörern werden zahlreicher. Unten ziehen die Bomber der Stadtmitte von London entgegen. Die Flak-Wolken wandern immer höher. Da - der erste Explosionsblitz. Bonin sieht nicht mehr hin. Wo sind die Engländer? Er entdeckt sie nicht mehr. Zufällig beobachtet er in Richtung Sonne. Ein heiserer Laut entfährt ihm. Ganze Knäuel von dunklen Punkten kommen jetzt in Sicht. Auch das müssen englische Jäger sein...

Von irgendwoher tönt ein schriller Schrei. Unwillkürlich reißt der Fähnrich den Kopf herum. Da sieht er die hintereinander herabstürzenden Feindjäger. Als er wieder zu Kersten hinüberblickt, liegt dessen Maschine schon in der Rückenlage. Sekunden später jagen sie in gestrecktem Sturz auf einen Do-17-Verband zu...

\*

Die Staubwolken über dem großen Flugplatz haben sich verzogen. Auch das Dröhnen der Kampfflugzeuge ist schon längst in der Ferne verklungen.

»Also«, sagt Unteroffizier Reger, »dann wollen wir mal. Bin gespannt, wie du dir in einem von unseren Vögeln vorkommst!«

»Sicher wie in einer Affenschaukel«, grinst Moosbacher, einen Blick auf die in der Nähe stehende He 111 werfend.

Zwischen Unteroffizier Reger und dem Funker, einem Obergefreiten namens Mertens, nähert er sich der Einstiegleiter. Dicht davor bleibt er noch einmal stehen und blickt dorthin, wo vor einiger Zeit die letzten He 111 der Gruppe außer Sicht gekommen waren.

»Scheint wieder Großflugtag zu

sein, heute«, murmelt er, »ich weiß gar nicht, wie ich mir vorkommen soll. Gut oder schlecht. Ist schon ein saudummes Gefühl, wie ein Nichtsnutz seinen Urlaub abzubrummen, wenn die Kumpels wieder den Hintern hinhalten müssen.«

»Mach dir nichts draus«, meint Reger, »du kommst noch so frühzeitig wieder dran wie ich und mein Verein. Offen gestanden, so ein Werkstattflug hat auch was für sich. Mein Bedarf an Flak und sonstigen Überraschungen ist nämlich reichlich gedeckt. Und wenn die neue Mühle sich anständig benimmt, dann sind auch wir morgen wieder dabei. Also, jetzt mal rein in die gute Stube.«

Er steigt als erster in den Rumpf. Drinnen deutet er auf den Beobachtersitz.

»Da, nimm den Logenplatz, damit du auch was davon hast. Wenn wir starten, sag mir bitte die jeweilige Geschwindigkeit an, ja?«

»Gern«, erwidert Moosbacher verwundert, »aber, warum denn das?«

»Damit ich weiß, wann es Zeit zum Abheben ist, Kamerad. Bei so 'nem dicken Vogel hat man seine Augen nämlich am besten in Startrichtung, verstehst du?«

»So ungefähr schon«, nickt Moosbacher unbehaglich. »Dann also in Gottes Namen!«

Sie schnallen sich an und stecken die Anschlüsse für die Kopfhauben in die Kontakte. Der Funker meldet sich. Nach einem kurzen Zwiegespräch, dessen Inhalt für Moosbacher so etwas wie ein spanisches Dorf darstellt, beginnt sich die linke Luftschraube zu drehen, kurz darauf auch die rechte. Das Dröhnen der Triebwerke rauscht durch die Kanzel. Die Griffe des Steuerhorns vibrieren unter den

Händen des Unteroffiziers. Er jagt die Motoren auf Touren, bremst sie ab, prüft die Zündmagnete und nimmt dann das Gas heraus.

»Prima in Ordnung!« hört Moosbacher seine Stimme über die EiVau<sup>14</sup>. »Hoffentlich ist das Schiff oben auch so brav. - Bist du fertig, Karl?«

»Schon lange!« kommt es gelangweilt vom Funkersitz hinter dem schmalen Zwischengang über den Bombenschächten zurück.

»Na schön!« nickt Reger und gibt dem draußen stehenden 1. Wart ein Zeichen. Dieser verschwindet unter den Tragflächen, zieht die Bremsklötze weg und winkt anschließend herauf.

Kurz danach rollt die He 111 zum Start. Moosbacher kommt sich vor wie in einem Omnibus. Er hat sich wahrhaftig schon wohler gefühlt. In der Nähe der Startkarre blickt Reger zu ihm herüber. Er schmunzelt, sieht dann zum Startposten hinüber und wartet auf die Freigabe der Bahn.

Der Feldwebel hält den Atem an, als es losgeht. Für seine Begriffe kommt der schwere Kahn kaum vom Fleck. Nach einigen Sekunden erinnert er sich daran, daß er die Fahrt ansagen soll. Er tut es und erntet wieder ein Lächeln. Das Röhren der Motoren wird immer höher, das Leitwerk hebt sich. Ein kurzes Aufklatschen des Fahrwerks noch, dann schwingt sich die Kampfmaschine in den Himmel hinein.

Über den Hallen nimmt der Unteroffizier die Gasspitze etwas zurück und geht zu einem gemächlichen Steigflug über.

»Komisches Gefühl für dich, wie?« Sie duzen sich schon einen Tag lang. Am Vorabend, bei einer kleinen Feier, hatten sie es zum erstenmal getan. Moosbacher erinnert sich wieder daran, während er zu der immer ferner werdenden Erde hinunterblickt. Sie hatten ihn behandelt, als ob er ihre ganze Gruppe aus dem Wasser gefischt hätte - und nicht nur einen von ihnen. Es waren prächtige Kameraden, mit denen er noch bis Mitternacht zusammengewesen war.

Die He 111 steigt immer weiter in den wolkenlosen Himmel hinein. Unten schmelzen die Umrisse der großen Stadt in sich zusammen. Der Unteroffizier fliegt auf Nordkurs, der Küste entgegen. Allmählich beginnt Moosbacher den Flug zu genießen. Das gleichmäßige Brummen der Motoren wirkt einschläfernd. Trotzdem bleibt er hellwach. Ein Blick in Richtung Kanalküste erinnert ihn wieder an die Kameraden der Staffel. Wenn die »Kämpfer« gestartet waren, dann hatte man sicher auch sie in die Luft geschickt.

Der Höhenmesser zeigt bereits 3.500 Meter an. Reger deutet auf seine Atemmaske und zieht sie über den Mund. Moosbacher folgt seinem Beispiel.

»Feine Krähe«, hört er wenig später den Kameraden neben sich sagen, »piekfeiner Vogel, Motoren wie Uhrwerke. Wie fühlst du dich jetzt?«

»Wie Graf Koks«, gibt Moosbacher zurück. Er verschränkt die Arme vor der Brust und sieht nach unten. »Verfluchtes Gefühl, nur das Glas unter sich zu haben«, stellt er kurz darauf fest. »Und dann noch den Flak-Zauber unter dem Hintern. Mensch, ihr habt vielleicht ein Geschäft!«

»Man gewöhnt sich an alles«, erwidert der Unteroffizier.

Voraus leuchtet die Wasserfläche der Nordsee; ein herrlicher Anblick. »Fliegen ohne Krieg ist was Wunderbares, ich habe es schon immer gesagt«, läßt Reger sich nun wieder Vernehmen.

»Da hast du...« Moosbacher stockt mitten im Satz und beugt sich nach vorn. Zwei dunkle Schatten im flirrenden Sonnenlicht haben ihn dazu veranlaßt.

»Was ist?« erkundigt sich Reger.

»Da vorn ist doch was!« entgegnet Moosbacher, sich schnell über die Augen wischend. »Sieht wie Jäger aus. - Kommen eigentlich auch Tommys zu euch hierher?«

»Mann!« erschrickt Reger. »Mal den Teufel nicht an die Wand. In dem Schlitten ist kein einziges MG oder sonstwas. Wo denn?«

»Da drüben. Wenn die Flugrichtung zwölf Uhr ist, dann in zehn Uhr. Gleich neben dem linken Kanzelrand.«

»Verflucht!« stößt Reger hervor. »Jetzt sehe ich es auch!«

Er blickt noch einmal in die betreffende Richtung, mit zusammengekniffenen Augen. Schon im nächsten Augenblick kurvt er nach links ein und geht zu einem leichten Bahnneigungsflug über.

»Verflucht!« entsetzt sich Moosbacher. »Wenn es wirklich Tommys sind, bietet du ihnen die beste Partie zum Abschießen an. Bleib lieber möglichst lange auf Gegenkurs...«

Sekundenlang schweigen sie. Die He 111 dreht wieder auf den alten Kurs. Die beiden Flugzeugsilhouetten werden größer.

»Heiliger Himmel!« krächzt Moosbacher. »Sie haben uns gesehen und kommen auf uns zu.« Wieder vergehen einige Augenblicke, bis er die Worte hervorstößt: »Wenn es wirklich welche von drüben sind, dann gute Nacht!«

»Ruf die Bodenstation«, schreit Reger dem Funker zu, »und...«

»Zu spät!« knirscht Moosbacher. »Sie nehmen schon Maß...«

Hunderte von Jägern kurbeln durch den Himmel über London. Aber mindestens zweihundert haben britische Kokarden auf den Rümpfen und Tragflächen. Die Hölle ist los. Weitere »Spitfire«- und »Hurricane«-Rotten tauchen auf. Das Heulen der kreisenden, stürzenden, steigenden Maschinen übertönt sogar das sonore Brummen der Kampfflugzeuge. Die Flak hat das Feuer eingestellt. Unten, entlang der Themse, wachsen blitzesprühende Fontänen aus der Erde: Bombendetonationen.

Für manche Kampfmaschine war es der letzte Angriff. Immer wieder stürzten englische Jäger durch das Gewühl und fanden ein Ziel. Fallschirme hängen vor dem Horizont, darüber unzählige Leuchtspurgranaten. Kondensstreifen verschlingen sich zu seltsamen Mustern. Tausende von MG- und Kanonengeschossen prasseln durch die Luft. Jener Tag ist angebrochen, der später von Großbritannien einmal als »Battle of Britain day« (Tag der Schlacht um England) gefeiert werden sollte, als der größte Triumph der britischen Abwehr gegen die deutschen Flugzeugverbände.

Für die Männer in den Kanzeln der Bomber, in den Kabinen der deutschen Jäger und in den Cockpits der britischen Jagdmaschinen gibt es aber noch keine Zukunft, sondern nur eine unerbittliche Gegenwart. Noch nie war der Kampf über London mit einer solchen Verbissenheit geführt worden. Noch nie hatten sich so viele Jäger getroffen und miteinander im Duell gestanden.

Bonin hat den Anschluß noch nicht verloren. Sein Atem geht stoßweise, der ganze Körper ist mit Schweiß bedeckt. Es ist nicht einmal mehr Platz für die Angst. Seine Augen irren umher, mit roboterhaften Bewegungen fliegt er die Manöver des Unteroffiziers nach.

Von oben kommen zwei »Spitfires« an, in flachem Sturz. Sie jagen vorbei. Kersten kurvt sofort ein, und auch Bonin zieht seine »Me« halb in die Rückenlage. Die Erde kommt in Sicht und darüber das unheimliche Getümmel der im Kurvenkampf liegenden unzähligen Jagdmaschinen. .

Die vorderste »Spitfire« feuert nun auf eine Ju-88-Staffel. Abwehrfeuer spritzt ihr entgegen. Die zweite Maschine liegt vor Kerstens Bug. Auch er löst jetzt die Bordwaffen aus. Schon die erste Garbe zerfetzt das Heck des Feindjägers. In Sekundenschelle wird die Maschine aus der Fluglage gerissen und gerät ins Trudeln.

In den Kopfhörern gellen Stimmen, pausenlos. Rechts zischen vier »Hurricanes« vorbei. Bonin sieht sie erst im letzten Moment. Sein Atem stockt, aber dann geht es wieder.

Kersten hat inzwischen wieder abgefangen. Sie ziehen an den Ju 88 vorbei. Für kurze Zeit sind die Besatzungen in den engen Kanzeln deutlich zu sehen. Dann wieder ein Abschwung. Der Motor heult auf. Ein Flattern geht durch die Zelle. Die Luftschaubennabe kommt über den Horizont. Unheimliche Kräfte pressen sich gegen Benins Körper. Sterne tanzen, vor seinen Augen.

Mit enormem Fahrtüberschuß geht es wieder nach oben. Überall kurvende Maschinen. Aus starker Überhöhung preschen englische Rotten nach unten. Sicherlich wird sie niemand aufhalten können. Denn jeder hat genug mit sich selbst zu tun.

Doch da ziehen zwei »Hurricanes« etwa hundert Meter über Kersten und Bonin nach Südwesten. Sie liegen in leichten Kurven. Kersten steigt weiter, Bonins »Me« hängt etwa zwanzig Meter seitlich hinter ihm. Die linke Tragfläche des Unteroffiziers senkt sich. Die beiden Engländer bleiben in gleicher Fluglage. Immer noch wird Bonins »109« mit hoher Geschwindigkeit nach oben getragen.

Plötzlich erkennt er seine Chance. Ein Tritt ins linke Seitenruder. Alles vollzieht sich in wenigen Augenblicken. Zum erstenmal vergißt er Kersten völlig. Die »Hurricane« vor der Luftschaube ist wie eine Faszination. Der Bug der eigenen Maschine neigt sich in einen nach unten verlaufenden Bogen. Für Augenblicke verschwindet die Feindmaschine aus dem Visierkreis. Der Vorhalt! dröhnt eine Stimme in Bonin. Dann feuert er - und trifft!

Ein Schütteln geht durch das Flugzeug. Bonin läßt das Steuer los. Die Maschine schlägt in eine Trudelkurve und kreiselt nach unten. Der Blick des Fähnrichs ist immer noch auf die über ihm dahinziehende »Hurricane« gerichtet. Feuer hat sie eingehüllt. Er kann es noch nicht fassen. Durch das Stimmengewirr hört er seinen Namen, aber er reagiert nicht darauf.

Seine »Me« fängt sich wieder, geht in einen kurzen Sturz über. Links und rechts wimmelt es von anderen Maschinen, deutschen und englischen. Dicht vor dem Motor huschen zwei »Spitfires« vorüber, dahinter zwei Me 109. Der Schweiß läuft Bonin in die Augen.

Er ist immer noch wie betäubt. Nur allmählich weicht die gefährliche Beklemmung. Er beginnt wieder nach Kersten zu suchen, und er findet ihn sogar. Von unten her jagt der Unteroffizier auf ihn zu, schießt vorbei und kurvt von oben her auf ihn ein. Er wackelt kurz mit den Tragflächen, dann fegen sie wieder in die Tiefe, mitten durch den turbulenten Hexenkessel der Luftschlacht.

Einige tausend Meter weiter unten kurven zwei Me 109 herum. Kersten schließt sich an sie an. Es sind Maschinen von einer anderen Gruppe. Sie fliegen auf einen Kampfverband von etwa zwanzig He 111 zu, die auf Südostkurs liegen. Ein gutes Dutzend eigener Maschinen zieht in weiten Kreisen um die Kampfflugzeuge herum. Doch auf einmal schwirren sie nach allen Seiten auseinander. Auch Kersten reißt seine »Me« in eine Messerkurve.

Sekunden später kommen sie wie die wilde Jagd, vom Himmel herab: mindestens zehn »Spitfires«!

\*

Die He 111 liegt immer noch auf dem gleichen Kurs. Mit schreckgeweiteten Augen starren die beiden Männer in der Kanzel auf die heranrasenden Jagdflugzeuge. Nur ihr Profil ist zu sehen, und es ist immer noch nicht zu erkennen, um welche Typen es sich handelt. Erregte, dumpfe Laute wandern über die Eigenverständigung, zu irgendeinem Wort findet keiner mehr die Kraft.

Moosbacher hat die Hände geballt. Sein Gesicht ist so fahl wie das des Kameraden neben ihm. Die zwei Jäger sind vielleicht, noch sieben- oder achthundert Meter entfernt. Sie kommen genau von vorn auf die Kanzel zu. Jede Sekunde wartet Moosbacher auf das Aufzügeln der Abschüsse vor den Tragflächenprofilen. Die Erregung schnürt ihm fast den Atem ab, aber auch die Angst. Er weiß, daß sie nicht den Hauch einer Chance mehr haben werden.

Jetzt, jetzt muß es doch gleich knallen! Er duckt den Oberkörper nach vorn, ohne es zu merken. Die Entfernung nimmt ab. Wie Phantome huschen die Jäger heran. Aber sie feuern immer noch nicht....

Wenige Augenblicke später geht ein Ruck durch die schmalen Silhouetten. Die Jagdflugzeuge bäumen sich auf und steigen in steilem Winkel nach oben.

Moosbacher hebt den Kopf, sieht ihnen nach und sackt erschüttert in sich zusammen. Er kann es immer noch nicht fassen. Auch der Unteroffizier neben ihm stößt jetzt den Atem aus. Dann sieht er herüber, ein verzerrtes Grinsen auf dem kalkweißen Gesicht.

»Me 109!« sagt er dumpf mit einer Stimme, die kaum mehr zu erkennen ist. »Diese verfluchten Saukerle...«

Er wischt mit dem Kombinationsärmel den Schweiß vom Gesicht und steuert die He 111 in eine leichte Linkskurve. Etwa auf der Höhe der Küste dreht er nach Süden ein.

Die beiden Jagdmaschinen sind schon wieder im Anflug. Dieses Mal stechen sie von oben herab.

Moosbachers Erleichterung verwandelt sich in eine Wut ohnegleichen. Er hebt die Fäuste und schüttelt sie den beiden Kameraden entgegen, die zu diesem Zeitpunkt schon wieder über das Kampfflugzeug wegziehen. Sie kurven jetzt nach Nordosten ein und gehen zu einem flachen Sturz über.

»Jessas«, krächzt Moosbacher, »so was! Man hat aber auch bis zum letzten Moment nichts Richtiges erkennen können.« Er holt Luft, schüttelt den Kopf und schreit in das Rauschen der Motoren: »Wenn ich die zwei unter die Finger kriegen könnte, zerdrücken tat' ich sie, die Lumpen, die elendigen...«

»Es ist vorbei!« erwidert Reger, ihm das schweißglänzende Gesicht zuwendend. »Sei froh, daß es welche von uns waren.«

Moosbacher nickt und bringt seinen ausgetrockneten Hals wieder in Ordnung. Sekunden vergehen noch, bis er sagt: »Jetzt kann ich mir ungefähr vorstellen, wie es euch zumute sein muß, wenn die Tommys die Maschine angreifen.«

»Dann ist es ja gut«, entgegnet Reger und ruft dem Funker zu: »Karl, wie sieht es bei dir hinten aus?«

»Wie soll es aussehen?« kommt es postwendend zurück. »Ich war grad ein bißchen eingenickt.«

»Was warst du?« schreit Reger. »Bist du verrückt? Du pennst, und wir da vorn...« Er verzichtet auf den Rest der Worte, wirft Moosbacher einen schnellen Blick zu und drückt dann die Steuersäule nach vorn. »Mir reicht es jetzt...«

»Mir jetzt eigentlich auch«, seufzt Moosbacher. Er sucht nach den beiden Jagdmaschinen. Aber er findet sie nicht mehr...

\*

Der Motor der »Spitfire« liegt in den letzten Zügen. Jeden Augenblick erwartet der Pilot das Aufflackern eines Brandes. Aber das Glück ist wenigstens jetzt mit ihm. Er fliegt etwa tausend Meter hoch über die Landschaft zwischen den Flugplätzen West-Malling und Detling südlich der Themse. Die Garbe einer deutschen Me 109, die vor einigen Minuten sein Triebwerk zerschossen hatte, scheint noch nicht zu Ende zu sein. Wenigstens hat der Leutnant das Gefühl, das Hämmern der Einschläge und das Kreischen des Metalls noch immer durch den Motorenlärm zu hören.

Sein Schock ist zumindest so weit gewichen, daß er wieder nach hinten sieht und sich dann erinnert, daß keiner von den Deutschen einen Grund hätte, ihn zu schonen. Denn schließlich hängt er noch in der Luft.

Es sind jedoch keine Feindmaschinen auf seiner Spur. Sie turnen einige tausend Meter weiter oben durch den zur Hölle gewordenen Himmel, und niemand scheint sich mehr für ihn zu interessieren.

Er verstärkt den Sturzwinkel, orte das Knirschen im »Merlin«-Motor und gibt sich wieder präzisen Gedanken hin. Ein Aussteigen mit dem Fallschirm wäre in dieser Situation nicht zu verantworten, also kommt nur noch eines in Frage: eine Notlandung.

Der Blick des Offiziers wandert über die Erde. Er sieht ein Waldstück und dahinter ein längeres Stück flaches Land. Eine schnelle Steuerbewegung bringt ihn auf den neuen Kurs. Die Erdoberfläche wird deutlicher, Einzelheiten schälen sich aus dem bunten Teppich des Landes.

Noch einmal ein prüfender Blick hinter das Leitwerk. Keine Gefahr.

Die Distanz zum Boden beträgt noch fünfhundert Meter. Das immer stärker werdende Brodeln im Motor veranlaßt den Piloten, den Zündschlüssel herauszuziehen. Die polternden Geräusche verstummen, und nur das Rauschen des Fahrtwindes ist noch zu hören. Allerdings nicht nur das. Das Jaulen der vielen Flugzeugmotoren am Himmel und das Rattern der Maschinengewehre sind ebenfalls laut zu vernehmen.

Eine erste Koppelbegrenzung huscht auf die Frontscheibe zu. Verzweifelt zieht der Pilot den Knüppel nach hinten, aber die Maschine reagiert nicht mehr. Sie sackt durch wie ein Stein. Nach gewaltigem Krachen und einem schweren Schlag, der die Zelle erschüttert, knallt der Rumpf auf den weichen Boden. Die Maschine rutscht über die Erde, flitzt auf eine andere Weidebegrenzung zu und bohrt sich wie ein Geschoß durch die Stangen. Das Cockpitdach zersplittet, und die »Spitfire« dreht sich. Ein Dutzend Meter noch, dann kommt sie zum Stillstand. . Der Engländer stößt das ovale Glasdach auf und löst die Gurte. Sein Blick wandert zu einem Hofgebäude hinüber, von dem jetzt zahlreiche Menschen herüberlaufen. Sie kommen näher, bleiben in ehrfurchtvoller Entfernung stehen. Nur einer stapft weiter auf die demolierte Maschine zu, ein grauhaariger, breitschultriger Mann in Army-Uniform mit den Rangabzeichen eines Majors.

»He«, sagt er mit zuckendem Schnauzbart, »wie fühlen Sie sich, alter Freund?«

Die Beine des Piloten schieben sich über den Kabinenrand. Mit schleppenden Schritten geht er auf den Offizier zu und salutiert.

»Pilot Officer Stone«, sagt er. »Es tut mir leid Sir, aber...« Er stockt und fährt mit grimmiger Ironie fort: »Eine andere Landungsart war mir nicht mehr möglich!«

»Sehe es!« nickt der Major. »Na, seien Sie froh, daß Sie wieder unten sind. Flugzeuge gibt es wahrscheinlich mehr als Piloten, oder nicht?«

Stone kommt zu keiner Erwiderung mehr. Von der Themse her klingt das Dröhnen von Flugzeugmotoren auf. Wenige Augenblicke später rennen die Männer und Frauen in der Nähe erschrocken auseinander. Sie werfen sich zu Boden und starren verängstigt auf die beiden deutschen Flugzeuge, die im Tiefflug südwärts dröhnen. Die Maschinen donnern etwa hundert Meter entfernt vorbei und verschwinden irgendwo.

\*

Der Obergefreite Potter wirft die Karten auf die Munitionskiste und peilt wieder einmal auf seine Uhr. »Bald müssen sie kommen!«

»Mann«, brummt ihn der Obergefreite Schirra an, »du machst mich noch vollkommen verrückt!«

»Aber recht hat er«, stellt Oberwerkmeister Eder fest, der die letzten Worte Potters mitbekommen hat. »Und nun läßt eure Karten verschwinden und...«

Er bringt den Satz nicht mehr zu Ende, denn von der Kanalküste her klingt Motorengeräusch auf. Kurz darauf kommen vier Me 109 in Sicht. Sie preschen über den Platz, eine von ihnen wackelt mit den Tragflächen. Es sind Maschinen von der zweiten Staffel. Kaum eine halbe Minute später rumort es erneut am Himmel.

Eine Rotte sticht auf den Feldflugplatz herab und zischt vorbei. Die weißen Zahlen auf den Rümpfen sind deutlich zu sehen.

»Mensch, Kersten und der Fähnrich!« schreit Potter.

Im Geschrei der Mechaniker setzen die beiden Flugzeugführer zur Landung an und rollen aus. Einige Minuten später kommen sie auf den Liegeplatz zu. In westlicher Richtung reißt das Lärmen der Flugzeugmotoren jetzt nicht mehr ab. Nacheinander erscheinen weitere Maschinen der Gruppe über dem Horizont.

Von der Liegeplatzbaracke nähert sich, krummbeinig und mit flatterndem Drillichanzug, der Gefreite Fischer. Er mischt sich unter die ausgelassene Korona der Warte, die sich inzwischen um die beiden Flugzeuge geschart haben.

Potter stemmt gerade die Kabinenhaube in die Höhe. In seiner Begeisterung tätschelt er Bonins verschwitztes Bubengesicht, zerrt ihm die Gurte von den Schultern und zieht ihn in die Höhe. Drüben bei Kersten geht es ähnlich zu.

Der Westfale kommt angestakt, geht auf Bonin zu und reicht ihm die Hand. Das ist alles.

»Da - der Oberleutnant!« schreit einer.

Sie drehen sich um und sehen zum Rollfeld hinüber. Grote kommt angerollt, Kuzorras »Me« hinter sich, ein Stück weiter entfernt die von Erbacher und Termath.

Unteroffizier Rieger strampelt sich durch die Menge und winkt die Kapitänsmaschine ein. Das Leitwerk kreist herum, der Motor verstummt.

Mit freudestrahlenden Gesichtern laufen die Warte auf die »weiße Eins« zu. Die Haube ist bereits offen, und die Stimmen der Mechaniker verstummen jetzt schlagartig. Grotes Gesichtsausdruck ist schuld daran Er steht auf der linken Tragfläche und sieht über die Männer hinweg.

»Reuter ist tot!« sagt er, zum Rollfeld hinüberblickend. »Er ist mit einer >Spitfire< zusammengestoßen -Explosion - aus!«

\*

Auch an diesem Morgen reißt der Gefreite Fischer wieder ein Kalenderblatt ab. Das Datum des 16. Dezember prangt jetzt in großen Zahlen auf dem Block.

Die Flugzeugführer sind bereits da, aber zwei Plätze - außer denen von Moosbacher und Eisele - sind leer geblieben. Sie wissen es schon seit gestern, daß auch Pape vom Feindflug nach London nicht mehr zurückkehren konnte. Kuzorra hatte erzählt, daß er südlich von Biggin Hill mit dem Fallschirm abgesprungen war.

Es ist noch früh am Morgen, und von einem neuen Einsatz ist bis jetzt noch nicht die Rede gewesen. Fischer dreht am Radio herum. Er äugt vorsichtshalber zu Grote hinüber, ehe er das Gerät lauter stellt. Der neue Wehrmachtsbericht ist soeben angekündigt worden. Der Oberleutnant nickt. Kurz darauf erklingt die Stimme des Sprechers. Der getragene, pathetische Tonfall scheint. Kersten auch dieses Mal zu wurmen. »Der redet wie bei 'ner Hochzeitsfeier!« knurrt er vor sich hin.

»Halt die Klappe!« zischt Roder., »Vielleicht quatscht er heute von dir!«

Kersten sagt nichts mehr und zieht nur wütend an seiner Zigarette. Dann geht es los:

»... am 15. September und in der Nacht zum 16. September wurden unter schwierigsten Wetterverhältnissen die Vergeltungsflüge gegen London fortgesetzt. Kampfflieger griffen Docks und Hafenanlagen an. Im Laufe dieser Angriffe kam es zu heftigen Luftkämpfen...«

Grote stößt die Luft aus und blickt auf die Decke.

»... Versuche britischer Flugzeuge, die Reichshauptstadt in der letzten Nacht anzugreifen, schlugen fehl. In einigen Städten Westdeutschlands fielen Bomben auf Wohnviertel. Die Gesamtverluste des Feindes betrugen gestern 79 Flugzeuge. 43 eigene Flugzeuge werden vermißt.«

»Vermißt ist ein herrliches Wort!« sagt einer.

»Thema durch!« mischt sich da Grote ein. »Ich halte es für besser, wenn wir...«

Er verstummt und sieht nach draußen. Sein düsterer Gesichtsausdruck lichtet sich. Auch die anderen wissen bereits Bescheid. Dafür steht Moosbacher zu nahe vor dem Fenster.

Kurz darauf ist er wieder bei ihnen. Moosbachers Blick huscht über die Gesichter und die leeren Stühle.

»Und die da...?«

Grote senkt den Kopf und zuckt die Schultern. »Auch Reuter!« sagt er, und dann erzählt er es.

Schweigen hat sich wieder über den Raum gesenkt.

Wieder einmal nippen sie an den kleinen Gläsern, deren Inhalt sich schon oft als eine wundersame Medizin erwies. Ein Gespräch flackert auf, und dann hören sie Moosbachers Geschichten zu.

Der Druck scheint endgültig von ihm gewichen zu sein, als er von der Begegnung mit den beiden Me 109 erzählt. Das erste, zaghafte Gelächter brandet auf. Doch plötzlich läutet das Telefon.

Grote nimmt den Hörer ab und meldet sich. Er lauscht in die Muschel, nickt und wendet sich dann langsam um.

»Die Feierlichkeit ist zu Ende«, sagt er. »In zehn Minuten Einsatzbesprechung bei der Gruppe. - Moosbacher, wie ist es mit Ihnen? Können Sie wieder?«

»Natürlich, Herr Oberleutnant!« Einige Zeit später sitzen sie wieder in den Maschinen und warten auf den Startbefehl.

Die grüne Leuchtkugel steigt etwas später hoch, und die Motoren springen an.

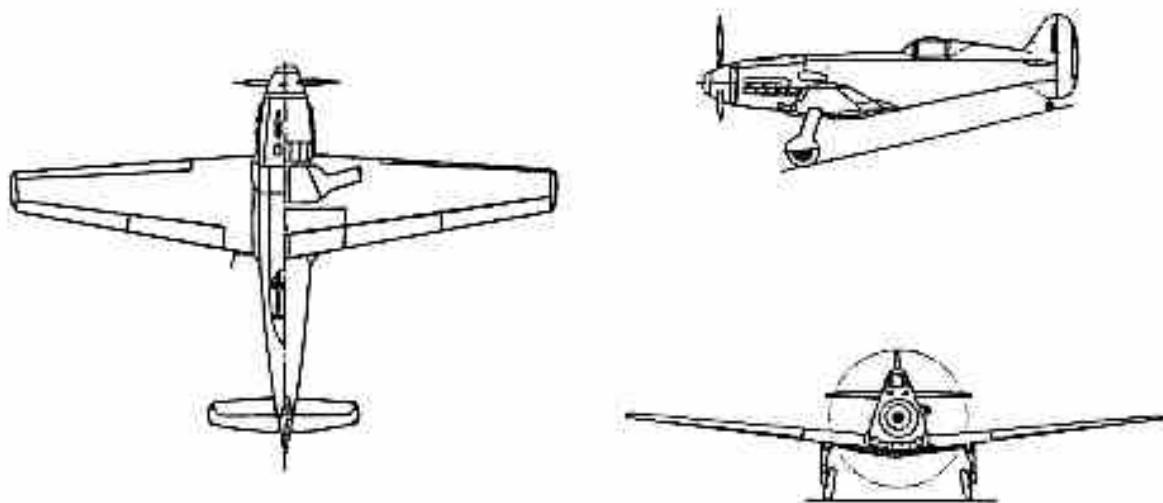
Nacheinander rollen sie zum Start, dröhnen über die Grasfläche und formieren sich über dem Platz zum Verbandsflug.

Noch weiß keiner, wer dieses Mal nicht zurückkehren wird...

ENDE

***Titelbild: Eine Rotte Me 109 im Luftkampf mit einer britischen »Spitfire« über London***

# Messerschmitt Me 209 V-4

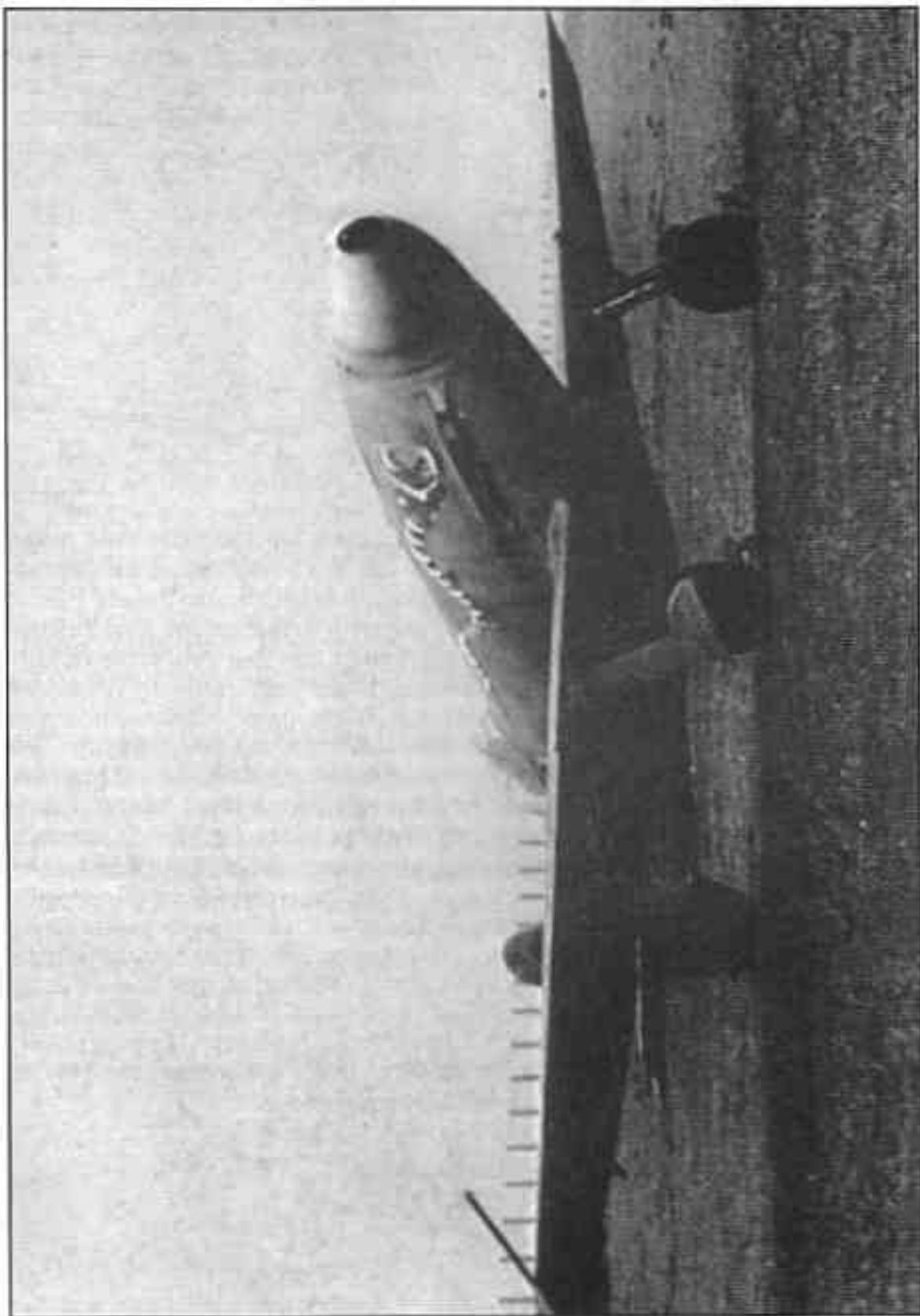


Als sich nach Kriegsausbruch herausstellte, daß die Me 109 nicht allen Anforderungen gewachsen war, versuchte man bei Messerschmitt die Erfahrungen mit der Me 209 direkt auf eine Einsatzkonstruktion zu übertragen. Hierfür wurde die Me 209 V-4 (D-IRND, ab 1940 mit dem militärischen Kennzeichen CE + BW) gebaut, deren Rumpf fast unverändert von den drei ersten Prototypen übernommen wurde. Dafür erhielt das Muster einen neuen Flügel mit vergrößerter Spannweite und Vorflügeln. Für die Waffenversuche wurde eine Motorkanone MK 108 vorgesehen, und zwei MG 17 in den Flügelwurzeln. Die Flugerprobung zeigte ungünstige Ergebnisse, denn die Kühlung reichte nicht aus, die Ruderkräfte waren zu groß und durch den kurzen Radstand bei einer großen Spur wurde das Rollen instabil. Weitere Versuche, die Spannweite erst um weitere 40 cm, dann um 80 cm zu vergrößern und den Vorflügel durch eine heruntergezogene Flügelnase zu ersetzen, brachten keine günstigeren Ergebnisse. Eine Vergrößerung der Seitenflosse schließlich verbesserte ebenfalls nicht die Flugeigenschaften. Das Nachfliegen bei der Luftwaffen-Erprobungsstelle ergab schließlich, daß das Muster für normal ausgebildete Piloten zu schwierig zu fliegen war und von Feldflugplätzen überhaupt nicht eingesetzt werden konnte. Da durch die inzwischen eingebaute Normalkühlung auch die Flugleistungen keinen allzu großen Vorteil gegenüber der Me 109 mehr boten, wurde die Entwicklung des Musters gestoppt.

## Technische Daten

Spannweite:	10,04 m
Länge:	7,24 m
Höchstgeschwindigkeit:	710 km/h
Reisegeschwindigkeit:	620 km/h
Landegeschwindigkeit:	140 km/h
Reichweite:	750 km

## **Deutsche Flugzeuge**



**Messerschmitt Me 209**