

DER LANDSER GROSSBAND

Österr. S. 12,- Italien L. 40,- Span. Plus 40,- Belg. Fr. 25,-
Schweiz sfr 2,40 Luxemburg Fr. 24,- Holland Gld 1,80

1,80 DM

348

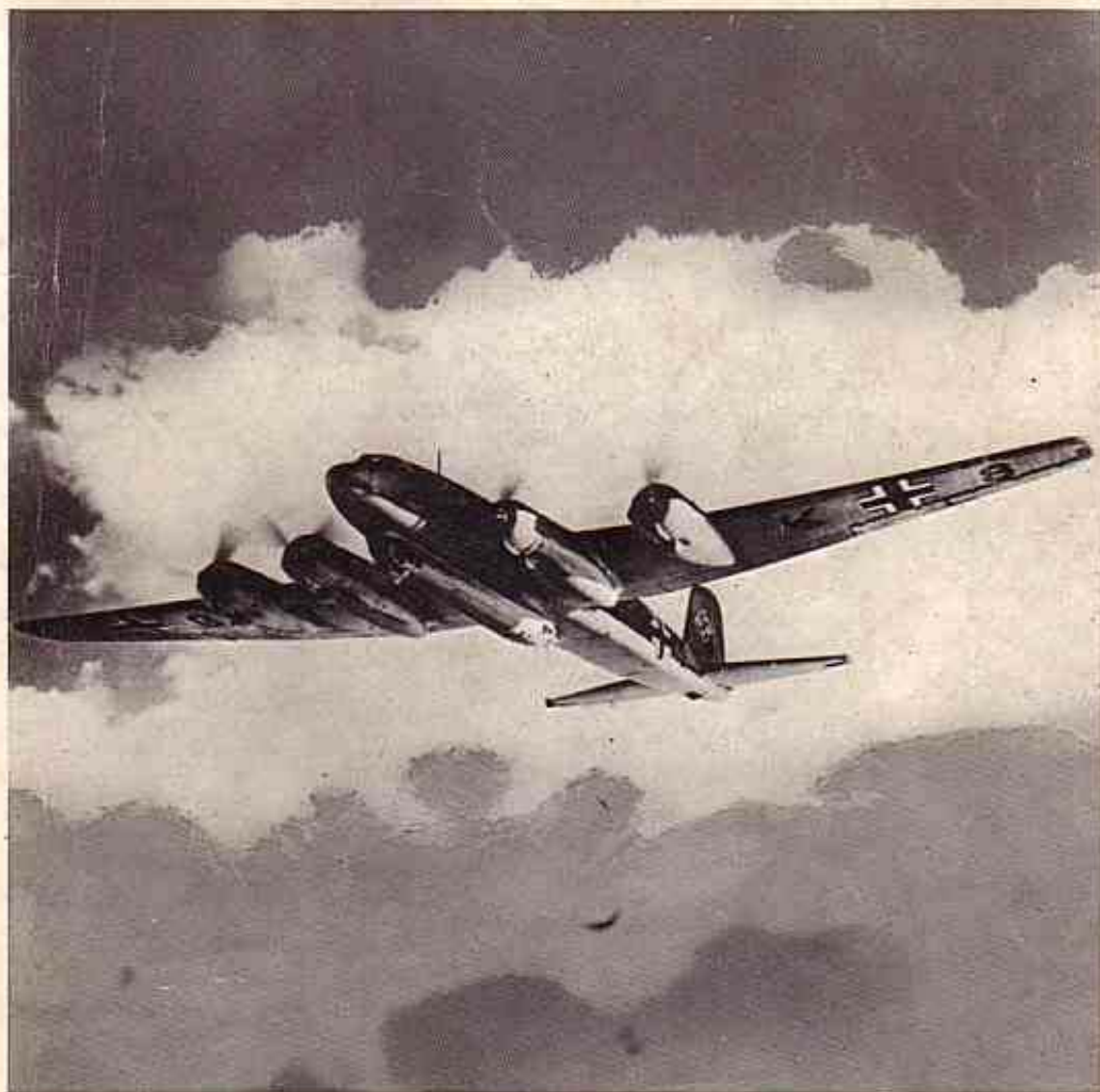
Erlebnisberichte zur
Geschichte des
Zweiten Weltkrieges

MIT MAGAZIN UND DOKUMENTARISCHER BILDBEILAGE

Peter Paus

Großbomber greifen an

Die Einsatzflüge der FW200 „Condor“ vom Atlantik zur norwegischen Küste



DER LANDSER GROSSBAND

0348 – Großbomber greifen an, von Peter Paus

Die Einsatzflüge der FW 200 „Condor“ vom Atlantik zur norwegischen Küste

Sie kamen aus der Nacht. Die drei tauchten auf der Kuppe des Hügels auf und glitten nach unten. Niemand bemerkte sie. Eine Wolke, wie ein dunkles hohes Gebirge aussehend, schob sich langsam vor den halben Mond. Die drei schlichen langsam durch die niedrigen Büsche, die am Fuß des Hügels wucherten.

Die Gestalten bewegten sich auf ein schmales Rinnsal zu. Am Ufer duckten sie sich ins Gebüsch und starteten zur gegenüberliegenden Seite hinüber. Dort waren - schattenrißartig gegen den helleren westlichen Himmel - ein hoher Zaun, die Umrisse von langgestreckten Hallen und niedrige Aufstapelungen zu erkennen. Die letzteren waren mit Tarnnetzen abgedeckt.

Links von den drei murmelten Stimmen. Die Schemen am Bach streckten sich geräuschlos aus und preßten sich an die Erde, die noch die Hitze der südfranzösischen Sommersonne ausstrahlte.

Hinter dem Zaun tauchten zwei Wachtposten auf. Sie trugen Stahlhelme, die Karabiner hatten sie über die Schultern geschwungen.

Die beiden deutschen Wachtposten schwiegen plötzlich, blieben stehen und blickten zum Himmel hinauf. Sie wußten nicht, daß sie von den drei am Bach lauernden Gestalten wie Schießbudenfiguren hätten abgeknallt werden können. Doch die drei dachten nicht daran, denn das gehörte nicht zu ihrem Plan.

Das Brummen eines Flugzeugs war am Himmel zu hören, das von Süden her den Platz anflog. Weiter hinten, etwa vier Kilometer vom Flugplatz entfernt, flammte auf der Erde ein Scheinwerfer auf. Der weiße Lichtfinger geisterte am Himmel hin und her. In der Luft blitzten drei weiße und zwei rote Leuchtkugeln auf: das Erkennungssignal!

Das grelle Licht des Scheinwerfers erlosch schlagartig. Dafür ging kurz darauf die Befeuerng des Flugplatzes an: ebenfalls weiß und rot, vermischt mit dem hellen, gleißenden Licht des künstlichen Horizonts (Start- und Landehilfe bei Nachtflügen).

Die Posten gingen langsam weiter, in Richtung auf die Hallen zu. Das Gebrumm der Flugzeugmotoren wurde leiser. Die Maschine flog am Platz vorbei und kurvte ein. Als sie sich auf die Landebahn zu senkte, riß plötzlich der Motorenlärm ab. Nur noch knallende Fehlzündungen, Sirren und Rauschen waren zu hören.

Da die beiden Posten in der Dunkelheit verschwunden waren, der Halbmond immer noch hinter dem Wolkengebirge steckte, nutzten die drei die Geräusche des landenden Flugzeugs für ihre Zwecke aus. Sie drückten sich vom Boden ab, schlichen durch den fast ausgetrockneten Bach, krochen am Ufer hoch und legten sich vor dem Drahtzaun flach hin.

Einer von ihnen schnitt mit einer Drahtschere ein Loch in den Zaun. Er zog das ausgeschnittene Rechteck beiseite und hielt es fest.

Lautlos krochen die Männer hindurch. Auf der anderen Seite, im Bereich des deutschen Flugplatzes, verharren sie, sahen sich um und huschten dann zu den Tarnnetzen hinüber, unter denen Bomben gestapelt waren. Sie kannten sich dort genau aus, denn es gab viele Augen und Ohren auf dem Flugplatz, die die Voraussetzungen für das Unternehmen der drei geschaffen hatten.

Dreißig Sekunden später tauchten sie wieder aus der Dunkelheit auf. In dem Augenblick setzte das landende Flugzeug auf der Betonpiste auf. Die deutschen Wachtposten standen in der Nähe des Landekreuzes und beobachteten, wie die Maschine über die Piste schoß.

Sie bemerkten nicht, wie die Gestalten zum Zaun liefen und durch das Loch schlüpfen. Der dritte bog den Draht wieder so zurecht, daß die Durchschneidung des Zaunes auf den ersten Blick nicht auffiel. Dann setzten sie sich über den Bach ab und schlichen den Hügel hinauf. Sie tauchten in der Nacht unter, aus der sie gekommen waren.

Genagelte Stiefel schepperten die steinernen Treppen hinauf. Der UvD (Unteroffizier vom Dienst) stieß die Etagentür auf, betrat den langen Gang und brüllte: „Aufstehen!“

Er ging langsam den Flur hinunter und hörte, wie sich die bis dahin still und friedlich gewesenen Stuben belebten.

Unteroffizier Karl Rettich, dessen Bett direkt neben der Tür stand, rührte sich als erster. Er schob das Moskitonetz hoch, blieb am Bettrand sitzen und blickte mit schläfrig-trüben Augen vor sich hin. Rettich, ein kleiner, fast zierlicher Mann mit schwarzem Haar, schraubte sich langsam in die Höhe und ging zu seinem Spind hinüber.

Die helle Tapete war überall im Zimmer mit Tausenden von plattgeschlagenen Stechmücken übersät. Das war auf eine Marotte des Unteroffiziers Rettich zurückzuführen. Jeden Abend, kurz vor dem Schlafengehen, schloß er das Fenster und ging auf die Jagd. Mit seinem Pantoffel zerschlug er jede im Zimmer anwesende Mücke. Und trotzdem mußten sie jeden Morgen wieder feststellen, daß seine Bemühungen vergeblich gewesen und auch die Moskitonetze nicht dicht genug waren.

Er schlug jetzt nicht gegen Mücken, sondern trat gegen ein Feldbett.

Unteroffizier Sauerbrey kam in die Höhe und schien nachzudenken, wo er sich befand. Er hieß Kunibert mit Vornamen. Seine Augen waren auf ein Moskitonetz gerichtet. Wuschelige, strohblonde

Haare tauchten darunter auf, ein kantiger Kopf: Er gehörte dem Obergefreiten Peter Honselmann, dem Bordfunker. Er erhob sich langsam. Im Sitzen sah er wie ein ganz normaler Mensch mit Durchschnittsgröße aus. Im Stehen aber war er ein Riese, der nun auf die beiden anderen herabsah.

Zu dritt verließen sie das Zimmer, durch dessen Fenster die ersten Sonnenstrahlen hereinhuschten. Aus der benachbarten Stube kamen Oberfeldwebel Gerd Zacke und Feldwebel Alfred Strobel heraus, beide Flugzeugführer der Besatzung. Aus der nächsten die Gefreiten Otto Böken und Herbert Fuchs, der erste Bordfunker, der zweite Bordmechaniker. Fuchs gehörte an und für sich nicht zum Stamm der Besatzung. Er war ihr vorübergehend zugeteilt worden, weil Unteroffizier Clemens Schmitt wegen Krankheit ausgefallen war.

Die Besatzung war fast an der Stelle angekommen, wo sich die Etagentür innerhalb einer breiten, mit Rahnglas versehenen hölzernen Wand befand.

Da passierte es.

Etwa zwanzig Meter von ihnen entfernt, an der Kopfseite des großen Kasernenbaues, gab es ein Fenster. Ein ungeheurer Knall zerriß die Stille, die der Morgen und der anbrechende Tag mitgebracht hatten.

Das Fenster vor den sieben Männern platzte, wie von einer Riesenhand zerschmettert, und flog, in Einzelteile zerlegt, auf den langen Gang.

In dem dadurch entstandenen offenen Rechteck sahen die sieben Flieger eine ungeheure Feuerwolke, die zum blaugrauen Himmel stieg. Die durch den Bau pfeifende und zischende Druckwelle warf sie fast um. Die Türen vibrierten in den Rahmen. Fensterscheiben klirrten.

„Bombenangriff!“ brüllte der Obergefreite Honselmann.

Oberfeldwebel Zacke und Feldwebel Strobel setzten sich als erste durch die Etagentür ins Treppenhaus ab. Die anderen folgten. Hinter ihnen flogen Stubentüren auf. Ein Schwall von Soldaten strömte aus dem Waschraum. Jeder rannte so los, wie er war, auf die direkt beim Haus angelegten Luftschutzgräben zu.

Aus den im Zickzack angelegten Gräben tauchten nach und nach Köpfe auf. Fassungslos starrten die Männer zu den Flugzeughallen hinüber, die am Fuß des rötlich-braunen Hügels lagen, denn dort war die Explosion erfolgt.

Kaum hatten sie sich etwas beruhigt, da knallte und donnerte es zum zweiten Mal. Wieder stieg eine riesige Explosionswolke in der Nähe der Hallen in die Höhe. Die Druckwelle fegte durch die Gegend.

Die Köpfe verschwanden. Die Männer duckten sich in den Schutz der Gräben. Eisensplitter sirrten durch die Luft.

Die Unteroffiziere Rettich und Sauerbrey hockten dicht nebeneinander. Der lange Honselmann kroch auf sie zu. Sein Gesicht war grau.

„Mensch, was ist denn da eigentlich los?“ schnaufte er. „Es hat keinen Fliegeralarm gegeben. Keine Maschine am Himmel, und trotzdem so ein verrückter Feuerzauber.“ Sauerbrey erhob sich. Mit ihm Oberfeldwebel Zacke, der hinter ihm stand. Beide blickten zu den Hallen hinüber, wo sich die schwarze Wolke langsam verzog.

„Weißt du, was das war?“ fragte Zacke. „Das waren Bomben, nichts als Bomben. Die Stapel bei Halle vier müssen in die Luft geflogen sein“, setzte er erklärend hinzu.

„Wie soll das denn passiert sein?“ wunderte sich der lange Honselmann.

„Hast du schon mal etwas von Sabotage gehört?“ meinte Unteroffizier Rettich und blickte zu dem langen Honselmann hinauf.

„Hoffentlich sind unsere Mühlen noch heil“, brummte Oberfeldwebel Zacke.

Feuerwehrwagen rasten quer über das große Rollfeld. Sanitätswagen (Sankas), die mit großen roten Kreuzen auf weißem Untergrund bemalt waren, folgten ihnen.

Nach und nach kamen die Besatzungen aus den Luftschutzgräben heraus und gingen wieder ins Haus. Angeregt wurde über die Explosion und deren Ursache diskutiert.

Der schmalbrüstige UvD kam der Besatzung Zacke entgegen. Er wollte nach draußen eilen. „Was ist passiert, Will?“ versuchte Unteroffizier Rettich ihn aufzuhalten.

Der Hagere zuckte nur die Schultern und trabte weiter. Gegen zehn Uhr kam er wieder in Sicht. Er streckte seinen Kopf in die mit Tabakqualm gefüllte Stube.

„Oberfeldwebel Zacke sofort zu Halle vier! Mit Besatzung!“

Gerd Zacke drückte den Zigarettenrest im Aschenbecher aus und erhob sich. „Na, dann los, Sportsfreunde. Schnallt eure Koppel um und haut euch die Krätzchen auf die Birne. Abmarsch sofort.“ Drei Minuten später gingen die sieben Männer die Treppe hinunter.

Sie gingen an den grauen Häuserreihen vorbei, die am Rand des Flugfeldes standen. Kasernen, die einmal für die Soldaten der französischen Luftwaffe gebaut worden waren und die nach der Kapitulation Frankreichs (1940) von der deutschen Luftwaffe übernommen wurden.

Als sie am Rand des Rollfeldes ankamen, rollten gerade im Norden zwei FW 190 (deutsches Jagdflugzeug) an den Start. Die Motoren der beiden Maschinen gingen auf Touren. Die schnittigen

Jagdeinsitzer rollten an, flitzten immer schneller über die bleigraue Startbahn, hoben ab und zogen in einer Steilkurve hoch.

Danach überquerte die Besatzung Zacke den Platz. Schon von weitem sahen sie, wie jemand am breiten Tor der großen, wie ein schwarzer Kasten wirkenden Halle mit den Armen in der Luft herumfuchtelte.

„Das ist Leutnant Distelkamp“, sagte Feldwebel Strobel. „Ich halte es für besser, wenn wir das Tempo erhöhen, Gerd“, setzte er hinzu und sah den neben ihm hergehenden Zacke von der Seite an.

„Wir kommen auch so noch früh genug an“, brummte Zacke und erhöhte das Tempo um keinen Deut.

Leutnant Distelkamp hatte die Fäuste in die schmale Taille gestemmt und blickte den sieben herankommenden Männern entgegen. Er war ein superschlanker Mann, der die Schildmütze salopp auf das linke Ohr gezogen hatte.

An und für sich ein Mensch, der weniger den Vorgesetzten, sondern mehr den Freund und Kumpel herauskehrte. Die beiden Besatzungen Distelkamp und Zacke stellten auf dem südfranzösischen Flugplatz Cognac etwas Besonderes dar. An und für sich war der Stammsitz ihres Geschwaders der Flugplatz Bordeaux-Merignac (südlich von Cognac, an der Küste des Golfs von Biscaya, Südfrankreich). Von dort aus startete auch das Gros des Kampfgeschwaders zu Feindflügen.

Die Besatzungen Distelkamp und Zacke waren vor einiger Zeit zum Flugplatz Cognac abkommandiert worden, gehörten aber trotzdem noch dem Geschwader in Bordeaux an. Das bedeutete, daß sämtliche Einsatzbefehle von Bordeaux aus erfolgten. Der Geschwaderkommodore hatte Leutnant Distelkamp mit der Führung der beiden Besatzungen samt einer Handvoll Männer vom Technischen Personal beauftragt. Das hieß, daß Distelkamp praktisch der Führer einer Staffel war, die allerdings nur aus zwei Flugzeugen einschließlich Besatzungen bestand. Warum die beiden Besatzungen nach Cognac verlegt worden waren, wußte keiner zu sagen. Die Gründe dafür waren nur im Führungsstab bekannt. Die Halle vier war vom Fliegerhorstkommandanten für die Maschinen der kleinen Einheit zur Verfügung gestellt worden.

Leutnant Distelkamp schwieg, bis die sieben jungen Männer vor ihm standen. Seinem Gesicht sah man an, daß ihn irgend etwas fuchste.

Die sieben nahmen Haltung an. und Oberfeldwebel Zacke meldete die Besatzung.

Distelkamp tippte mit zwei Fingern an die zerbeulte Schildmütze. „Wenn ich euch lahmen Schnecken zusehe, kommt mir der Kaffee hoch“, gab er anschließend kund.

Im Halbdunkel der teilweise mit Tarnnetzen abgedeckten Flugzeughalle waren sechs junge Männer zu sehen, die zu Zacks Besatzung hinüberblickten und dabei unverschämt grinsten, Distelkamps Besatzungsmitglieder: Oberfeldwebel Hermann Meier, die Feldwebel Klodt, Basse und Wank, die Unteroffiziere Kempe und Löffler.

„Zacke“, machte Distelkamp weiter, „ich hatte den Befehl gegeben, daß Sie mit Ihrer Besatzung im Eiltempo hier antanzen sollten.“

„Herr Leutnant“, säuselte der Flugzeugführer, „dann wären wir den beiden herausstartenden Jägern in die Quere gekommen.“

„Das ist doch nur eine faule Ausrede“, entgegnete der Leutnant, und dann lächelte er. „Schluß mit dem Quatsch! Und nun mir nach!“

Sie taten es und marschierten hinter ihm in die Halle hinein.

Dort standen ihre Maschinen: viermotorige Focke-Wulf FW200 „Condor“, Langstreckenflugzeuge, Aufklärer und Bomber, mit einer Spannweite von über dreißig Metern.

Ein paar Männer gingen um die „Condor“ Leutnant Distelkamps herum. Es waren der TO (Technischer Offizier), der Oberwerkmeister, der Distelkamps Kommando unterstand und ein paar Mechaniker vom Bodenpersonal, die in schwarzen Leinenoveralls steckten.

Der Technische Offizier drehte sich um, als Distelkamp mit seiner kleinen Schar aufkreuzte. Er hatte den Rang eines Oberleutnants und den schönen Namen Sonnenschein. Im übrigen sah er wie ein Mops mit immer unfreundlichem Gesicht aus, doch das täuschte. Sonnenschein war an und für sich ein lustiger Vogel. „Es sieht sehr bescheiden aus mit Ihrer Mühle, Herr Distelkamp“, wandte er sich an den Leutnant. „Bescheiden ist noch untertrieben, man könnte ruhig beschissen sagen.“

„Ich bekam vorhin den Befehl aus Bordeaux, heute nachmittag einen Wetterflug durchzuführen, Herr Oberleutnant“, meinte Distelkamp.

„Wetterflug? Hm!“ Der Oberleutnant lachte laut auf. „Schauen Sie sich Ihren Prachtvogel mal näher an. Zig Bombensplitter im Rumpf, in den Tragflächen, in den Motorverkleidungen. Das Blatt einer Schraube ist im Eimer...“

„Das wird Manz bis heute nachmittag schon hinkriegen“, fiel Distelkamp dem TO ins Wort.

Manz war der Oberwerkmeister, der mit seinen Technikern für die Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung zuständig war. Ein robuster, untersetzter Mann mit einer langen Haarmähne, die ihm das Aussehen eines Künstlers verlieh. Mit seiner Haarmatte hatte Manz bei Vorgesetzten schon oft

Anstoß erregt. Trotzdem war er ein tüchtiger und organisatorisch begabter Mann auf seinem Gebiet. Die ihm unterstellten Warte hingen an ihm.

„Tja, Herr Leutnant“, setzte Manz in seiner bedächtigen Art an, „mit dem Hinkriegen bis heute nachmittag sieht es gar nicht gut aus...“

„Was habe ich Ihnen gesagt, Herr Distelkamp?“ mischte der TO wieder mit.

„Es sind verdammt viele Macken, Herr Leutnant“, fuhr Manz fort. „Peilen Sie die Lage. Von den beiden Maschinen stand Ihre Mühle am dichtesten an der Bombenexplosion. Da, sehen Sie sich das an!“ Er streckte einen Arm aus und deutete auf eine kleine, offenstehende Tür, durch die man ins Freie blicken konnte.

Dort, wo vor gar nicht langer Zeit noch Bombenstapel gelegen hatten, waren jetzt große dunkle Löcher in der Erde zu sehen, zerfetzte Tarnnetze, zersplitterte Stangen und verbogenes Wellblech. Die Wand von Halle vier, die den Bombenstapeln zugewandt gewesen war, strotzte vor kleinen und großen Löchern, hervorgerufen durch Bombensplitter. Teilweise war das Wellblech verbogen und weggeflogen; das Dach war ebenfalls beschädigt.

Zahlreiche Wachposten sicherten die Explosionsstelle ab und patrouillierten am Zaun entlang. Später forschten Spezialisten nach der Ursache der Explosion. Anhand der dabei entdeckten Spuren kam man dahinter, daß es sich um Sabotage handelte, die sicherlich von Angehörigen der französischen Resistance (Widerstandsbewegung) durchgeführt worden war.

„Und Ihr Vogel, Herr Leutnant“, erläuterte Manz weiter, wobei er sich in der dicken Haarmähne kratzte, „hat den meisten Segen abbekommen. Das stellten Herr Oberleutnant Sonnenschein und ich gerade fest.“

„Manz, Sie haben doch schon oft Wunder vollbracht“, meinte Leutnant Distelkamp. „Warum soll es denn diesmal nicht auch gehen?“

Manz machte ein nachdenkliches Gesicht und blickte starr auf die lädierte Maschine. „Wann müssen Sie starten, Herr Leutnant?“

„Um siebzehn Uhr.“

Der Oberwerkmeister verfiel wieder in nachdenkliches Schweigen. Dann sagte er: „Bis dahin schaffen wir es nicht, Herr Leutnant.“

„Und wie steht es mit dem Wunder, von dem ich eben sprach?“

Manz schüttelte den Kopf, daß seine langen Haare hin und her flogen. „Mit den paar Mann, die mir zur Verfügung stehen, ist selbst ein Wunder nicht drin, Herr Leutnant.“

„Könnten Sie uns nicht ein paar Männer vom Technischen Personal zur Verfügung stellen?“ wandte sich Distelkamp an Oberleutnant Sonnenschein, dem das Bodenpersonal des Fliegerhorstes unterstellt war.

Das Mops Gesicht grinste. „Ich würde es gerne tun, Herr Distelkamp, aber meine Männer sind vollkommen ausgelastet. Die basteln an den Jägern herum und an den Bombern der Nachflugschulungsgruppe.“ Seine breiten Schultern zuckten.

„Ja, dann...“, brummte Distelkamp und grub die Zähne in die Oberlippe.

„An und für sich verstehe ich nicht, warum Ihre Kiste mit Volldampf repariert werden soll, Herr Distelkamp“, meinte der TO. „Die Maschine von Oberfeldwebel Zacke hat nur ein paar unbedeutende Kratzer abbekommen. Zacke kann doch den Wetterflug durchführen, wenn es sein muß, sofort.“

Distelkamp hob den Kopf und sah zu Zacke und seiner Besatzung hinüber, die vor ihrer „Focke-Wulf“ standen und das Gespräch mit angehört hatten.

„Ja, dann müssen wir eben umdisponieren“, erklärte Distelkamp.

„Das halte ich für das beste“, schaltete sich der Oberwerkmeister ein. „Wir gehen gleich an die Arbeit, Herr Leutnant, morgen früh steht Ihnen Ihr Vogel wieder zur Verfügung. Und wenn wir die ganze Nacht durcharbeiten müssen.“ Das waren bei Manz keine leeren Worte. Es war schon oft vorgekommen, daß er und seine Männer pausenlos Tag und Nacht gearbeitet hatten, um Maschinen wieder flugklar zu machen.

Distelkamp verabschiedete sich von Oberleutnant Sonnenschein und dem Oberwerkmeister. Langsam ging er zu der zweiten Maschine hinüber.

Oberfeldwebel Zacke sah ihn mit schiefgeneigtem Kopf an.

„Haben Sie mitgekriegt, was anliegt, Zacke?“

„Jawohl, Herr Leutnant!“

„Ich werde gleich mit Bordeaux telefonieren. Wenn die Freunde dort darauf bestehen, daß unser Verein den Wetterflug unter diesen veränderten Bedingungen durchführen soll, dann werden Sie fliegen. Klar?“

„Jawohl, Herr Leutnant!“

Die Sonne strahlte vom wolkenlosen Himmel.

„Sauhitze“, stöhnte der lange Honselmann, denn der Schweiß lief ihm in Strömen am Körper herunter. Die anderen von der Besatzung Zacke hatten ähnliche Empfindungen.

Die Männer trugen blaue Kombinationen, Kanalanzüge genannt. Die gelben Schwimmwesten (mit Preßluft aufblasbar) hatten sie bereits angelegt. FT-Hauben, Fallschirme und Einmannschlauchboote trugen sie lose auf den Rücken. Die beiden Beobachter (Navigatoren) Rettich und Sauerbrey schleppten zusätzlich noch ihre Ledertaschen mit den Karten und sonstigem Navigationsmaterial.

Taschen und Haltevorrichtungen der Kanalanzüge waren voll mit Verpflegung, Leuchtmunition, Leuchtpistolen, Klappmessern und Brandfackeln gepackt oder behängt. Die ganze Ausrüstung zusammengenommen ergab ein Gewicht, das einen Mann schon bei normalen Temperaturen zum Schwitzen bringen konnte. Hinzu kam, daß sie gerade ausgiebig gegessen und echten Bohnenkaffee getrunken hatten, den es nur vor Feindflügen gab.

In einem losen Haufen steuerten sie auf schäbig aussehende Baracken zu, auf denen die Sonne brütete. Nirgendwo gab es Bäume oder Sträucher, die Schatten spendeten.

„In dem Puff werden wir Blut schwitzen“, schimpfte der Obergefreite Honselmann und starrte auf die Baracken.

Über drei ausgetretene Holzstufen schleusten sie sich in den Holzbau ein. Honselmann behielt recht. Im Innern der Baracke war die Hitze noch unerträglicher als draußen, obwohl alle Fenster offenstanden. Kein Luftzug vertrieb den in dem Bau lagernden Wärmestau. Hinzu kam ein strenger Geruch nach verfaultem Holz und flüssigem Teer.

Die linke Tür führte in einen saalartigen Raum, in dem es eine Menge Tische und Stühle gab. An der Kopfseite standen Leutnant Distelkamp und ein kleinerer, korpulenter Mann. Die beiden hatten die Köpfe gesenkt und blickten auf die vor ihnen liegende große Karte (Luft-Navigationskarte in Merkatorprojektion, Maßstab 1 : 2.000.000).

Oberfeldwebel Zacke meldete die Besatzung zur Stelle. Distelkamp drehte sich um, tippte kurz an die Schildkappe, dankte Zacke und rief: „Kommt her!“

„Na, wir kennen uns ja schon“, meinte der Korpulente in freundlichem Ton. Dabei lächelte er gewinnend. Dr. Kalinke war Meteorologe und hatte schon ein paar Wetterflüge mit der Besatzung Zacke hinter sich gebracht. Zacke und seine Kumpels nannten ihn nur Professor Millibar (Millibar = Einheit der Luftdruckmessung).

„Millibar“ gab zuerst Zacke die Hand, dann kamen die übrigen an die Reihe. „So, nun zu unserer Aufgabe“, sagte er. „Das geht vor allem die Flugzeugführer und Beobachter an.“ Anschließend instruierte er sie über den vor ihnen liegenden Flug. „Im ganzen genommen nichts Neues für Sie“, stellte er zum Schluß fest.

„Hat noch jemand Fragen?“ ergriff danach Leutnant Distelkamp das Wort. Niemand meldete sich.

„Na, dann Hals- und Beinbruch!“ wünschte Distelkamp. „Kommt heil zurück.“

„Wir werden uns bemühen, Herr Leutnant“, rief Zacke und lächelte ein bißchen. Danach verließen sie die Baracke.

Leutnant Distelkamp blieb an der hölzernen Treppe stehen und sah hinter den Männern her, die quer über das Rollfeld auf die Flugzeughallen zugen.

Die Focke-Wulf 200 war bereits aus dem Schutz der Halle herausgezogen worden. Oberwerkmeister Manz und zwei I. Warte empfingen die Besatzung.

„Haut der Vogel hin?“ erkundigte sich Zacke.

Manz nickte. „Alles klar. Motoren laufen wie Uhrwerke. Wir haben sie eben noch abgebremst (geprüft).“

Die Besatzung verschwand im großen Rumpf. Die Tür wurde geschlossen. Kurz darauf sprangen die Motoren an.

Zacke bremste nochmals einen Motor nach dem anderen ab. Dabei blickten er und Feldwebel Strobel auf die Tourenzähler. Die Triebwerke liefen so, wie es Oberwerkmeister Manz vorausgesagt hatte.

Ein letztes Winken zu den neben der Maschine stehenden Männern. Oberwerkmeister Manz hob die zu Fäusten geballten Hände hoch und drückte beide Daumen. Dann rollte die schwere Maschine davon.

Am Start gab Zacke Gas auf die beiden Steuerbordmotoren. Die Maschine schwenkte herum.

In dem Augenblick stieg an den Baracken, in denen sich auch die Flugleitung und der Horstkommandant befanden, eine rote Leuchtkugel in den heißen Sommerhimmel.

„Was hat das denn zu bedeuten?“ fragte Zacke über die Eivau (Eigenverständigung).

„Keine Ahnung“, knurrte Strobel. Auch die Beobachter Rettich und Sauerbrey starrten zu den Baracken hinüber, wo die Leuchtkugel gerade verglühte.

Ein Knacken in der Leitung. Sofort darauf die Stimme von Honselmann, der vor den Funkgeräten saß und auf Empfang gegangen war. „Myo, Myo (Feindanflug)!“ rief er. „Der Peiler hat die Meldung gerade durchgegeben.“

„Sauerei!“ knurrte Zacke.

An und für sich kam es selten vor, daß sich feindliche Flugzeuge am Flugplatz Cognac zeigten. Auch im Sommer 1943 nicht, wo an anderen Stellen der deutschbesetzten Gebiete eine rege

Tieffliegertätigkeit herrschte. Es schien so, als hätte die RAF (englische Luftwaffe) den südfranzösischen Flugplatz vergessen. Auch Bombenangriffe hatte es noch nicht gegeben, seit die beiden FW 200 auf den Platz verlegt hatten.

„Frag mal nach, ob wir starten können oder nicht“, rief Zacke dem Funker Honselmann zu.

Bevor sich der Funker wieder meldete, stieg an den Baracken eine grüne Leuchtkugel auf.

„Das soll nun einer verstehen“, brummte Professor „Millibar“. der zusammen mit den anderen aus der Maschine sah. „Start frei!“ meldete Honselmann sofort darauf. „Was ist denn mit dem Myo?“ wollte Zacke wissen

„Keine Ahnung“, erwiderte Honselmann. „Der Knabe vom Peiler gab gerade ‚Myo nil‘ durch. Mehr kann ich auch nicht sagen. Vielleicht hat irgendein Hornochse falschen Fliegeralarm gegeben, oder die Kameraden von der Air Force (Royal Air Force - RAF = brit. Luftwaffe) vernaschen gerade einen anderen Platz.“

„Dann los, nichts wie weg!“ meinte Zacke.

Die Motoren kletterten auf höhere Touren. Ein Ruck ging durch die schwere Maschine. Sie rollte an und rumpelte, immer schneller werdend, über die lange Betonbahn. Strobel gab die Geschwindigkeitswerte durch. Kurz vor der Platzgrenze hatten sie die Startgeschwindigkeit erreicht. Die Maschine hob ab und stieg in den Himmel. Das Fahrwerk fuhr ein.

Sie flogen eine Platzrunde und gingen auf Kurs nach Bordeaux: eine Richtung, die sie schon oft eingeschlagen hatten.

Südlich von Bordeaux drehte Zacke bei und ließ auf dem Kreiselkompaß einen Kurs einlaufen, der in den Golf von Biscaya hinausführte.

Unteroffizier Rettich lag vorn in der Bodenwanne, starrte nach unten und franzte (navigieren) nach Sicht mit.

Es war Vorschrift, daß dieser Kurs genau eingehalten wurde, denn er stellte die Ein- und Ausflugschneise vom Festland zum Meer oder umgekehrt dar. Rechts und links davon lagen Sperrgebiete, die von deutschen Flugzeugen nicht überflogen werden durften. Geschah dies aus irgendwelchen Gründen doch, so setzten sich die Besatzungen der Luftwaffe der Gefahr aus, von der eigenen Flak beschossen zu werden. Eine Tatsache, die bereits einmal eingetreten war, als die Besatzung Zacke Strobel nachts von einem Einsatz zurückgekommen war. Schuld daran waren damals Nebel, Regen, schlechte Sicht und die Dunkelheit gewesen. Obwohl der Bordschütze ES (Erkennungssignal) geschossen hatte, feuerten die deutschen Flakbatterien weiter. Zum Glück hatten sie nicht getroffen.

In der dunstigen Ferne tauchten die hellen Schaumkronen des Meeres auf. Am Himmel standen große, weiße Wolken, die langsam nach Nordosten trieben.

„Ein Wetterchen zum Eierlegen“, sagte Dr. Kalinke. der in der Kanzel hinter den beiden Piloten stand und nach vorn blickte.

„Genau“, sagte Strobel und nickte mit dem Kopf. „Jetzt müßte man nicht in dieser Mühle sitzen, sondern da unten am Strand in der Sonne liegen.“ Strobel drehte den Kopf und sah zu dem Meteorologen hoch. „Was meinen Sie, was dort unten für duftige Puppen herumlaufen?“ Er grinste.

„Ja, leider ist es damit Essig“, seufzte Dr. Kalinke.

Sie überflogen die Küste. Die Maschine gab kurz danach den alten Kurs auf. Der Bug richtete sich von nun an nach Nordwesten.

Es sah ganz so aus. als würde dieser Flug genauso verlaufen wie viele andere vorher. Aber es sollte anders kommen...

Hinter ihnen tauchte das Festland unter. Unter ihnen lag nur noch Wasser. Die strahlende Sommersonne versank langsam am westlichen Horizont. Beim Einfall der Abenddämmerung verschlechterte sich die Sicht.

Wolkenfetzen schwirrten dann und wann um die Maschine, die langsam auf Höhe ging. Die Besatzung legte die Sauerstoffmasken an. Der Meteorologe hatte seine Instrumente überprüft und war bereit, die ersten Wettermeldungen durchzugeben.

Diese Langstreckenflüge dienten einem ganz bestimmten Zweck. Auf ihnen wurden die Wetterverhältnisse an Orten erforscht, von denen man auf Grund des Kriegszustands auf andere Art und Weise keine Nachrichten über die Wetterlage bekommen konnte. So bekam man auf deutscher Seite Aufschluß darüber, wie das Wetter auf der gesamten Flugstrecke war; ferner über die Großwetterlage, die Windverhältnisse in verschiedenen Höhen, die Stärke und Richtung des Windes. Außerdem beschäftigten sich die Meteorologen auf diesen Flügen mit den Wolken. Ihre Ober- und Untergrenzen wurden festgestellt, ebenso eventuelle Vereisungszonen und die Sichtverhältnisse.

Diese Wetterflüge, die nicht nur mit der FW 200, sondern auch mit anderen Maschinen durchgeführt wurden, waren von sehr großer Bedeutung für die gesamte Kriegsführung, denn alle militärischen Maßnahmen hingen ja vom Wetter ab.

Für die Großwetteraufklärung durch Langstreckenflüge standen auf deutscher Seite nur die viermotorigen FW 200 zur Verfügung. Daneben, für die Wettererforschung in kleinerem Umfang, wurden auch Me 110 und andere Typen eingesetzt.

In 7.000 Meter Höhe legte Oberfeldwebel Zacke die Maschine in den Horizontalflug und rief über die Eivau: „Herr Doktor Kalinke, wir sind auf siebentausend.“

„Danke, Zacke“, entgegnete Kalinke. Dann rief er zum Funker hinüber: „Honselmann, alles klar bei Ihnen?“

„Schon lange“, brummte der lange Honselmann, der gerade ein Stück Schokolade in den Mund geschoben hatte, auf dem er herumkaute. Honselmann stand auf Kurzwelle sende- und empfangsbereit. Wegen der großen Entfernungen, über die die Wettermeldungen aus der Maschine während des Fluges abgesetzt wurden, konnten die Funker nur auf Kurzwelle arbeiten. Normalerweise benutzten sie bei Peilungen, beim Funktastverkehr mit anderen Bodenstellen und Flugplatzpeilern die Langwelle. Doch deren Aktionsbereich war begrenzt und kam deshalb bei Langstreckenflügen nicht in Frage.

Dr. Kalinke las die an Bord befindlichen Wetterinstrumente ab und gab die Werte an Honselmann durch. Der Funker schrieb sie beim Schein einer matten Lampe auf, verschlüsselte sie nach dem gültigen Code und setzte sie per Funk an die Bodenstelle ab.

Diese sogenannten Wetterfunkgruppen waren von geschulten Funkern sofort zu erkennen, das heißt zu hören. Im Gegensatz zu den sonst gesendeten Fünfer-Funkgruppen aus Buchstaben bestanden die Wettergruppen nämlich nur aus Zahlen. Da die Zahlen des Morsealphabets flüssiger durchgetastet und auch besser von der Gegenfunkstelle aufgenommen werden konnten, erhöhte sich das Tempo des Funkverkehrs beträchtlich.

Während Honselmann die erste Nachricht hinausjagte, rief Dr. Kalinke dem Flugzeugführer zu: „Zacke, jetzt im langsamen Flug nach unten. Klar?“

„Jawohl.“ Zacke dehnte das Wort und drückte die Steuersäule langsam nach vorn. Die Maschine sank bis auf 500 Meter über den Meeresspiegel herunter. Laufend notierte der Meteorologe die sich ergebenden Werte. Ferner gab es automatisch arbeitende Instrumente, die den Verlauf des Luftdrucks, der Außentemperatur und die relative Luftfeuchtigkeit registrierten. Auch ihre Aussagen wurden von dem Meteorologen ausgewertet und durch den Funker weitergegeben. Auf Grund dieser, wenn auch etwas mühsamen, umständlichen, aber eben nicht zu umgehenden Arbeitsweise lagen bereits am nächsten Morgen bei den deutschen Führungsstäben die neuesten Wetternachrichten vor.

Auf ein Kommando des Meteorologen zog Oberfeldwebel Zacke die „Condor“ wieder an. Sie gingen bis auf sechstausend Meter, um dort eine Weile im Horizontalflug zu fliegen. Und zwar so lange, bis Dr. Kalinke wieder einen Sägeflug anordnete. (Sägeflug von unten nach oben und umgekehrt.)

So flog die „Focke-Wulf“ an der Westseite der britischen Insel nach Norden hinauf. Kein Nachtjäger, keine Flak interessierte sich für die einsame Maschine.

Das, was ihnen hier hin und wieder zu schaffen machte, war das Wetter selbst. Sie tauchten in dichte Wolkenfelder ein, Regen prasselte gegen die Bugkanzel und die Scheiben. An einer Stelle vereisten die Tragflächen. Der Flugzeugführer stieß sofort in tiefere Lagen hinab, so daß das Eis sich wieder ablöste.

Vereisung! Ein gefährliches Wort für die Flieger. Das war damals so, und so ist es auch heute noch bei den modernsten Flugzeugen. Die in der Luft an den Tragflächen entstehende Eisbildung verändert nämlich die Form des Tragflächenprofils. Dadurch wiederum wird die Tragfähigkeit einer Tragfläche herabgesetzt. Das konnte dazu führen, daß die Maschine einfach aus dem Himmel fiel.

Das Dunkel der Nacht lichtete sich etwas, als sie die Orkney-Inseln (Nordspitze Englands) erreichten.

Innerhalb der Maschine hatte es bereits Ablösungen gegeben. Feldwebel Strobel saß hinter der Steuersäule, Unteroffizier Sauerbrey navigierte. Der Gefreite Otto Böken, genau wie der lange Honselmann ein As auf seinem Gebiet, bediente das Funkgerät.

Nur für Dr. Kalinke gab es keinen Ersatzmann. Gegen Müdigkeit und Erschöpfung ankämpfend, versah er seinen Dienst. Der Einzeleinsatz bei den Meteorologen auf Langstreckenflügen war allerdings nicht die Norm, sondern eine Ausnahme. Doch der für diesen Flug vorgesehene zweite „Wetterfrosch“ war wegen plötzlicher Darmkrankheit ausgefallen. Ein Ersatzmann stand in der Eile, mit der der Start der Wettermaschine befohlen worden war, nicht zur Verfügung.

Unteroffizier Sauerbrey hatte sich neben den Flugzeugführer gesetzt und starrte auf die auf seinen Oberschenkeln liegende Karte, die er mit einer an seiner Brust angeknöpften Taschenlampe anleuchtete.

„Kuni“, rief ihm Feldwebel Strobel zu, „du könntest ein gutes Werk tun.“

„Welches?“ brummte Sauerbrey abwesend, da er zu sehr mit seiner Karte beschäftigt war.

„Steck uns eine Zigarette an.“

Unteroffizier Sauerbrey richtete sich auf und sah Strobel von der Seite an. „Will ich gerne tun. Wo hast du deine Fluppen?“

„Meine?“ knurrte Strobel breit. „Ich sprach von deinen. Meine sind längst über den Jordan gegangen.“

„Daß du nie Zigaretten hast“, meckerte Sauerbrey. „Das ist nicht ganz richtig, Junge“, antwortete der magere Feldwebel rasch. „Ich hatte welche, aber bei mir halten sie sich nicht lange. Also los, mach schon hin.“

Unteroffizier Sauerbrey kramte eine Packung Zigaretten aus einer Beintasche der Kanalhose. Mit einem Sturmfeuerzeug setzte er zwei von den weißen Stäbchen in Glut und reichte eins zu Strobel hinüber. Der saugte an dem weißen Stiftchen, als wäre es die letzte Zigarette seines Lebens (an und für sich war das Rauchen in den Flugzeugen der deutschen Luftwaffe verboten. Aber es war so vieles verboten und wurde trotzdem getan).

„So“, sagte Unteroffizier Sauerbrey, nachdem er die ersten Züge getan hatte, „jetzt geh auf neunzig Grad, schieb die Pulle rein und zisch davon. Dann werden wir alle bald in der Heia liegen und filzen.“

„Moment, meine Herren“, meldete sich Dr. Kalinke, der das Gespräch zwischen den beiden über die Eivau mitgehört hatte, „so schnell geht es auch wieder nicht. Wir werden noch einen Temp fliegen. Danach nichts wie weg nach Stavanger (Norwegen). Klar?“

„Von mir aus“, brummte Strobel. „Also, auf geht's, Buam.“ Bei diesem Temp, wie es in der Fachsprache hieß, stieß die Maschine bis unter die Wolkengrenze vor und stieg von dort aus nach oben bis zur Wolkenobergrenze; dabei wurden die Wetterwerte von den automatisch arbeitenden Instrumenten festgehalten.

Danach ging Strobel auf tausend Meter und flog den Kurs, der zum Flugplatz Stavanger führte.

Weit vor ihnen, am diesigen, dunstigen Horizont graute der neue Tag herauf. Unter ihnen, ebenfalls in grauen, durchsichtigen Dunst gehüllt, lag die weite Wasserwüste der Nordsee.

„Wie lange noch?“ durchbrach Feldwebel Strobel die Stille, die sich zwischen die beiden Männer in der Bugkanzel gesenkt hatte. Die Zigaretten waren längst ausgedrückt worden. Dr. Kalinke lag jetzt ebenfalls, zusammen mit den anderen Besatzungsmitgliedern, die abgelöst worden waren, in dem langen Rumpfraum und schlief.

Unteroffizier Sauerbrey sah auf die große Astro-Uhr, die mit einem breiten Lederband an seinem Armgelenk festgeschnallt war, dann warf er einen Blick auf die Karte.

„In ungefähr zehn Minuten müßte die Küste Norwegens zu sehen sein“, erwiderte er dann.

„Hoffentlich sind dem Bullen in der Horstkantine nicht gerade die Zigaretten ausgegangen“, versuchte Feldwebel Strobel ein Gespräch in Gang zu bringen.

Auf ihren zahlreichen Wetterflügen und den sich dabei ergebenden Zwischenlandungen in Stavanger-Sola hatten sie schnell herausbekommen, wo es etwas zu „organisieren“ gab: Zigaretten, Tabak, Fischkonserven (Süd, Brisling), frischen oder auch eingelegten Fisch, Butter, Gebäck und vor allem auch das Nationalgetränk der Norweger und der in Norwegen stationierten deutschen Soldaten - Aquavit!

„Beim letzten Flug habe ich mir dort zehn Dosen Rollmöpse an Land gezogen“, meinte Sauerbrey, der weniger von Rauchwaren, aber mehr vom Essen hielt.

Während sich die beiden unterhielten, starteten sie unentwegt nach vorn.

„Da, siehst du“, stieß Sauerbrey plötzlich hervor, „die Küste.“

Feldwebel Strobel zog die Augenlider zusammen und sah hin. In weiter Ferne war ein feiner, schwarzer Strich aufgetaucht, der anschwell, je mehr sie sich ihm näherten.

Der Flugzeugführer drückte auf den Sprechknopf. „Funker“, rief er in die am Hals mit einem Lederriemen befestigten Kehlkopfmikrofone, „hol mal ein Qdm von Sola ran!“

Strobel ließ den Sprechknopf wieder nach oben schnellen und unterhielt sich mit seinem Nebenmann.

Nach einer Weile stutzte Sauerbrey. „Sag mal, hast du nicht eben von diesem Tastenheini eine Peilung von Stavanger verlangt?“

„Natürlich“, stieß Strobel aus. „Anscheinend pennt diese Filzlaus.“

Strobels Ruf nach dem Funker war wieder in der Eivau zu hören.

Erst nach mehrmaligem Rufen krächzte plötzlich eine müde Stimme: „Ja...“

„Bist du der Funker?“ vergewisserte sich Feldwebel Strobel.

„Jawohl, Herr Feldwebel. Gefreiter Böken.“ Man merkte es der Stimme an, wie müde und verschlafen der Mann war, dem sie gehörte.

„Ich hatte vorhin ein Qdm von Sola verlangt“, knurrte der Flugzeugführer. „Und wenn du nicht sofort spurst, komme ich nach hinten.“

„Jawohl, Herr Feldwebel!“ Mit einem Schlag war der Gefreite Böken hellwach geworden. Das Rufzeichen des Peilers von Stavanger-Sola hatte er im Kopf. Er tastete es auf Langwelle mit der Morsetaste dreimal in den Äther.

Der im Peilhäuschen am Ende der Startbahn in Sola diensttuende Obergefreite antwortete sofort. Böken gab Peilzeichen, indem er längere Zeit auf die Morsetaste drückte; hin und wieder streute er das Rufzeichen der Maschine ein.

Danach bekam er die Peilung, die er sofort an den Flugzeugführer weitergab.
 „Nun schlaf nicht wieder ein“, rief Strobel ihm zu. „Vielleicht brauchen wir dich noch.“
 „Jawohl“, seufzte der Funker in die Eivau, ließ den Sprechknopf los, gähnte und lehnte sich mit dem Kopf gegen die Rumpfwand. Seine Augenlider fielen von selbst zu.
 Unteroffizier Sauerbrey sah auf den Kompaß, nachdem er die vom Funker durchgegebene Gradzahl gehört hatte. „Wir liegen genau richtig, Alfred“, stellte er fest.
 Strobel nickte, sah seinen Nebenmann an und meinte: „Eine Zigarette würde mir vor der Landung noch sehr guttun.“
 Sauerbrey ließ ihn noch eine Weile zappeln, bevor er nachgab.
 Die große, sich quer vor ihrer Kanzel hinziehende dunkle Landmasse versank plötzlich immer mehr in grauem Dunst: in Nebel, der von Süden her vom Wind heraufgeschoben wurde. Er verdunkelte auch den hellen Himmel im Osten, der den neuen Morgen ankündigte.
 „Verdammter Mist“, knurrte Strobel, als die „Focke-Wulf“ in die grauweißen Wolkenballen eintauchte. „Dieser blöde Nebel hätte auch zwanzig Minuten warten können, dann hätten wir es geschafft gehabt.“
 „Warte ab, vielleicht lichtet sich die Suppe bald wieder“, erging sich Unteroffizier Sauerbrey in Optimismus.
 Er irrte sich. Der Nebel verdichtete sich, je näher sie an die norwegische Küste herankamen. Die Sicht wurde immer schlechter. Feldwebel Strobel mußte nach den Instrumenten fliegen.
 Wieder rief er den Funker. Diesmal schreckte der Gefreite Böken sofort aus dem leichten Schlaf auf, in den er versunken war.
 „Qdm, Böken!“ verlangte der Flugzeugführer.
 Kurz darauf hatte Strobel die Zahl, nach der er fliegen mußte, um den Flugplatz zu erreichen.
 „Böken, halt dir den Peiler warm“, gab Feldwebel Strobel nach hinten durch. „Wahrscheinlich muß ich gleich Qdm's am laufenden Band haben. Gib den Kameraden in Sola darüber Bescheid, daß wir im Nebel fliegen.“
 „Wird gemacht“, echote der Gefreite Böken. Nach diesen Worten seines Flugzeugführers verspürte er plötzlich keine Müdigkeit mehr. Er setzte sich mit dem Peiler in Verbindung und informierte ihn.
 „Guck auf die Uhr“, wies Strobel den Beobachter an, „damit wir nicht über den Platz hinwegrauschen und gegen die darunterliegenden Berge knallen. Das wäre nicht gut für unsere Gesundheit.“
 Sauerbrey nickte. „Jetzt müßte der Platz vor uns liegen“, erklärte er einige Minuten später.
 Sie starrten nach vorn. Dort gab es aber nichts weiter zu sehen, als grauen Nebel...

*

Der Maschinenraum war von stampfendem Lärmen und Dröhnen erfüllt. Die von den Schiffskesseln erzeugte Hitze trieb den Männern den Schweiß aus den Poren und brachte ihre ölverschmierten Gesichter zum Glänzen.
 Chefsingenieur Vick stand vor der Telegraphenanlage, sah durch den dröhnenden Raum und wischte dabei seine breiten Hände an einem Bündel Putzwolle ab.
 Dann setzte er sich in Bewegung und wanderte langsam an der Reihe der Kessel entlang, wobei er bei jedem einen prüfenden Blick auf die daran angebrachten Kontrollinstrumente warf. Er war zufrieden mit der Musterung, als er auf der anderen Seite des Maschinenraums ankam.
 Dort hockten drei Männer, bekleidet mit Hose und offenstehendem Hemd, unter dem Gestänge einer nach oben führenden Eisentreppe auf Hockern an einem verölten Tisch. Auf ihm standen eine verbeulte Kaffeekanne und Becher, aus denen es dampfte. Eine Lampe baumelte über den Köpfen der drei, die mattes Licht verbreitete. Sie kauten langsam und bedächtig auf ihrem Frühstück herum.
 Chefsingenieur Vick beugte sich zu dem herunter, der ihm den Rücken zudrehte und brüllte in sein Ohr: „Ich gehe mal 'rauf zur Brücke, Ricky. Wenn es hier unten etwas Besonderes gibt, dann weißt du, wo ich zu finden bin.“
 Ricky Maltby war Schiffsingenieur unter Vicks Kommando. Er drehte den dicken Kopf herum, sah zu Vick hoch und grinste. Da er mit vollem Mund nicht gut brüllen konnte, bedeutete er seinem Vorgesetzten mit einer Armbewegung, daß er ihn verstanden hatte.
 Vick stieg über die ebenfalls mit einer Ölschicht bedeckten Stufen nach oben. Als er an Deck ankam, graute der Morgen. Er sog die frische, kühle Luft tief in die Lungen und vertrieb so den darin befindlichen Mief und Dunst des Maschinenraums.
 Langsam wanderte er über die Planken bis zu der Tür, von der ein Ausgang zur Brücke führte.
 „Morning!“ grüßte er die drei auf der Brücke stehenden Männer, darunter den Kapitän, der durch ein Fernglas aufs Meer hinausblickte.
 Der Kapitän setzte das Glas ab, lächelte seinen Chefsingenieur freundlich an und erwiderte den Gruß.

„Na, wie sieht es hier oben aus?“ fragte Vick, während er langsam zum Kapitän hinüberging.

„Alles in Ordnung.“

Vick kramte eine Zigarette hervor und zündete sie an. Dabei sah er in die Runde. Das Bild war ihm vertraut. Der aus einem schottischen Hafen ausgelaufene britische Konvoi bestand aus vier Transportern; darunter die unter einem Decknamen laufende „Imperator Neptunus“, auf deren Brücke Chefsingenieur Vick gerade neben dem Kapitän stand. Gesichert wurde der Geleitzug durch zwei Zerstörer der Royal Navy (britische Kriegsmarine) und eine Fregatte modernster Bauart.

Der Schiffsverband sollte die nordafrikanische Küste anlaufen, wo die Alliierten vor Monaten gelandet waren.

„Und wie sieht es im Maschinenraum aus?“ stellte der Kapitän, ein drahtiger Mann mit rötlichem Schnauzbart, die Gegenfrage.

In einer Wolke aus blauem Rauch kam die Antwort aus Vicks Mund: „Ebenfalls alles klar. Es sieht fast so aus, als würden wir den Törn ohne weitere Komplikationen schaffen.“

„Hören Sie auf, Vick“, unterbrach ihn der Rotbart schroff; er liebte keine guten Prognosen. Darin war er abergläubisch. Auf Grund seiner langen Erfahrung als Seemann wußte er, daß immer etwas schiefging, wenn jemand vor oder während der Fahrt einen günstigen Ausgang voraussagte. Obwohl er sonst sehr zugänglich und manchmal nachgiebig war, verstand er in diesem Punkt keinen Spaß.

Chefsingenieur Vick, der zum ersten Mal auf der „Imperator Neptunus“ mit Kapitän O'Connor fuhr, hatte bei den Vorbereitungen für den Konvoi von dieser Marotte des Seebärs gehört; doch er hatte es vergessen.

Vick war ein Mann, der schnell schalten konnte. „Moment, Captain“, sagte er, „lassen Sie mich aussprechen. Ich wollte sagen, vielleicht läuft alles glatt, wenn wir diese verdammte Biscaya hinter uns haben.“

O'Connor blinzelte ihn durch Augenschlitze an. Diese Version gefiel ihm besser. Sein Gesicht, das blitzartig abweisend und feindselig gewesen war, hellte sich nun wieder auf.

Der Kapitän streifte den Lederriemen über den Kopf, an dem das Fernglas befestigt war. „Vick, hätten Sie etwas gegen ein Glas Portwein?“

Portwein war das Lieblingsgetränk des rotbärtigen Seemanns. Zu jeder Tages- und Nachtzeit war er dafür zu haben. Der schwarze Tee rangierte bei ihm erst an zweiter Stelle.

Chefsingenieur Vick hatte etwas dagegen, denn er war kein Freund von Alkohol, und schon gar nicht zur frühen Morgenstunde.

„Wird Ihnen bestimmt guttun“, stieß der Kapitän sofort nach.

Vick wußte, daß ihm der schwere Wein nicht bekommen würde. Doch trotz seiner Bedenken gab er nach, um den Kapitän nicht noch einmal zu verärgern. Es war das Hauptprinzip des erfahrenen Chefsingenieurs.

der bereits auf vielen Schiffen gefahren war und die ganze Welt kannte, zwischen sich und dem jeweiligen Kapitän keine unnötigen Spannungen entstehen zu lassen. Das war, wie er aus Erfahrung wußte, immer von Übel für die Gesamtführung des Schiffes und den Auftrag, der erledigt werden mußte.

Aus diesen Gründen gab er sich freundlich, nickte und sagte: „Ich nehme Ihre Einladung gern an, Captain!“

„Kommen Sie, wir gehen in die Messe. Gefrühstückt haben Sie doch sicher schon, oder?“

„Das nicht, aber trotzdem wird mir ein Glas vorher schmecken.“

Mit diesen Worten hatte er den Kapitän wieder voll und ganz auf seiner Seite.

Die Offiziersmesse war wie der ganze Transporter: nicht mehr ganz neu, aber auch nicht ganz alt.

Der Kapitän ging zu einem Teakholz-Schrank hinüber, der an der Wand hing und sein persönliches Eigentum und Heiligtum war, an das sich kein anderer heranwagte. Er öffnete die kleinen Flügeltüren und ergriff eine der vielen, auf schmalen Holzböden stehenden Flaschen.

In dem Augenblick tauchte ein Läufer in der Messe auf, dessen Gesicht rot angelaufen war und dessen Atem schnell ging.

„Captain, Schatten an Backbord!“

Ruckartig stellte O'Connor die dunkelglasige Weinflasche wieder in den Schrank zurück.

*

„Siehst du was?“ rief Feldwebel Strobel seinem Beobachter Sauer-brey gereizt zu. Der gab ihm keine Antwort.

„Ich hatte dich etwas gefragt, Schwager!“ setzte der Feldwebel nochmals nach. Seine Stimme klang nervös.

„Komm, komm, bleib schön ruhig“, kam Sauerbrey endlich aus sich heraus. „Wir werden das Kind schon schaukeln.“

„Aber, wo bleibt denn der Platz, den du angekündigt hast?“

„Drück die Kiste noch weiter an!“

Strobel schob die Steuersäule etwas nach vorn. Durch den feuchten Nebel, der auf der Plexiglasscheibe feine Tröpfchen bildete, neigte sich der Vogel nach unten.

In 200 Meter Höhe fing Strobel ihn ab. Wieder blickten vier Augen angestrengt nach vorn. Jetzt war der Nebel nicht mehr so dicht. Die Helligkeit im Osten war wieder besser zu sehen.

„Das habe ich mir fast gedacht“, murmelte Unteroffizier Sauerbrey vor sich hin.

„Funker!“ rief Feldwebel Strobel über die Eivau.

„Ja?“ Böken war sofort da.

„Gib dem Peiler Nachricht. Sie sollen am Platz grüne Leuchtkugeln schießen, sonst finden wir ihn nicht.“

Böken verschwand aus der Bordsprechanlage. Kurz darauf war er wieder zu hören. „Peiler verständigt, Herr Feldwebel. Er ruft sofort bei der Flugleitung an. Von dort werden die Leuchtkugeln geschossen.“

„Hoffentlich“, knurrte Strobel, dem immer noch eine leichte Nervosität anzumerken war.

„Geh noch tiefer“, schlug Sauerbrey vor.

„Du bist wohl verrückt“, brauste Strobel auf. „Das kann uns den H intern kosten...“

„Meinen doch auch“, warf Sauerbrey ein.

Strobel hörte nicht auf ihn. „Stell dir vor, wir finden den Platz nicht und geraten in die hohen Felsen.“

„Tu, was ich dir gesagt habe“, blieb Unteroffizier Sauerbrey stur, „sonst kommst du überhaupt nicht 'runter.“

Da ließ sich Strobel von der Sicherheit des anderen anstecken und reagierte dementsprechend.

Die beiden sahen es wenig später zur gleichen Zeit: Genau vor ihnen stiegen grüne Leuchtkugeln in die diesige Luft. Sie erkannten, verschwommen und im Dunst liegend, den Platz. Links von ihm das matt blinkende Wasserband des Fjords, an dem er lag.

„Na, Karlchen, was hat der Papa gesagt?“ frozzelte Sauerbrey. „Du mußt immer schön auf ihn hören. Dann brauchst du dir nie die Hosen vollzumachen.“

Die Platzbefeuerung flammte auf.

„Da unten scheint es ja tatsächlich Sportsfreunde zu geben, die denken können“, kommentierte der Flugzeugführer den Vorgang. „Wir hatten nur Leuchtkugeln verlangt, sie aber bieten viel mehr.“

„Kannst du das Landekreuz erkennen, Kuni?“

„Nein. Hör wieder auf Papa, der folgenden Vorschlag macht: Flieg rechts am Platz vorbei, dreh nach links ein und drück die Kiste steil nach unten. Dann kommt uns der Wind bei der Landung von vorn seitlich entgegen.“

„Tu ich, Kuni“, gab Strobel sofort nach. „Funker!“

Böken meldete sich.

„Weck die Kumpels, die da hinten im Rumpf 'rumschnarchen. Wir landen.“

„Jawohl, Herr Feldwebel!“

Als Strobel zur Landung einkurvte, erschien Oberfeldwebel Zacke. Sein kantiges Gesicht war grau, zerknittert und vom Schlaf gezeichnet. „Was Besonderes?“ knurrte er.

„Sieh dir den Mist an!“ sagte Sauerbrey und räumte den Platz, der ihm funktionsmäßig nicht zustand.

Oberfeldwebel Zacke sah nach vorn. „Kinderei“, hustete er. „Geh ganz weit 'runter, Alfred. Fahrwerk und Landeklappen 'raus. Dann ist doch schon so gut wie alles klar.“ Er riß den breiten Mund auf und gähnte herzhaft und laut.

„Ja, jetzt sieht alles nach Kinderspiel aus, Gerd“, fauchte Strobel. „Wärest du eher aufgestanden, dann hättest du Nebel gesehen, der dicht wie eine Wand war.“

„Halt keine Parteitagsrede, geh 'runter“, drängte Zacke.

Die Maschine glitt mit blubbernden Motoren auf den Anfang des schwarzen Betonbandes zu. Strobel riß das Gas ganz aus den Motoren. Sie schwebten über der Landebahn.

Der Flugzeugführer drückte sachte nach. Im Landen war Strobel immer schon ein Meister gewesen. Die Maschine setzte so weich und ruhig auf, als würde sie in einem riesigen Bett aus Daunensinken.

„Das war's denn!“ gab Zacke mit teilnahmslosem Gesicht von sich. „Das Gegacker vorher war vollkommen überflüssig.“

Sie rollten durch den grauen Dunst und kamen dicht vor dem Ende der Piste zum Stehen. Strobel gab Gas auf die linken Motoren und trat ins Seitenruder. Die Langstreckenmaschine schwenkte herum.

Vor ihnen stiegen, sich kräuselnd und drehend, weiße Nebelfetzen in die Höhe, als sie auf einen der schmalen Rollwege einbogen.

„Sieht so aus, als wenn es einen schönen Tag geben würde“, murmelte Gerd Zacke vor sich hin.

Keiner ging auf ihn ein. Da sich Strobel, genau wie alle anderen, auf dem Platz auskannte, hatten sie bald die schwarzen Hallen erreicht, die landeinwärts lagen. Kilometerweit von ihnen entfernt ragten die dunklen Berge in den immer heller werdenden Himmel.

Ein Wart von der FBK (Flughafenbetriebskompanie) tauchte vor ihnen auf und winkte die Maschine ein. Das Dröhnen der Motoren riß schlagartig ab.

Stille breitete sich um die Männer aus. Eine Ruhe, die ihnen - immer wieder - seltsam und merkwürdig vorkam. Stundenlang waren ihre Trommelfelle von dem Brummen der Motoren strapaziert worden. Und jetzt mußten sie sich erst wieder an die plötzliche Lautlosigkeit gewöhnen.

„So, 'raus aus dem Kahn!“ rief Zacke und erhob sich.

Einer nach dem anderen verließ die große Maschine. Ein wenig schwerfällig, mit vom langen Fliegen starr gewordenen Gliedern, gingen sie zu dem Mann im schwarzen Leinenanzug hinüber, aus dem am Hals der Kragen eines dicken, grauen Pullovers herausah.

„Guten Morgen, Kumpel“, rief ihm der lange Honselmann zu. „Wir sind mal wieder da.“ Nachdem er sich den Mann näher betrachtet hatte, stellte der Obergefreite fest: „Wir kennen uns ja, nicht wahr?“

Der Angehörige vom Bodenpersonal blickte zu dem Langen auf. „Ach ja, du bist doch der mit der großen Klappe.“

Honselmann war nicht empfindlich. Er übergang die Feststellung und meinte: „Wie sieht es in eurer Kantine aus? Hat der Bulle noch was auf Lager?“

„Sieh nach, dann weißt du Bescheid.“

„Wo finde ich euren Oberwerkmeister?“ fiel Zacke dem langen Honselmann in die Rede.

„Bei der Flugleitung, Herr Oberfeldwebel.“

„Gut, dorthin muß ich ja sowieso“, schloß Zacke das Gespräch ab und ging weiter. Die anderen zockelten hinter ihm her.

Sie gingen an der Seite des Flugplatzes entlang, die zum Fjord hin lag. Dort gab es keine normale Straße oder einen Weg, sondern nur aus dicken Bohlen bestehende Laufstege, die auf Pfählen ruhten und streckenweise über Wasser hinwegführten.

Aus dem Dunst tauchten Baracken auf. Sie glichen denen, die sie vor vielen Stunden nach der Flugbesprechung verlassen hatten. Es gab nur einen Unterschied: Diese dort vorn standen in Norwegen, und nicht in Südfrankreich.

„Ihr wartet hier auf mich“, rief Zacke seiner Besatzung zu; unter dem rechten Arm hatte er das Bordbuch geklemmt. Dann verschwand er zusammen mit Dr. Kalinke in der Baracke, in der die Flugleitung untergebracht worden war.

Kurz darauf tauchte ein Unteroffizier von der Horstkompanie auf. Er trug die gelbe „Affenschaukel“, das Zeichen des UvD.

„Morgen“, grüßte er frisch und munter. „Dann kommt mal mit, ich zeige euch euer Quartier.“

In dem großen Barackenraum gab es zehn doppelstöckige hölzerne Bettgestelle; ferner zwei Tische, ein paar Schemel und blaugrau gestrichene schmale Spinde, die an den Wänden aufgestellt waren. An einer Seite ein Ofen, breit und hoch wie ein Teerfaß, von dem ein langes Ofenrohr in die Wand führte. Das unförmige Gebilde war kühl wie der ganze Raum.

Unteroffizier Rettich ging zu dem Ofen hinüber und legte die Hand auf die gußeiserne Platte. „Kann man den Vogel heizen?“ fragte er und sah dabei den UvD an.

„Heizen?“ bellte der, „haut euch in die Kojen, zieht die Decken über die Köpfe und pennt, dann wird's euch warm.“

Unteroffizier Rettich knurrte etwas vor sich hin, was keiner verstand; und der UvD verschwand nach draußen.

Also falteten sie die auf den Feldbetten liegenden grauen Woldecken auseinander, streckten sich auf dem harten Lager aus und hüllten sich mit dem groben Stoff ein.

Der Schlaf kam sofort. Sie wußten nicht, wie lange sie geschlafen hatten, als sie durch heftiges Geschieß geweckt wurden.

*

Kapitän O'Connor starrte den Läufer eine Weile schweigend an, der plötzlich in die Offiziersmesse des Transporters gestürzt war.

„Gut, ich komme“, entschied der Kapitän. Er drückte die beiden Flügeltürchen des Teakholzschranks zu und drehte den Schlüssel herum. „Das hat uns gerade noch gefehlt“, brummte er.

„Vielleicht handelt es sich um eine harmlose Angelegenheit“, meinte Chefingenieur Vick, der nicht leicht aus der Ruhe zu bringen war.

„Wir wollen es hoffen. Kommen Sie, gehen wir nach oben.“

Der Kapitän betrat die Brücke und nahm sein Fernglas vom Haken. Dabei warf er einen Blick in die Runde. In dem leichten, über dem Wasser lagernden Dunst erkannte er schemenhaft die Schiffe des

Konvois. Das Geleit hatte die Formation nicht geändert. Noch liefen die vier großen Transporter in der Mitte, die beiden Zerstörer fuhren Sicherung zu beiden Seiten, und die Fregatte hatte die Spitze übernommen. So zogen sie auf Zickzack-Kurs ihrem fernen Ziel entgegen.

Chefingenieur Vick hatte sich ebenfalls ein Fernglas besorgt und blickte in die gleiche Richtung wie der Kapitän und die beiden anderen auf der Brücke diensttuenden Männer.

„Ich sehe nur Dunst, sonst nichts“, meinte der Kapitän nach einer Weile. „Wo sollen denn diese komischen Schatten sein?“

Der Mann neben ihm gab ihm genauer Bescheid, und der Kapitän suchte abermals das Wasser ab.

Weit entfernt vom Konvoi huschte mit einem Mal ein Sonnenstrahl durch den Dunst. Er sah wie ein kleiner Blitz aus, der sofort wieder verschwand.

Doch diese paar Sekunden, die angefüllt waren mit plötzlicher Helligkeit, genügten. Der Kapitän, Vick und auch die beiden anderen Seeleute hatten die winzigen Punkte erkannt, die sich auf der Wasseroberfläche befanden.

„Wenn das deutsche U-Boote sind, werden wir bald etwas erleben“, brummte O'Connor vor sich hin und strich mit der linken Hand über seinen rötlichen Bart.

Die Erfolge der deutschen U-Bootwaffe hatten zu dem Zeitpunkt (Sommer 1943) bereits ihren Höhepunkt erreicht und überschritten. Durch ihren harten, energischen Einsatz hatten die „grauen Wölfe“ in der heißen Schlacht um den Atlantik für England bedrohliche Situationen heraufbeschworen. Eine Zeitlang hatte es so ausgesehen, als würden die deutschen U-Boote den Nachschub für die britische Insel vollkommen zum Erliegen bringen. Und das hätte für England die Kapitulation bedeutet. Doch nach und nach verbesserten die Briten ihre Abwehr. Das ging schließlich so weit, daß aus den deutschen „Jägern“ Gejagte wurden, die Zahlen der Erfolge auf deutscher Seite sanken, die der Verluste schnellten in die Höhe.

Das bedeutete aber nicht, daß die deutsche U-Bootwaffe total vernichtet und nicht mehr einsatzbereit gewesen wäre. Immer noch tauchten sie auf den Meeren auf und richteten beim Gegner Verluste an. Allerdings waren diese Erfolge mehr mit Nadelstichen zu vergleichen. So sah - in groben Zügen charakterisiert - die Situation zu jener Zeit aus, als der kleine britische Konvoi vor dem Durchmarsch durch den Golf von Biscaya stand.

„Ich glaube nicht daran, daß es U-Boote sind“, sagte Chefingenieur Vick in ruhigem Ton.

„Und warum?“

„Die Art, in der sie auftauchen, macht mich stutzig“, erwiderte Vick. „Meiner Meinung nach handelt es sich um wenigstens drei Punkte, die zu erkennen sind...“

„Bis drei bin ich auch gekommen“, stimmte O'Connor zu. „Sie müssen zugeben, daß das eine relativ starke Konzentration an einer Stelle wäre“, bemerkte Vick.

Der Kapitän nickte.

„Und eine solche Plumpheit und Direktheit traue ich den deutschen U-Booten nicht zu“, führte Vick weiter aus.

„Sie wollen sagen, daß das nicht den bisherigen Erfahrungen entspricht“, sagte der Kapitän.

„Ja.“

„Die Jerrys könnten eine Ausnahme machen, Vick“, gab der Kapitän zu bedenken. „Und die würden Sie dort im Osten gerade sehen.“

„No, no“, der Chefingenieur schüttelte den Kopf. „Es gibt noch etwas, das mich stutzig macht.“

„Was?“

„Wenn das wirklich U-Boote wären, dann würde unser Konvoi bereits einem Ameisenhaufen gleichen, in dem jemand mit einem Stab herumgewühlt hat. Dann wäre die geschlossene Formation, in der wir fahren, längst geplatzt. Und außerdem - das ist das wichtigste - wäre wenigstens einer der Zerstörer dem angeblichen Gegner entgegengeseilt.“

„Vielleicht...“, setzte der Kapitän an, kam aber nicht weiter, denn sofort darauf schloß er den breiten Mund und blickte auf das Meer hinaus. Der nach Osten hin sichernde britische Zerstörer drehte plötzlich scharf nach Backbord bei. Er erhöhte die Geschwindigkeit und nahm Kurs auf, der genau zu den merkwürdigen dunklen Punkten hinführen würde.

Die Signallampe auf dem Zerstörer blinkte. Er setzte einen Blinkspruch an die übrigen Einheiten des Konvois ab. Darin hieß es, daß er die dunklen Punkte erkannt hatte und sie sich näher ansehen wollte.

Auf allen Schiffen des britischen Geleits wartete man nun darauf, was diese Inspektion ergeben würde.

Es dauerte nicht lange, da erkannten sie durch die Ferngläser, wie der Zerstörer wieder beidrehte und zum Konvoi zurücklief.

Nach dem Blinkspruch, den er absetzte, sagte Chefingenieur Vick zum Kapitän des Transporters: „Na, was habe ich Ihnen gesagt?“

Vick grinste, denn der Zerstörer hatte geblinkt, daß es sich um französische Fischerboote handelte, die sich weit aufs Meer gewagt hatten.

Der Kapitän zupfte Vick am Ärmel. Mit strahlendem Gesicht sagte er: „Vick, jetzt tun wir das, wobei man uns vorhin unterbrochen hat.“

Der Chefsingenieur nickte, und die beiden Männer verließen die Brücke. In der Offiziersmesse schloß der Kapitän seinen Wandschrank zum zweiten Mal an diesem Morgen auf und zog die Flasche mit dem Portwein heraus.

Die wie Öl schimmernde und glucksende Flüssigkeit rann in die auf dem Tisch stehenden Gläser. Nachdem er die Weinflasche verkorkt und abgesetzt hatte, ergriff der Kapitän sein Glas.

Die beiden Männer prosteten sich zu. Sie wußten in dem Augenblick noch nicht, welches Urteil das Schicksal über sie, ihr großes Schiff und den ganzen Konvoi gefällt hatte.

Es war das erste Glas Portwein, das Chefsingenieur Vick mit dem Kapitän in der Messe trank. Zugleich auch das letzte...

*

Unteroffizier Rettich schoß ruckartig in die Höhe. Er stieß mit dem Kopf gegen die Bretter des über ihm befindlichen Bettes.

Das heftige Geknatter eines leichten Fla-Geschützes war jetzt in der Nähe der Baracke zu hören. Die Scheiben in den Fenstern klirrten.

Der Lärm rund um den Flugplatz steigerte sich. In der Ferne waren die dumpfen Abschüsse von schweren Flak (Flugabwehrkanonen) zu hören. In der Luft brummte und röhnte es.

„Fliegerangriff!“ rief Rettich und sprang aus dem Bett.

Oberfeldwebel Zacke, der nach Erledigung sämtlicher Formalitäten und dem Erhalt der Anweisungen für den Rückflug seinen Kameraden in die Baracke gefolgt war, sprang durch den großen Raum. Er riß die Tür auf und stürmte ins Freie. Die anderen jagten hinter ihm her.

Nur einer blieb zurück: der Obergefreite Honselmann. Er schlief immer noch.

Draußen sah die Welt anders als zu dem Zeitpunkt aus, zu dem sie gelandet waren und in der Baracke Quartier bezogen hatten. Der Dunst war verschwunden. Das Tageslicht war heller, die Wolkendecke aber dichter als am frühen Morgen; vom Meer wehte ein kühler Wind.

Ketten von Leuchtspurmunition stiegen in die Luft. Hoch oben blitzten krepierende Flakgranaten und hinterließen schwarze Rauchwölkchen, die vom Wind langsam zerplückt und aufgelöst wurden. An allen Ecken und Enden des Platzes knallte, blitzte und krachte es.

Die Flieger hetzten geduckt zum Rand des Rollfeldes; denn dort gab es Splitterschutzgräben, in die sie hineinsprangen.

„Mensch, ewig hat man Knallerei um die Ohren“, schimpfte Unteroffizier Sauerbrey. „Gestern in Cognac, heute hier am Arsch der Welt. Nirgendwo kann man mehr in Ruhe pennen.“ Genau wie die anderen blickte er bei der Schimpfkanonade nach oben.

Dort sahen sie das, was das Geschiesse ausgelöst hatte: zwei Bomber der RAF vom Typ „Blenheim“; genau genommen überholte, veraltete Typen, aber über Norwegen tauchten sie immer noch auf.

Die feindlichen Bomber flogen in Richtung auf die hohen Berge. Trotz des heftigen Flakfeuers wurde keiner von ihnen getroffen.

„Warum sind denn keine Jäger da?“ knurrte Sauerbrey. Er wußte, daß auf dem Platz auch deutsche Me-109-Jäger stationiert waren.

Die beiden „Blenheim“ kurvten plötzlich ein, drückten an und versuchten in südlicher Richtung zu entkommen. Die Flak schoß hinter ihnen her. Wieder ohne Erfolg. Die britischen Bomber gingen tiefer herunter, änderten nochmals den Kurs, erreichten die Küste und flogen über das Meer davon.

In dem Augenblick brummte es wieder über dem Flugplatz. Zwei Messerschmitt-Jäger tauchten auf.

„Da sind die Brüder ja endlich“, rief Sauerbrey.

Die beiden Me-109-Piloten hatten wohl erkannt, in welcher Richtung sich die beiden britischen Bomber abgesetzt hatten und jagten hinter ihnen her. Ob sie sie noch erwischten, ob sie sie abschossen - darüber erfuhr von den Männern der FW 200 keiner etwas.

„Ich verstehe überhaupt nicht, was die beiden Tommys hier wollten!“ sagte Sauerbrey, als sie aus dem Graben kletterten. „Nicht eine Bombe haben sie geworfen, kein Schuß wurde abgefeuert. Nur so 'rumgeflogen sind sie...“

„Vielleicht waren es Aufklärer“, meinte Unteroffizier Rettich.

„Die einzige Möglichkeit“, nickte Sauerbrey vor sich hin.

Während sie zu der Baracke zurückgingen, blickte Gefreiter Fuchs auf die Uhr. „Es ist kurz nach elf“, meinte er. „Ich glaube, wir sollten uns allmählich um das Mittagessen kümmern.“

Nacheinander betraten sie den großen Barackenraum. Da erst stellten sie fest, daß der lange Honselmann noch auf seinem Feldbett lag und schlief.

„Der hat den ganzen Angriff verschlafen“, stellte Unteroffizier Rettich fest.

„Versäumt hat er nichts“, grinste Sauerbrey. „Warte, ich weiß, wie man den munter macht.“ Er ging zu dem Schlafenden hinüber, rüttelte ihn an der Schulter und rief: „Langer, Mittagessen!“

Was keine Flak, kein Dröhnen von Flugzeugmotoren, kein Klirren der Fenster und Beben der Baracke geschafft hatten, bewirkte dieses eine Wort. Mit einem Schlag war Honselmann wach, warf die graue Woldecke beiseite und schoß aus dem Bett. Er wirkte munter wie ein Jagdhund. „Ist es schon soweit?“ sagte er, kratzte sich am Kopf und sah auf Sauerbrey herunter, der ihn angrinste. „Sag mal, war was Besonderes los?“ fragte Honselmann argwöhnisch.

Sauerbrey erzählte es ihm, dann gingen sie zum Speiseraum.

Nach dem Mittagessen legten sie sich wieder hin und schliefen. Der Meteorologe war in der Baracke untergebracht, in der sich die Flugleitung befand.

Gegen drei waren sie alle wieder auf den Beinen, um sich für den Start vorzubereiten. In der Flugleitungsbaracke wurde eine kurze Einsatzbesprechung abgehalten. Es gab beim bevorstehenden Flug gegenüber dem, den sie bereits hinter sich hatten, nur geringfügige Abweichungen.

Ein Wetterfrosch, der auf dem Flugplatz stationiert war, gab einen Überblick über das wahrscheinliche Streckenwetter. Er sagte schlechtere Sicht - vor allem in der nördlichen Biscaya - voraus und ein Abnehmen der Windstärke. Zum Schluß meinte er: „Was soll ich Ihnen noch viel erzählen, meine Herren? Sie werden ja bald alles viel genauer und besser wissen, als ich es Ihnen in diesem Augenblick sagen kann.“

Nach dem Empfang der Startverpflegung ging es zum Liegeplatz hinaus, wo die „Focke-Wulf“ bereits für den Start und den kommenden Einsatz klar gemacht worden war.

Zwei Warte, der TO und der Oberwerkmeister kamen herbei, als die Besatzung Zacke an der Maschine stand.

„Alles klar, Zacke“, meldete der Oberwerkmeister.

Ein paar letzte Worte wurden gewechselt, Hände geschüttelt.

„In die Maschine!“ bestimmte Zacke dann.

Feldweibel Strobel warf die Zigarettenkippe auf den Boden und trat sie aus. In der Horstkantine hatte er sich einen kleinen Vorrat besorgt. Der lange Honselmann trug ein kleines Faß mit Rollmöpsen unter dem Arm.

Einer nach dem ändern verschwand in dem großen Rumpf der Focke-Wulf. Die Motoren sprangen an. Die Maschine rollte zum Start.

Zacke startete nach vorn und brummte: „Der Wetterfrosch vom Platz hat anscheinend recht. Guck dir die Suppe an, Alfred.“ Dunstfetzen trieben an der Maschine vorbei. Weiter draußen, über dem Wasser, ballte sich der Dunst zu immer dichter werdendem Nebel zusammen.

„Dann beeil dich“, rief Feldweibel Strobel, „damit wir aus diesem miesen Land herauskommen. Was meinst du, wie ich mich schon jetzt auf die Sonne bei uns da unten freue.“

Zacke trat mit den Füßen auf die Bremsen und jagte noch einmal jeden Motor einzeln auf hohe Touren hinauf. Dabei beobachteten sie die Tourenzähler.

„Scheint tatsächlich alles klar zu sein“, meinte Feldweibel Strobel danach. „Los, zisch ab.“

Mit immer schneller sirrenden Luftschrauben und donnernden Motoren fegte die Maschine kurz danach über die Startbahn. Zacke hob ab und tauchte in den weißen Nebel ein, der das Meer bedeckte.

Vor ihnen lagen wieder Tausende von Kilometern und eine Überraschung, von der sie noch nichts wissen konnten.

*

„Zacke, gehen Sie jetzt im langsamen Steigflug auf fünftausend“, kam über die Eivau die Anweisung des Meteorologen, der seine Arbeit wieder aufgenommen hatte. Der lange Honselmann saß an den Funkgeräten und wartete auf die ersten Wettermeldungen von Dr. Kalinke. Das kleine Heringsfaß hatte er an die Rumpfwand gestellt, so daß er es ständig im Auge hatte.

Nun begann wieder die Routine des Wetterflugs, die ihnen allen in Fleisch und Blut übergegangen war. Stunden später erfolgte die Ablösung. Feldweibel Strobel übernahm die Maschine und der Gefreite Böken setzte sich an die Funkgeräte, wobei ihm Honselmann einschärfte: „Vergreif dich bloß nicht an dem Faß und zieh mir keinen Rollmöps 'raus!“

Unteroffizier Sauerbrey legte sich vorn in die Bodenwanne und döste vor sich hin. Für ihn gab es im Augenblick nichts zu tun. Im Osten kündigte sich der neue Tag an.

Die Maschine wurde von einer Windbö gerüttelt. Sauerbrey wurde zur Seite geworfen und wachte aus dem leichten Schlaf auf. Er rieb sich über die Augen und startete nach unten. Etwa 400 Meter unter sich konnte er im leichten Dunst die weißen Kämme der Wellen verschwommen erkennen.

„Kuni“, rief Feldweibel Strobel in dem Augenblick über die Eivau. „komm mal her.“

Der Unteroffizier setzte sich neben den Flugzeugführer. „Und?“

„Ich wollte dir eine Zigarette spendieren“, meinte Strobel gönnerhaft. „Zieh die Packung aus meiner Brusttasche und steck zwei an.“ Sauerbrey tat ihm den Gefallen.

„Strobel“, sagte Dr. Kalinke, „gehen Sie noch tiefer herunter. Auf zweihundert. Von da aus wieder nach oben.“

„Jawohl!“

Als die Zigaretten heruntergeraucht waren, begab sich Sauerbrey wieder in die Bodenwanne. Er legte sich auf den Bauch, schlug die Arme vor dem Gesicht zusammen und wollte den Kopf auf diese Unterlage legen. Dabei fiel sein Blick nach unten aufs Meer.

Die Maschine neigte sich gerade im flachen Winkel nach unten. Über dem Meer riß das wie ein riesiges Tuch wirkende Grau plötzlich auf. Die Sicht war fast klar. Und in diesem großen Dunstloch tauchte plötzlich etwas auf.

Anfangs nahm Unteroffizier Sauerbrey es nicht bewußt wahr. Plötzlich aber schoß ein heißer Gedanke wie ein Blitz durch seinen Kopf und machte ihn hellwach.

Rechts von ihm war verschwommen ein schaumiges Gebilde auf dem Wasser zu sehen. Sauerbrey schob sich rasch weiter nach vorn und preßte die Augen dicht an das Plexiglas, um besser sehen zu können.

Unten wogten und wallten die weißen, länglichen Schaumkronen der Wellen. Doch das andere, das er undeutlich erkennen konnte, unterschied sich vom Wellenschaum...

Plötzlich rasselten zum zweiten Mal die Alarmglocken in Sauerbreys Kopf...

*

Chefingenieur Vick auf der „Imperator Neptunus“ drückte die Klinke an der schmalen Tür herunter und schob sie auf. Er streckte zuerst den Kopf in die Offiziersmesse und sah sich um. Als er sah, daß der Raum leer war, betrat er ihn.

Er war absichtlich früher als sonst aufgestanden und in die Messe gegangen, denn er wollte das Frühstück hinter sich bringen, bevor Kapitän O'Connor auftauchte. Der Rotbart würde ihm bestimmt wieder ein Glas von seinem Portwein aufdrängen.

Doch das Pech verfolgte ihn. Er hatte gerade die Teetasse halb leer getrunken, da ging die Tür auf. Polternd kam der Kapitän herein. Er tippte auf die Schulter des Chefingenieurs und setzte sich. Kurz darauf aber wirbelte er schon wieder in die Höhe und stampfte breitbeinig zu dem Teakholzschränk hinüber.

Als er wieder an den Tisch kam, hielt er die Portweinflasche in der einen und zwei Gläser in der anderen Hand. „Ich lade Sie zu einem Glas ein, Chiefy“, grunzte er dabei und strahlte über das ganze Gesicht.

Doch Chefingenieur Vick sollte wiederum an dem vorbeikommen, was er nicht mochte und was ihm der Kapitän aufzwingen wollte. Doch wenn er gewußt hätte, was mit der plötzlichen Änderung der Situation auf ihn zukam, dann hätte er allein oder mit dem Kapitän bestimmt eine ganze Flasche Portwein getrunken, oder auch zwei, denn das wäre in dem Fall das kleinere Übel gewesen.

Ein Läufer flitzte in die Messe; ein kleiner, wendiger Mann, der wie eine Maus aussah. Er blieb vor dem Kapitän stehen und schmetterte die Worte heraus: „Flugzeuggeräusche in der Luft, Captain!“

Kapitän O'Connor reagierte sofort. Gläser und Flasche polterten auf den Tisch. Er sprang in die Höhe und raste auf die Tür zu. Vick flitzte hinter ihm her.

Die beiden enterten zur Brücke hoch, betraten die Seitennock. lauschten und hoben die Ferngläser an die Augen. Entfernt, an Backbord, war leises Brummen zu hören.

„Tatsächlich!“ stieß der Kapitän hervor.

Doch es gab nur das Brummen, zu sehen war nichts.

Auch auf den übrigen Schiffen des Konvois war das Geräusch in der Luft gehört worden. Blinksignale zuckten durch den Dunst, der von der aufkommenden Helligkeit immer mehr vertrieben und aufgelöst wurde.

„Vielleicht ist es eine Maschine von der RAF, die Aufklärung fliegt“, meinte Vick.

„Möglich“, stieß O'Connor knapp aus, denn er war zu sehr mit der Beobachtung des Luftraumes beschäftigt.

Von der vorausfahrenden Fregatte her wurde das Signal zur sofortigen Kursänderung an alle Einheiten des Konvois geblinkt. Die beiden Zerstörer näherten sich mit schneller Fahrt dem Kern des Geleits.

Auf allen Schiffen waren die Gläser in die Luft gerichtet - in die Richtung, aus der das Geräusch näher kam und immer stärker anschwell.

Vick setzte das Glas ab und wischte mit den Fingerkuppen über die Augen: denn sie begannen zu tränen. Die vier Transporter stießen nun in eine Zone vor, in der plötzlich bessere Sicht herrschte.

„Auch das noch!“ wettete der Rotbart und schlug mit der Faust auf das Schanzkleid der Nock. „Wir müssen wieder in den Dunst!“

Es schien so, als hätte die Leitfregatte seinen bellenden Ruf gehört, denn sofort darauf kam der Befehl zu einer erneuten Kursänderung.

Die Bugs der Schiffe richteten sich jetzt auf eine dichte Wand aus grauem Nebel, einige Seemeilen von ihnen entfernt.

„Hoffentlich können wir uns noch verkriechen, bevor der Vogel dort oben auftaucht“, meinte der Kapitän.

„Immer mit der Ruhe“, versuchte Vick die Aufregung des anderen zu dämpfen. „Es kann auch einer von uns sein.“

„Trotzdem würde ich mich wohler fühlen, wenn wir in der Nebelbank wären“, murmelte O'Connor. Sekunden später stieß er die Worte hervor: „Da! Sehen Sie, Vick!“

Der Chefindgenieur blickte durch das Fernglas zum Himmel hinauf. Seitlich vom Konvoi, nur schemenhaft und verschwommen im Dunst zu erkennen, tauchte ein Flugzeug auf. Es ähnelte mehr einem schattenhaften Phantom, das am Geleit herumhuschte.

„Eine Viermot“, sagte der Kapitän. „Wahrscheinlich ein Jerry (Deutscher).“

Die von Sirenen, Lautsprechern und Alarmrufen an die Geschütze und Maschinengewehre beordneten Bedienungen auf den Schiffen waren einsatzbereit.

Doch noch bekamen sie keinen Feuerbefehl...

*

„Ein Schiff!“ rief Unteroffizier Sauerbrey laut.

„Halt die Schnauze“, konterte Feldwebel Strobel in gleicher Lautstärke, da er gerade mit Dr. Kalinke sprach. Auf Anweisung des Meteorologen sollte er wieder auf eine Höhe von viertausend Metern gehen.

Unteroffizier Sauerbrey beobachtete, wie sich die weiße Schaumspur auf dem Wasser änderte und in eine andere Richtung verlief.

Jetzt waren bei ihm die letzten Zweifel verschwunden, die er bis dahin noch gehabt hatte. Etwas anderes bestärkte seine Meinung: Sauerbrey erkannte eine zweite Schaumspur, dann eine dritte und vierte. Er bemerkte, wie die Zerstörer des britischen Konvois ihren Kurs änderten und näher an die Kerngruppe anschlössen.

„Haben Sie mich verstanden, Strobel?“ fragte Dr. Kalinke, da er den Alarmruf des Beobachters nicht richtig gehört hatte.

„Jawohl“, echote Feldwebel Strobel und zog die Steuersäule leicht an.

„Strobel“, brüllte Sauerbrey aus der Bodenwanne, „laß den Quatsch. Guck nach rechts! Da fährt ein englischer Konvoi.“

Mit sanftem Ausschlag des Seitenruders legte Feldwebel Strobel die Maschine nach rechts, damit er besser nach unten sehen konnte.

Als erfahrener Flugzeugführer sah er sofort, was anlag. „Mensch, das ist ja toll. – Doktor, ein Konvoi befindet sich unter uns. Funker, weck sofort Oberfeldwebel Zackel!“

Strobel schob das Steuerhorn nach vorn; die „Condor“ flog jetzt im Horizontalflug.

Sekunden später hastete Oberfeldwebel Zacke in die Kanzel, drückte die Brechkupplung seiner FT-Haube in einen Anschluß und rief über die Eivau: „Was ist los, Alfred?“

„Sieh dir das da unten an!“

Zacke erkannte den Verband, dessen Einheiten jetzt im Zickzack auf eine südlich liegende Nebelbank zuliefen.

„Das können nur Tommys sein“, war seine erste, impulsiv hervorgebrachte Meinung. Dann zog er ein Fernglas aus der Halterung und hob es vor die Augen. Jetzt konnte er die Schiffe deutlicher sehen. „Tatsächlich -Tommy s!“

„Und wir haben keine Bomben dabei“, sagte eine Stimme, die bis dahin noch nicht in der Bordsprechanlage vertreten war: Unteroffizier Rettich. Auch er war vom Funker geweckt worden, stand jetzt hinter den beiden Piloten und starrte nach unten. „Sollen wir sie mit Bordwaffen angreifen, Gerd?“ Der Oberfeldwebel überlegte kurz, dann entschied er ebenso schnell:

„Wir unternehmen überhaupt nichts...“

„Gerd, das kann doch nicht dein Ernst sein“, zischte Strobel.

„Doch. Halt die Maschine schön gerade. Flieg auf dem Kurs weiter, der gerade am Kompaß anliegt.“

„Aber, du kannst doch diesen fetten Happen nicht einfach sausen lassen“, trotzte Strobel. „Im Kern des Geleits fahren vier dicke Pötte...“

„Das habe ich auch gesehen“, brummte Zacke gelassen. „Trotzdem, tu, was ich dir gesagt habe.“

„Hast du etwa Schuß vor den Sicherungsfahrzeugen?“ bellte Rettich.

Zacke drehte sich zu ihm herum. „Du hältst brav deine Schnauze. Kleiner! Und nun hört zu: In der augenblicklichen Situation haben wir keine Chance auf Erfolg gegen die dort unten. Wir sind allein,

ohne Bomben, mit unseren Kanonen und MG könnten wir sie nur kitzeln, mehr nicht. Und deshalb verhalten wir uns so, als hätten wir sie nicht gesehen..."

„Junge, Junge, das soll einer verstehen“, Strobel wackelte aufgeregt mit dem Kopf hin und her.

„Falls du das nicht kapiert, dann führe nur meine Befehle aus, denn das genügt mir“, erklärte Zacke in ruhigem Ton. - „Kuni!“

Sauerbrey meldete sich aus der Wanne.

„Halte die Position des Geleits genau in der Karte fest..."

„Schon geschehen“, fiel ihm Unteroffizier Sauerbrey ins Wort.

In dem Augenblick tauchte die dem Konvoi vorausfahrende Fregatte in die Nebelwand ein. „Dann setz wenigstens über Funk eine Nachricht über das Geleit ab“, verlangte Strobel aufgebracht.

„Das werde ich tun“, entgegnete Zacke. „Aber nicht sofort, denn die dort unten könnten mithören, und dann wäre mein Täuschungsplan im Eimer. Wir wollen sie im Glauben lassen, daß wir sie nicht gesehen haben..."

„Hoffentlich nehmen sie uns das ab“, äußerte Feldwebel Strobel skeptisch.

„Das wird sich noch herausstellen. Es wird erst gefunkt, wenn wir in der Nähe von Bordeaux sind.“

„Dann sind die Kameraden dort unten über alle Berge“, meinte Strobel.

„Daran glaube ich nicht. Wie du gesehen hast, laufen sie mit Generalkurs nach Süden. Deshalb müssen sie uns irgendwo in der Biscaya vor die Flinte kommen.“

„Und wenn sie das nicht tun? Wenn sie vorher in irgendeiner anderen Richtung die Kurve kratzen?“ hielt Strobel ihm vor.

Zacke übergab den Einwand und rief den Meteorologen, „Haben Sie mitbekommen, was passiert ist?“ fragte er, als Dr. Kalinke sich meldete.

„Ja.“

„Aus diesem Grund brechen wir den Wetterflug sofort ab und fliegen auf dem kürzesten Weg nach Bordeaux zurück“, gab ihm Oberfeldwebel Zacke Bescheid.

„Sie haben das erste und letzte Wort an Bord. Zacke. Und Sie müssen auch später den Kopf für das hinhalten, was Sie befohlen haben“, lautete die Meinung des Meteorologen.

„Darauf können Sie sich verlassen, Doktor. Ich darf Sie daran erinnern, daß dies nicht meine erste Begegnung mit einem feindlichen Geleit ist.“

Dr. Kalinke sagte nichts mehr. Der Abstand zwischen der „Focke-Wulf“ und den britischen Schiffen vergrößerte sich immer mehr. Durch das Fernglas konnte Zacke erkennen, wie ein Schiff nach dem anderen in der Nebelbank verschwand.

Am Kompaß lag jetzt der Direktkurs nach Bordeaux an. Je weiter sie nach Süden vordrangen, desto besser wurde das Wetter, Nebel und Dunst verschwanden. Die Wellen des Meeres wogten und schäumten nicht mehr so stark. In der über ihnen befindlichen Wolkenschicht tauchten da und dort Stücke des blauen Himmels auf. Plötzlich strahlte die Sonne in voller Stärke auf sie herab.

Sie flogen bis zu einem bestimmten Punkt auf See, den Unteroffizier Sauerbrey ausgerechnet hatte. Nachdem sie diesen erreicht hatten, flogen sie mit Kurs 90 Grad dem Festland entgegen.

Jetzt erst befahl Oberfeldwebel Zacke, den Funkspruch zur Bodenstelle abzusetzen, den er verfaßt und den der Gefreite Böken verschlüsselt hatte. Er enthielt alles, was über den britischen Geleitzug zu sagen war.

Als die französische Küste vor ihnen auftauchte, kam die erste Reaktion auf Zacks Funkspruch. Er bekam den Befehl, sofort nach Cognac zu fliegen und dort zu landen.

Die Focke-Wulf passierte die Einflugschneise und nahm Kurs nach Cognac auf. Feldwebel Strobel flog eine Platzrunde und setzte zur Landung an. Über die Rollfeldstraße rollten sie langsam zu den Hallen hinüber, vor denen sich eine Menge Soldaten versammelt hatte.

„Anscheinend hat sich unsere Meldung von dem Geleit schon herumgesprochen“, meinte Unteroffizier Rettich grinsend.

Ein letztes Aufheulen der Motoren, bei dem die große Maschine herumschwenkte. Dann trat Stille ein.

„Gut, daß wir wieder hier unten im Warmen sind“, gab der Obergefreite Honselmann einen letzten Kommentar innerhalb der Maschine von sich. Dann schaltete der Gefreite Böken das Bordnetz aus. Über die Leiter kletterten sie nach draußen.

Honselmann hatte das kleine Holzfaß mit den Rollmöpsen unter den Arm geklemmt. „Frische Rollmöpse“, rief er einem Wart zu. „Tanz nachher bei mir in der Stube an, dann kannst du dir einen abholen.“

Die Soldaten vom Bodenpersonal umringten die zurückkommende Besatzung. Es war wie immer: Jeder der Zurückgebliebenen wollte wissen, was auf dem langen Flug vorgefallen war.

Oberwerkmeister Manz sagte zu Oberfeldwebel Zacke: „Bei uns hier schwirren seltsame Gerüchte herum, Gerd. Ihr sollt einen feindlichen Geleitzug gesehen haben..."

„Geleitzug?“ wiederholte Zacke und tat absichtlich erstaunt, denn er hatte all seinen Besatzungsmitgliedern eingeschärft, vorläufig nichts über den britischen Konvoi zu sagen. Strengste Geheimhaltung war ihm in einem weiteren Funkspruch befohlen worden.

„Wir haben keinen Geleitzug gesehen“, gab der Obergefreite Honselmann frechweg bekannt. „Dafür haben wir aber Rollmöpfe gefangen, Jungs. Wer schön brav und artig ist, bekommt einen von mir, solange der Vorrat reicht.“

Honselmann war für seine Großzügigkeit bekannt und beliebt, denn was er von den langen Flügen mitbrachte, teilte er immer mit den Männern vom Bodenpersonal.

Ein offener VW raste quer über das Rollfeld. Neben dem Fahrer saß Leutnant Distelkamp.

Der Wagen hielt vor der Gruppe. Distelkamp sprang heraus und eilte zu Zacke hinüber. „Zacke, Sie kommen sofort mit mir. Und Sie“, damit war der Oberwerkmeister gemeint, „sorgen dafür, daß Zacks Maschine innerhalb kürzester Zeit wieder startbereit ist. - Herr Kalinke, lassen Sie die Wetterfluginstrumente sofort ausbauen.“

Kalinke nickte. Distelkamp lief bereits wieder zum Wagen zurück. Oberfeldwebel Zacke folgte ihm im Laufschrift.

„Also doch ein Geleitzug“, brummte Manz, dem man so leicht nichts vormachen konnte, Anschließend scheuchte er die Handvoll Männer in den schwarzen Leinenoveralls durcheinander.

Während die Besatzung über das Rollfeld zu den Baracken hinüberging, saß Zacke dem Leutnant in dessen Dienstzimmer in der Baracke gegenüber und gab einen ausführlichen Bericht über den gesichteten Geleitzug.

Der Feldfernsprecher klingelte. Die Horstvermittlung hatte eine Verbindung nach Bordeaux hergestellt, die Distelkamp verlangt hatte. Der Kommandeur der Kampffliegergruppe meldete sich persönlich.

„Geben Sie mir Zacke“, verlangte er, nachdem Distelkamp ein paar einleitende Worte gesprochen hatte.

„Jawohl, Herr Major“, rief der Leutnant und hielt Zacke den Hörer entgegen. Der Oberfeldwebel meldete sich.

„Schießen Sie los, Zacke“, verlangte der Major. „Ich will alles genau wissen.“

Der Flugzeugführer erstattete Bericht.

„Hätte an Ihrer Stelle genauso gehandelt, Zacke“, lobte der Major. „Sie allein hätten nichts gegen die Pötte ausrichten können. Ganz im Gegenteil, wahrscheinlich wären sie durch Ihren Angriff verscheucht worden. Nur durch Ihr passives Verhalten haben wir die Chance, den Geleitzug wiederzusehen. Ich habe sofort nach Eintreffen Ihres Funkspruchs eine Maschine losgeschickt, die die Schiffe suchen und Fühlung halten soll. Ich erwarte jeden Augenblick eine Meldung. Das war's, Zacke, geben Sie mir nochmals Leutnant Distelkamp.“

„Jawohl, Herr Major“

Distelkamp nahm die Befehle für den Fall in Empfang, daß der Geleitzug gesichtet würde und angegriffen werden sollte.

„Werden auch U-Boote dabei sein, Herr Major?“ erkundigte sich der Leutnant.

„Nein. Die Marine wurde zwar informiert, aber auf die Schnelle kann sie kein U-Boot entsenden. Ende.“

Der Leutnant informierte den Oberfeldwebel über alles, nachdem er den Hörer auf den Feldfernsprecher gelegt und die Handkurbel am Apparat durchgedreht hatte. Das war das Zeichen für die Vermittlung, daß das Gespräch beendet und die Leitung wieder frei war.

„Zacke“, schloß Distelkamp ab, „Sie gehen jetzt mit Ihrer Besatzung zum Essen. Ich rufe in der Küche an. Danach hauen Sie sich aufs Ohr.“

Halten Sie sich aber ständig bereit. Es ist möglich, daß wir von einer Minute zur anderen starten müssen.“

„Wir sind an Kummer gewöhnt, Herr Leutnant“, erwiderte Zacke und grinste.

*

Nach dem In sightkommen der deutschen „Condor“ und dem Untertauchen der Schiffe in der Nebelbank setzte bei dem britischen Konvoi das große Rätselraten ein: Sind wir von der Maschine aus gesehen worden oder nicht? Das war die große, entscheidende Frage.

Ging man von den äußeren Tatsachen aus, dann hatte die deutsche Besatzung den Konvoi nicht erkannt; denn die Maschine war auf ihrem Kurs weitergefliegen, hatte nicht einmal die Flughöhe geändert und - vor allem aber sich um die Schiffe überhaupt nicht gekümmert. Hinzu kam, daß die Sicht im Augenblick der Begegnung nicht gerade gut war.

Deshalb lag es durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß der in Richtung Nordafrika marschierende Schiffsverband nicht entdeckt worden war.

. Von der Leitfregatte her wurde mehrmals Anweisung zu Kursänderungen gegeben. Doch der Generalkurs nach Süden konnte nicht einfach ganz aufgegeben werden. Ein radikaler Kurswechsel nach Westen (um einen möglichst großen Abstand zwischen das Festland und den Konvoi zu legen) hätte das Termingefüge, das der Verband einhalten mußte, vollkommen durcheinandergebracht. Außerdem wäre der Konvoi in diesem Fall sozusagen auf der Stelle stehengeblieben. Vor allem wäre dadurch die Gefahr aus der Luft oder eines U-Bootangriffes nicht verringert, sondern nur noch vergrößert worden. Es gab deshalb nur eine Devise: Man mußte so schnell wie möglich den Golf von Biscaya hinter sich bringen und sich bei einem tatsächlichen Angriff auf die im Konvoi mitgeführten Waffen verlassen.

Nach dem Mittagessen verließ Chefsingenieur Vick die Messe. Da er Freiwache hatte, begab er sich an Deck, schlenderte an der Reling entlang und blickte über das Meer. Am Himmel strahlte die Sonne, der Wind hatte sich fast ganz gelegt, und die See wirkte wie ein glattes blaues riesiges Tuch, da und dort mit schaumig-weißen Flecken betupft. Er enterte auf die Brücke.

Kapitän O'Connor stand vor der großen Glasscheibe, rauchte eine Zigarette und starrte, in Gedanken versunken, aufs Meer. Der Konvoi hatte seine gewohnte Marschformation wieder aufgenommen. In der Mitte fuhren die Transporter, rechts und links die Zerstörer, vorn die Fregatte.

„Na, wie ist die Lage?“ fragte Vick den Rotbart.

„Ah, Sie sind es, Chieffy“, sagte der Kapitän aus seinen Gedanken heraus. „Wie soll es aussehen? Lage unverändert.“

„Dann hat uns der Jerry heute morgen nicht gesehen“, äußerte Vick.

„Das wäre schön, aber ich glaube nicht eher daran, bis wir heil in Nordafrika angekommen sind.“

Vicks breite, derbknochige rechte Hand wischte wegwerfend durch die Luft. „Ich glaube nicht mehr an einen Angriff. Meiner Meinung nach wäre er längst erfolgt, wenn uns die Deutschen erkannt hätten. Denken Sie daran, wie viele Stunden bereits zwischen diesem Augenblick und dem Rendezvous mit der Viermot liegen.“

„Das ist kein Grund, sorglos zu sein, Chieffy“, entgegnete der Kapitän.

Der Mann, der in der Brückennock stand, streckte seinen Kopf herein. „Ich glaube, da hängt etwas in der Luft, Captain“, meldete er in ruhigem Ton.

„Was?“ fragte der Kapitän und ging zur Seite. Vick folgte ihm interessiert.

„Mir war es so, als hätte ich eben leises Brummen gehört“, erklärte der Ausguckposten.

„In welcher Richtung?“

Der Mann streckte den Arm aus. Hätte er ihn kilometerweit verlängern können, dann wäre der Zeigefinger vor die französische Küste gestoßen.

Der Kapitän blickte durch das Fernglas in die Richtung, die der Posten Ausguck angegeben hatte.

„Nichts zu sehen“, murmelte er.

Auch Vick kam nach einem Blick durchs Glas zur gleichen Feststellung.

„Vielleicht haben Sie sich verhört“, sagte Vick zu dem Posten.

Der schüttelte den Kopf. „Nein, bestimmt nicht. Ich habe gute Ohren.“

„Dann mal Ruhe“, ordnete der Kapitän an.

Sie schwiegen, lauschten und vernahmen plötzlich - trotz der vom eigenen Schiff erzeugten Geräusche - ein hauchdünnes Brummen. Sie lauschten so angestrengt, daß ihnen etwas entging:

Ganz weit hinten über der Kimm tauchte ein winziger, schwarzer Punkt kurz auf, um dann schnell wieder zu verschwinden.

Er war auf keinem Schiff des Konvois bemerkt worden...

*

Schnelle Schritte klapperten den Flur entlang.

Der UvD rannte zu den Stuben, in denen die Besatzungen Distelkamp und Zacke untergebracht waren. Er stieß in großer Eile alle Türen auf und brüllte in die Unterkunftsräume: „Alarm! Sofort an die Maschinen!“

Die Besatzung Zacke sprang von den Betten. Alle hatten ihre Kanalanzüge an. Im Eiltempo rannten sie zusammen mit Distelkamps Besatzung über den Flur und jagten die Treppen hinunter.

„Ihr werdet abgeholt“, brüllte der UvD hinter ihnen her.

Als die Besatzungen ins Freie stürzten, fuhren drei offene VW vor.

„Los, 'rauf auf die Kisten!“ schrie einer der Fahrer, ein Stabsgefreiter. „Wir sollen euch nach Halle vier fahren.“

Die Besatzungen verteilten sich auf die Wagen, die mit hoher Geschwindigkeit davonschossen. Sie rasten quer über das Rollfeld. Weiter hinten standen drei FW 190, die an ihren Liegeplätzen abgebremst wurden

Die Maschinen standen bereits vor der Halle, als die Besatzungen von den Wagen sprangen.

Oberleutnant Sonnenschein, der TO, Oberwerkmeister Manz und der Waffen-Oberfeldwebel liefen den Männern entgegen und meldeten die Langstreckenflugzeuge einsatzklar.

„Und wie sieht es bei Ihnen aus?“ wandte sich Leutnant Distelkamp an den Bombenwart. Auch dieser machte seine Klarmeldung. Danach zog er ein verschmiertes Taschentuch heraus und wischte den Schweiß vom glänzenden Gesicht.

„Halbkreis bilden“, schrie Distelkamp. „Los, Beeilung! Beeilung!“ Die Besatzungen scharten sich im Halbkreis um den Leutnant. „Das wichtigste wißt ihr ja bereits“, sagte der Leutnant. „Nur noch ein paar Einzelheiten. Wir fliegen nach Bordeaux. Dort treffen wir uns mit drei weiteren Maschinen von unserem Haufen. Dann geht es im Verband in die Biscaya. Im Tiefflug, versteht sich. Absolute Funkstille auf dem Anflug.“ Dann nannte er die Position, in der der feindliche Verband gesichtet worden war. „Aufschreiben, damit ihr das nicht vergeßt“, setzte er hinzu.

„Und nun in die Maschinen. Wir starten sofort. Erst ich, dann Sie, Zacke. Drei FW190 werden hinter uns herkommen. Eine Art Begleitschutz. Verlaßt euch nicht zu sehr auf die Brüder. Einmal können sie uns nicht allzu lange begleiten, und zum ändern handelt es sich um Umschulungsschüler, die ein bißchen Einsatzlufte schnupern wollen. Auf geht's!“

Kurz darauf rollten die beiden „Condor“ hintereinander an den Start. Leutnant Distelkamp startete als erster. Als er am Platzende abhob, schob Zacke die Gashebel auf Vollast (Vollgas).

Nach dem Abheben legte Zacke die Maschine in eine Linkskurve und flog hinter Leutnant Distelkamp her, der im Langsamflug am Platz herumkrebste. Anschließend nahmen sie Kurs auf Bordeaux.

Kurz danach starteten die drei FW 190, die hinter den großen Maschinen herjagten. Auf Grund ihrer größeren Geschwindigkeit hatten die Jäger die Bomber schnell eingeholt/Von da an blieben sie in einer gewissen Überhöhung hinter den Viermotorigen. „Bordeaux!“ sagte Feldwebel Strobel, der neben Zacke saß. Zacke änderte den Kurs. Von weitem sahen sie den Flugplatz, von dem gerade die letzte der drei angekündigten Maschinen startete. Aus der Luft konnten sie genau beobachten, wie sie abhob und auf Höhe ging. Zacke und Distelkamp flogen auf die Wartenden zu.

„Klappt diesmal wie im Lehrbuch“, sagte Oberfeldwebel Zacke und meinte damit die Exaktheit und Genauigkeit, mit der sich die Maschinen trafen. Denn derartige Rendezvous verliefen nicht immer so reibungslos. Meistens kam es zu Unregelmäßigkeiten, so daß einer den anderen verpaßte, ihn manchmal überhaupt nicht erreichte.

Zacke blickte auf die Uhr. „Genau zur vereinbarten Zeit sind wir zur Stelle, Alfred“, sagte er zu Strobel. „Darauf werden wir nach dem Einsatz einen trinken.“

„Worauf du dich verlassen kannst.“

Distelkamp und Zacke kurvten an die anderen heran. Man winkte sich gegenseitig zu. Dann nahmen die Maschinen Kurs zur Biscaya auf. Noch wurden sie von den Jägern begleitet, die ständig um sie herumkurvten.

Der Verband zog durch die Schneise im Sperrgebiet, übersprang die Küste und ging tiefer auf das Wasser herunter.

Die Funker in den Maschinen waren auf Empfang gegangen, wie man es ihnen befohlen hatte. Falls sich irgendwelche Änderungen im Angriffsplan ergeben sollten, würde man ihnen sofort per Funk Nachricht geben.

Da sich die Bodenfunkstelle nicht meldete, mußten die Maschinen zu der Position fliegen, die im Gruppenstab anhand der vorhandenen Werte ausgerechnet worden war und wo sie - falls nichts schief lief - auf den feindlichen Geleitzug stoßen würden.

Die Jäger zischten an den Bombern vorbei. Die Flugzeugführer in den FW 190 winkten, dann drehten sie ab und verschwanden in Richtung Festland. Sie mußten wegen Treibstoffmangel zurück.

„Mit denen ist auch nicht viel Staat zu machen“, kommentierte Unteroffizier Sauerbrey den Vorgang. Er stand hinter den beiden Flugzeugführern.

„Mit den paar Tröpfchen Sprit, die die im Beutel haben, können sie gerade eine ausgedehnte Platzrunde fliegen“, spottete Feldwebel Strobel hinzu.

„Außerdem müssen sie immer brav in der Nähe des Platzes bleiben, weil sie in der Navigation Flaschen sind“, spann Unteroffizier Sauerbrey den Faden weiter. -

Gerade in dem zuletzt genannten Punkt gab es eine Art von stiller Rivalität zwischen den Kampffliegern und den Jägern.

Die Erfolge der Jäger, ihre Abschußzahlen, stachen ins Auge. Von ihren Taten war in den Wehrmachtsberichten und anderen Veröffentlichungen- immer wieder ganz groß die Rede. Sie waren die Helden der Luft, die Primadonnen der Fliegerei. Sie spielten die glänzenden, strahlenden Rollen am Himmel, vergleichbar mit den Tenören auf den Theaterbühnen.

Die Kampfflieger dagegen waren mehr die grauen Mäuse, die nicht mit Luftkämpfen aufwarten konnten, im Hintergrund arbeiteten, nur Bomben karrten.

Diese Einstellung hatte auf Seiten der Kampfflieger eine Konterreaktion ausgelöst. In den Augen der Bomberbesatzungen galten die Flugzeugführer in den Jagdmaschinen als Flieger zweiten Grades, die

nicht über ihr Können verfügten. Die Jäger waren als Schönwetterflieger verschrien, die in schwierigen Situationen versagten. Kampfflieger blickten mit einer gewissen Verachtung auf die Jäger herab. Ihrer Meinung nach wurden nur diejenigen Flugzeugführer zur Jagdwaffe abkommandiert, die - grob gesagt - zu nichts anderem taugten.

Im gewissen Sinne war diese Einstellung der Kampfflieger zu verstehen. Jeder Mann in einem Bomber mußte über ein großes Maß an Können und Wissen verfügen. Das wiederum setzte eine lange, sehr umfangreiche Ausbildung voraus: intensive Schulung in der Navigation, im Blindflug, um nur zwei Punkte zu nennen. Probleme, mit denen die Jäger weniger zu tun hatten. Es war eben bedeutend schwieriger, einen zwei- oder viermotorigen Bomber erfolgreich auf Feindflügen zu führen als ein Jagdflugzeug. So sahen es wenigstens die Kampfflieger von ihrer Warte aus. -

Feldwebel Strobel blickte auf die Uhr. „Wie lange müssen wir noch fliegen?“ fragte er und schielte zu Sauerbrey hinüber.

„Fünfunddreißig Minuten“, antwortete dieser, ohne zu zögern.

„Da könnten wir ja noch eine Zigarette rauchen“, meinte Strobel und sah Zacke an.

„Das kommt gar nicht in Frage“, erklärte der Oberfeldwebel entschieden. „Wenn alles vorbei ist, kannst du rauchen, so viel du willst.“

Strobels breite Schultern zuckten unter dem taubenblauen Stoff.

„Wie kann ein Mensch nur so hartherzig sein“, knurrte er.

Der in der ersten Maschine fliegende Gruppenkommandeur änderte den Kurs. Die anderen vier zogen sofort nach. Minute um Minute verrann. Die Spannung wuchs. In allen Maschinen hielten die Männer Ausschau. Würden sie den Schiffsverband finden, oder nicht?

Die Sonne neigte sich im Westen langsam dem Horizont zu. Wenn sie den Konvoi nicht bald entdeckten, nicht zu der eingeplanten Zeit, dann würde er (wahrscheinlich für immer) in der Abenddämmerung und der Dunkelheit untertauchen.

Feldwebel Strobel suchte das Meer mit dem Fernglas ab. Dann reichte er es Sauerbrey.

„Noch fünf Minuten, dann müßten die Kameraden von der anderen Feldpostnummer (Gegner) auftauchen“, sagte Sauerbrey, als er das Fernglas absetzte. Strobel nahm es ihm aus der Hand.

„Da! Da sind sie!“ rief er plötzlich aufgeregt und deutete nach links.

Die Köpfe schnellten herum. Wenig später konnten alle das mit bloßen Augen erkennen, was Feldwebel Strobel durchs Fernglas ausgemacht hatte: den feindlichen Geleitzug.

Im gleichen Augenblick zog die Führermaschine an, um auf Angriffshöhe zu gehen.

„Alles hinter mir her!“ durchbrach der Major jetzt die Funkstille, die bis dahin geherrscht hatte. „Formation auseinanderziehen. Angreifen!“ fügte er über den Bord-zu-Bord-Sprechverkehr (B.z.B.) hinzu.

Oberfeldwebel Zacke scherte nach links aus und zog die Steuersäule zu sich heran. Die „Focke-Wulf“ glitt nach oben in den blauen, wolkenlosen Himmel.

Die Beobachter hatten die Bombenzielgeräte eingeschaltet. Die Bordschützen und Funker lauerten an ihren Bordwaffen, um mit ihnen in den Kampf einzugreifen, wenn es sein mußte.

Plötzlich zuckte genau vor Zackes Maschine ein Blitz auf. Ein schwarzer Rauchpilz stand in der Luft, der von der rechten Tragfläche zerschnitten wurde.

Der Konvoi hatte den herankommenden fliegenden Verband erkannt und wehrte sich.

*

Nur fünf große deutsche Viermotorige des Kampfgeschwaders 40 waren es, die im Sommer 1943 zum Angriff gegen den britischen Konvoi hinausgeschickt werden konnten. Nur eine Handvoll, mehr nicht. Doch das war nicht immer so gewesen. Es hatte Zeiten gegeben, in denen die FW 200 „Condor“ in größerem Umfang auf Feindflug gingen und im Krieg auf dem Atlantik gegen die feindliche Schifffahrt beträchtliche Erfolge erzielten.

Der Gegner nannte die FW 200 „Condor“ die „Geißel des Atlantiks“. Ursprünglich war diese „Geißel“ jedoch gar nicht für die militärische, sondern (1936) für die zivile Verkehrsfliegerei entworfen und entwickelt worden. (Entwurf: Dipl. Ing. Kurt Tank, Technischer Direktor der Focke-Wulf-Flugzeugwerke, Bremen.)

Die Geburt dieses viermotorigen Flugzeugs erfolgte in jenen Jahren, in denen die deutsche Luftwaffe neu aufgebaut wurde. Das Problem der viermotorigen Großflugzeuge sollte schon beim Aufbau der deutschen Luftwaffe eine folgenschwere Rolle spielen. Das heißt: Bei der Anfangsplanung der neuen Luftwaffe wurde gleichzeitig auch der Grundstein zu deren Untergang gelegt.

Das kam so: Anfangs gab es grundsätzliche Auseinandersetzungen darüber, welches Gesicht die neue Luftwaffe im strategisch-technischen Sinne bekommen sollte.

In der Mitte der dreißiger Jahre tauchte dabei die Frage auf, welcher Bombertyp für einen kommenden Krieg am geeignetsten sei und der dementsprechend in der Produktion bevorzugt behandelt werden sollte: Mittelstrecken- oder Langstreckenbomber?

Es gab damals in den Geburtsstunden der Luftwaffe einen Mann, der in erstaunlicher Weise Dinge erkannte, die noch in der Zukunft lagen: General Wever, Chef des Luftzeugamtes.

General Wevers Luftwaffenstrategie sah folgendermaßen aus:

Er vertrat die Theorie, daß England und Deutschland Gegner sein würden, wenn es jemals zu einem Krieg in Europa kommen sollte. Wever hatte ferner erkannt, daß die deutsche Kriegsmarine dem eventuellen zukünftigen Gegner England unterlegen sein würde. Deshalb forderte er als Ausgleich zu der Unterlegenheit auf dem Meer eine deutsche Überlegenheit in der Luft.

Das konnte - nach General Wevers Meinung - nur durch eine starke, schlagkräftige deutsche Bomberflotte erreicht werden. Und zwar hauptsächlich durch Langstreckenbomber, mit denen strategisch wirksame Mengen von Bomben über große Entfernungen transportiert und abgeworfen werden konnten. Wevers strategische Pläne sahen vor, daß Ziele auf der gesamten britischen Insel bombardiert werden müßten. Darüber hinaus dachte er an Luftangriffe auf Seeziele, um Englands Nachschub lahmzulegen, beziehungsweise die britische Schifffahrt niederzukämpfen.

Diese Art der Luftkriegsführung konnte aber nur mit großen, viermotorigen Bombenflugzeugen verwirklicht werden.

Auf Grund dieser Überlegungen bauten anfangs die Flugzeugwerke Junkers und Dornier viermotorige Großflugzeuge, die aber nie richtig zum Zuge kamen.

Der spätere Verlauf des Luftkrieges gab General Wever recht; allerdings flogen nicht die Deutschen in Massen in viermotorigen Flugzeugen, sondern die Alliierten. Durch den aus amerikanischen und britischen Viermotorigen heruntergehenden Bombenhagel wurde halb Deutschland in Schutt und Asche gelegt. Die Alliierten führten das durch, was in Deutschland geplant gewesen war: Sie konnten mit ihrer Bomber flotte praktisch jedes Ziel aus der Luft angreifen, wie es im umgekehrten Sinne General Wever mit der britischen Insel vorhatte.

Auf deutscher Seite dagegen blieben die Viermotors in strategischer Hinsicht mehr oder weniger eine Randerscheinung im Luftkrieg. Sie spielten nie die überragende Rolle, für die sie in ihrem Ursprung vorgesehen waren.

Die klaren, aber auch (damals!) kühnen Erwägungen von General Wever wurden nie voll in die Wirklichkeit umgesetzt. In diesem Punkt mag ein Zusammenwirken von vier Komponenten vorliegen, die als Ursache für das Scheitern der Großbomberstrategie anzusehen sind.

Die erste davon war General Wevers Tod. Er kam bei einem Flugzeugunglück ums Leben. Damit war der wirklich unersetzbare, fähige Mann nicht mehr vorhanden, der die deutsche strategische Fernbomberflotte hätte schaffen können.

Die zweite Ursache lag auf technischem Gebiet. In Deutschland gab es damals noch keine Flugzeugmotoren, mit denen die vom Luftfahrtministerium für diese Superbomber geforderten Geschwindigkeiten erreicht werden konnten: Höchstgeschwindigkeit 600 km/h, Reisegeschwindigkeit 500 km/h. Diese Geschwindigkeiten waren Voraussetzung für die strategische Wirksamkeit der viermotorigen Maschinen,

Die dritte Misere im letzten Endes tragischen Spiel um die Großbomber wurde von dem damaligen Spitzenmann der deutschen Luftwaffe, Ernst Udet, selbst charakterisiert. In einem Gespräch (1938) mit Heinkel über die viermotorigen Großbomber äußerte Udet.

„Jeschonnek (Chef der Generalstabsabteilung) und der Generalstab sehen, offen gestanden, keine Verwendungsmöglichkeit mehr dafür. An einen Krieg mit England denkt kein Mensch. Ein Krieg mit England ist völlig ausgeschlossen. Der Führer (Hitler) wird es niemals zu einer Auseinandersetzung kommen lassen, die über das europäische Festland hinausgeht. Für die einzigen dadurch möglichen Konflikte genügt also ein mittlerer Bomber mit kleiner Reichweite und geringer Bombenlast,“

Ein verhängnisvoller Irrtum.

Auch die vierte Tatsache, die dem Aufbau einer deutschen Großbomberflotte im Wege stand, soll mit Udets Worten (ebenfalls 1938) verdeutlicht werden:

„Es wird in Zukunft endgültig keine mehrmotorigen Kampfflugzeuge mehr geben, die nicht als Stukas (Sturzkampfflugzeuge) angreifen können. Die He 111 (zweimotoriger Bomber) ist der letzte Horizontalbomber.“

Durch ihre Zielgenauigkeit hat eine nur mittelgroße zweimotorige Maschine, die aber ihre Bombenlast von 1.000 kg im Sturzflug ins Ziel bringt, dieselbe Wirkung wie ein viermotoriger Riesenvogel, der 3.000 oder 4.000 kg Bomben im Horizontalflug trägt und nur ungenau abwerfen kann.

Wir brauchen die teuren Großmaschinen nicht, die ein vielfaches an Material fressen, was ein mittlerer, zweimotoriger Stuka-Bomber kostet. Junkers hat den ersten zweimotorigen Stuka fertig, die Ju 88. Davon können wir zwei oder drei mit demselben Material bauen, das man für einen Viermotorer

braucht, und erreichen doch die gleiche Bombenwirkung. Mit dem Bau dieser materialbilligen Groß-Stukas können wir die Bomberzahlen bauen, die der Führer verlangt."

Es war ein weiterer Irrtum. Das, was im Augenblick als „materialbillig“ erschien, stellte sich später als großer Versager heraus. Daß Udet die Ju 88 als Groß-Stuka bezeichnete, ist nur aus der Situation des Augenblicks heraus zu verstehen; denn in Wahrheit und in der Wirklichkeit hatte die Ju 88 nicht den Hauptcharakter eines Sturzkampfbombers, sondern den eines Horizontalbombers im Mittelstreckenbereich.

Die Sturzkampftaktik wurde schließlich zu einer fixen Idee der deutschen Luftwaffenführung, die sich wie eine Seuche ausbreitete. Das ging schließlich so weit, daß von nahezu allen Flugzeugtypen Sturzflugfähigkeit verlangt wurde, sogar von Maschinen, die an und für sich nur wenig dafür geeignet waren. Zum Beispiel wurde das auch von einem Großbomber erwartet, wie es Heinkels He 177 war.

So sahen in großen Zügen die Hintergründe aus, durch die das Projekt „Viermot-Fernbomberflotte“ torpediert wurde und nicht zum Tragen kam.

Später erinnerte man sich bei den deutschen Führungsspitzen an die Großbomber. Doch da war die Stunde der deutschen Luftwaffe bereits vorbei, die der alliierten „Fliegenden Festungen“ dagegen da.

*

Oberfeldwebel Zacke trat ins Seitensteuer und legte die Focke-Wulf nach rechts.

Er folgte einer Gefechtsdurchsage des Majors, der die Bewegung bereits - wie alle anderen Maschinen auch - ausführte. Auf Kurs 350 Grad flogen sie in einiger Entfernung seitlich an dem britischen Konvoi vorbei. Die Schiffe hatten die Geschwindigkeit erhöht. Sie versuchten, im Zickzack-Kurs so schnell wie möglich nach Süden zu entkommen.

Die Zerstörer hatten dichter an die Handelsschiffe angeschlossen. Die Fregatte fuhr etwas langsamer, damit die übrigen schneller Anschluß an sie finden konnten.

Aus allen Rohren, deren Aktionsradius bis zu den deutschen Maschinen reichte, wurde gefeuert. Unaufhörlich zuckten kleine Blitze neben, unter, über und ^zwischen den „Focke-Wulf“ auf, die sich blitzschnell in dunkle Rauchwolken verwandelten.

Zacke „tanzte“ den „Flakwalzer“. Er drückte die Maschine an und zog sie wieder nach oben, Dabei scherte er nach rechts und links aus, die übrigen taten es ebenfalls,

„Eindrehen!“ ertönte die Stimme des Majors durch den Äther.

Die Leitmaschine kurvte scharf nach links ein. Die anderen machten nacheinander die Bewegung mit.

Durch das Flugmanöver standen die Viermotorigen jetzt in westlicher Position von dem britischen Geleitzug und hatten die untergehende Sonne seitlich an Steuerbord beinahe im Rücken. Im Horizontalflug in 3000 Meter Höhe näherten sie sich wieder dem Schiffsverband.

„Wir nehmen uns den dicksten Pott vor!“ erklang die Stimme des Majors.

Und dieser „dickste Pott“ war - die „Imperator Neptunus“. Doch das wußte in dem Augenblick keiner von den deutschen Besatzungen. Das erfuhr man erst sehr viel später, Jahre nach dem Krieg. Erst da wurde klar, daß hier der Zufall Schicksal gespielt hatte.

Nur noch drei Kilometer Abstand zwischen den Bombern und den Schiffen!

Die Wand aus blitzenden Granatexplosionen, die sich den deutschen Besatzungen entgegenstellte, schien immer dichter zu werden.

„Verdammt noch mal“, rief Rettich, der am Abwurfgerät lag und nach vorn starrte. „So ein Geballere habe ich lange nicht mehr erlebt.“ Im gleichen Augenblick explodierte eine Granate dicht unter ihm. Der Blitz war so grell, daß er unwillkürlich die Augen schloß.

„Was ist denn los mit dir da unten?“ brüllte Strobel Über die Eivau. Sein Gesicht war grau und eingefallen. In diesen Augenblicken wirkte er nicht wie ein junger, dreiundzwanzigjähriger Mann, sondern wie ein Greis. Die anderen hatten sich genauso verwandelt.

„Eine Granate, dicht unter mir“, bellte Rettich zurück.

„Halt gefälligst deine Schnauze, solange nichts passiert ist“, blaffte Strobel. „Du machst uns alle nur noch mehr verrückt.“

„Du könntest auch ein bißchen stiller sein“, meinte Oberfeldwebel Zacke im ruhigen Ton. Er wirkte wie ein Fels in dieser plötzlich hochgehenden Brandung aus Flakbeschuß, Unruhe und Aufregung bei der Besatzung. Zumindest zeigte Zacke nicht, wie es in ihm aussah. So verhielt er sich immer, wenn es stürmisch zuging.

Zacke sah nach links hinaus. Dort flog Leutnant Distelkamp in einiger Entfernung mit ihm auf einer Höhe. Distelkamps Maschine ging ständig auf und ab, scherte nach rechts und links aus. Bewegungen, die auch alle anderen mehr oder weniger schnell und oft ausführten.

Doch bald war es vorbei mit den Flakwalzern. Dann war die Minute gekommen, wo es nur eines gab: den Angriff! Egal, wie schnell und gut die feindliche Abwehr feuerte. Da gab es keine

Ausweichmanöver, keine Abwehrbewegungen mehr, nichts, was noch einen gewissen Schutz geboten hätte.

„Ich greife an!“ rief der Major.

Alles startete nach vorn zur ersten Maschine. Oberfeldwebel Zacke hatte die Steuersäule zu sich herangezogen. Die Focke-Wulf machte einen Satz nach oben. Zacke ließ sie kurz steigen, dann schob er das Steuerhorn wieder nach vorn. Jetzt standen die anderen unter ihm.

In dem Augenblick neigte sich die Maschine des Majors stark nach vorn. Der großnasige Bug war genau auf den Transporter gerichtet.

Leuchtspurketten, wie züngelnde, gleißende Schlangen, spannen die angreifende Maschine in ein Netz ein, das tödlich sein konnte.

In etwa fünfzig Meter Höhe fing der Major die „Focke-Wulf“ wieder ab. Mit höchster Geschwindigkeit schoß er auf den britischen Transporter zu.

Zwei Bomben lösten sich von der Maschine. Sie sausten in die Tiefe und klatschten hinter dem Schiff ins Meer. Schaumig-weiße, riesige Wasserpilze wuchsen blitzartig auf und fielen wieder in sich zusammen.

Die „Condor“ raste vom Heck zum Bug über das Schiff, drückte danach tief auf das Wasser hinunter und schoß in östlicher Richtung davon.

Schon griff die nächste Maschine an. Ihre Bomben rührten seitlich vom Schiff das Wasser auf. Auch diese „Focke-Wulf“ kam heil durch das höllische Feuer, das der Konvoi in unverminderter Kraft verbreitete.

„Wenn wir an der Reihe sind, haben sich die Tommys eingeschossen“, schnaufte Unteroffizier Sauerbrey.

Niemand ging auf ihn ein, denn jeder hatte mit sich allein genug zu tun.

Der Obergefreite Honselmann saß im Drehturm hinter der Kanone. Die Lippen fest aufeinandergepreßt, beobachtete er das Kampfgeschehen auf dem Meer, das er dann und wann ausschnittsweise mitbekam, da Rumpf oder Tragflächen manchmal die Sicht behinderten.

Der Gefreite Fuchs lag in der Wanne am MG, das nach hinten herausragte. Der Gefreite Böken hockte an den Funkgeräten und bekam überhaupt nichts von dem zu sehen, was um ihn herum vor sich ging.

Die dritte Maschine kippte nach unten. Auch ihre Bomben trafen neben das Ziel.

„Distelkamp, jetzt sind Sie an der Reihe“, war die Stimme des Majors zu hören, der mit seiner „Condor“ auf Höhe gegangen war und in weitem Bogen um den Konvoi herumkurvte, um in eine günstige Angriffsposition zu kommen. Er und die beiden anderen Maschinen hatten noch Bomben an Bord.

„Setzen Sie Ihre Eier aber gefälligst genau ins Nest“, rief der Major. Er war mit dem, was seine Gruppe bis jetzt geschafft hatte, keineswegs zufrieden.

„Jawohl, Herr Major“, erwiderte der Leutnant. „Werde mich bemühen.“

Distelkamps „Focke-Wulf“ sackte wie ein Stein nach unten. Der Funker feuerte aus der Drehkuppel auf das Schiff. Der Leutnant ließ die Maschine noch weiter durchfallen als seine Vorgänger.

„Hoffentlich reißen sie ihm nicht den Hintern auf“, sagte Unteroffizier Sauerbrey.

Über ihnen zuckte im nächsten Augenblick ein greller Blitz auf. Die „Focke-Wulf“ wurde zur Seite gedrückt. In der rechten Tragfläche waren auf einmal schwarze Löcher zu sehen.

„Treffer in der Fläche“, meldete der Obergefreite Honselmann aus dem Drehturm. Von seinem Sitz aus konnte er die Beschädigung genau sehen.

Zacke fing die Maschine ab und legte sie wieder gerade. Dann drückte er sie leicht an, wobei er Honselmann fragte: „Ist der Schaden schlimm, Langer?“

„Nur ein paar Kratzer“, entgegnete Honselmann. „Meiner Meinung nach können wir damit ohne weiteres angreifen.“

Distelkamp stand dicht vor dem großen Pott, als Zacke die Maschine wieder anzog. Alle - soweit es die Sichtverhältnisse zuließen - blickten nach unten.

Die beiden Zerstörer standen jetzt dicht bei den immer noch im Zickzack-Kurs fahrenden Transportschiffen. Sie feuerten aus allen Rohren. Von Süden her lief die Fregatte auf den Kern des Verbandes zu, ebenfalls ständig schießend.

Es sah so aus, als würde um Distelkamps Maschine ein Feuerwerk abgebrannt, in dem Rakete auf Rakete pausenlos explodierte. Auf dem großen Transporter waren die Mündungsblitze von Maschinengewehren zu erkennen.

Das Steuerbord-MG sandte einen langen Feuerstoß zum Himmel hinauf. Wie rasend schnelle Glühwürmchen sausten die Leuchtspurgeschosse durch die Luft.

Die MG-Bedienung hatte gut gezielt. Es sah so aus, als würde die Geschoßkette genau in Distelkamps Maschine hineinrasen. Im gleichen Augenblick löste der Beobachter des Leutnants die Bomben aus.

Sie fielen an Steuerbord dicht neben das Schiff und wirbelten das Wasser auf.

„Die Bomben können die Schiffswand aufgerissen haben“, stieß Sauerbrey hervor, der den Vorgang beobachtet hatte.

Da! - Distelkamps Maschine taumelte plötzlich und neigte sich zur Seite...

*

Das große Rätselraten auf der „Imperator Neptunus“ und den übrigen Schiffen des britischen Konvois war in dem Augenblick vorbei, als von den Ausguckposten Flugzeuggeräusche im Osten gemeldet wurden. Kurz darauf tauchten die deutschen „Focke-Wulf“ auf.

Chefingenieur Vick befand sich zu dieser Zeit in seiner Kabine. Er saß in einem Rohrsessel, hatte die Beine auf einen Schemel gelegt und las in einem Buch. Das Jaulen der Alarmsirene schreckte ihn auf. Er klappte das Buch zu, legte es auf das schmale Bett und verließ den Raum.

Als er an Deck ankam, stieß gerade die erste „Focke-Wulf“ auf das große Transportschiff herunter. Vick sah, wie sich die Bomben unter den Tragflächen der Maschine lösten. Er sprang zum Brückenaufbau hinüber und duckte sich. Während sich die Bomben heulend und pfeifend näherten, erkannte er, daß sie das Schiff nicht treffen würden.

Die vierte Maschine kam tiefer als die anderen herunter. Das MG, rechts neben Vick, feuerte und traf die Maschine. Aus dem Turm der Focke-Wulf wurde zurückgeschossen.

Die Garbe erwischte den britischen MG-Schützen, der zusammensackte, ohne einen Laut von sich zu geben.

Bomben rauschten herunter und fielen neben das Schiff. Genau wie bei den vorhergehenden Anflügen spritzte aufgewühltes Wasser über Deck.

Die Focke-Wulf taumelte leicht und neigte sich zur Seite. Mit heulenden Motoren raste sie im Tiefflug auf die „Imperator Neptunus“ zu. Es sah so aus, als würde sie an Deck des Schiffes aufschlagen. Doch dann zog sie an, dröhnte über das Schiff hinweg und ging tief auf das Meer hinunter.

Vick sprang durch ein Schott, während die Bordwaffen der deutschen Maschine ratterten, und die Geschosse an Deck einschlugen. Als der Spuk vorüber war, kam er wieder zum Vorschein und blickte zum Himmel hinauf.

Vier „Focke-Wulf“ hatten sich in einiger Entfernung von dem Verband abgesetzt. Die fünfte Maschine setzte zum Angriff an.

Chefingenieur Vick hatte plötzlich ein ungutes Gefühl, als er den schweren Bomber herankommen sah. Er huschte in den Brückenaufbau und warf sich flach auf den Boden...

*

Oberfeldwebel Zacke drückte die Steuersäule nach vorn. In rasendem Flug ging es abwärts. Unteroffizier Rettich klebte am Zielgerät.

„Geh so nah 'ran wie eben möglich, Gerd!“ rief er dem Flugzeugführer zu. „Das ist die einzige Masche, um den Burschen zu erwischen.“

Der lange Honselmann schoß aus dem Drehturm mit kurzen, aber gezielten Feuerstößen. Er sah, wie unten an Deck des dicken Schiffes Gestalten herumliefen.

Das Abwehrfeuer konzentrierte sich auf Zacks Maschine. Die gefährlichsten und tödlichsten Sekunden eines Einsatzes waren gekommen. Jetzt lag alles in der Hand des Schicksals, das keiner kannte. Die dort unten auf dem Schiff nicht, und die dort oben in der Luft ebenfalls nicht.

Zacke preßte die Zähne fest aufeinander. Er sah nicht, was für eine Hölle um ihn herum tobte. Für ihn gab es nur das Schiff, auf das er seine ganze Aufmerksamkeit konzentrierte.

Feldwebel Strobel gab ihm Höhenwerte durch. Bei „hundert“ rief er: „Nun wirf endlich!“ Er war nervös und aufgeregt. Über ihnen war das Rattern der Bordwaffe zu hören.

Der Oberfeldwebel fing die Maschine noch nicht ab. Noch weiter herunter! In dreißig Meter Höhe zog er die Steuersäule an. Die schwere Maschine gehorchte wie ein braves Pferd.

Im Horizontalflug jagte sie auf die „Imperator Neptunus“ zu. Die Bomben fielen! Ein Ruck ging durch die Maschine.

Dicht über den Masten und Aufbauten donnerte Zacks „Condor“ über den großen Transporter. Die Waffen in der Wanne ratterten. Die glühenden Punkte der Geschosse gruben sich in das Deck.

„Bomben sind auf das Vorderdeck gefallen!“ meldete Fuchs, der den Einschlag am besten beobachten konnte.

„Wir haben also getroffen?“ fragte Zacke schnell und hastig zurück.

„Natürlich!“ rief Fuchs.

„Mach, daß du wekommst“, trieb Feldwebel Strobel den Flugzeugführer an.

Oberfeldwebel Zacke drückte die Maschine tief auf das Wasser herunter, so daß sie aus dem Aktionsbereich der schwereren Schiffsgeschütze herauskamen, deren Neigungswinkel nicht dorthin reichte. Nur die beweglicheren Maschinengewehre feuerten immer noch hinter ihnen her.

Ein harter Schlag schüttelte die Focke-Wulf.

„Treffer in der linken Tragfläche“, schrie der lange Honselmann. „Fetzen lösen sich von der Fläche!“ ging sein zweiter alarmierender Ruf durch die Maschine.

*

Mit grellem Pfeifen rauschten die beiden schweren Bomben aus Zakes Maschine auf den Transporter zu und schlugen mit donnerndem Getöse auf dem Vorderdeck ein. Sie bohrten sich in das Schiff und explodierten mit ungeheurem Krach.

Obwohl Chefingenieur Vick flach auf dem Boden lag, wurde er vom Luftdruck erfaßt und weggeschleudert. Er spürte, wie unter seinem Körper das Schiff zitterte und bebte. Es schwankte heftig hin und her. In der Luft sirrten und schwirrten Teile und Teilchen, die einmal fester Bestandteil des Schiffes gewesen, jetzt aber durch die Bombenexplosionen atomisiert worden waren. Es stank nach Pulver, Rauch und Brand.

Schreie gellten über Deck, als die deutsche Maschine davongedonnert und die Explosionen vorüber waren. Chefingenieur Vick sprang auf. Zwei Mann vom Sanitätspersonal kümmerten sich um den MG-Schützen, der neben der Waffe lag. Männer von der Schiffsfeuerwehr rannten zusammen mit Vick nach vorn.

Genau in der Mitte des Decks klaffte ein großes Loch, aus dem weißer Rauch herausquoll.

Das Schiff war zwar angeschlagen, aber noch nicht tödlich getroffen. Noch liefen die Schrauben einwandfrei, noch war der Maschinenraum intakt. Es gab noch eine Chance, aus dem Inferno herauszukommen.

Der Kapitän kam von der Brücke herab, um sich den Schaden persönlich anzusehen. Sein Gesicht war aschfahl.

„Wenn es doch schneller Abend werden würde“, sagte er grimmig.

Das Abwehrfeuer des Konvois steigerte sich, während das Dröhnen von Flugzeugmotoren anschwellte.

Die beiden ersten Focke-Wulf befanden sich wieder auf Anflugkurs.

Bis zu diesem Augenblick war Chefingenieur Vick auf der „Imperator Neptunus“ noch davon überzeugt gewesen, daß die Schiffe des britischen Konvois einen Flugzeugangriff heil überstehen würden. Er hatte dabei auf die ungeheure Abwehrkraft des Geleits vertraut. Doch jetzt, als er die Entschlossenheit der deutschen Angreifer erkannte, geriet seine Meinung ins Wanken.

Er blickte zum Himmel hinauf. Dicht hintereinander stießen die beiden ersten Viermotorigen wieder auf den Transporter herab...

*

Was damals, im Sommer 1943, in der Biscaya geschah, war ein Glied in einer langen Kette, mit dem die ursprüngliche Entwicklung und der Einsatz der FW 200 „Condor“ innerhalb der deutschen Luftwaffe fortgesetzt wurde.

Am Anfang war - wie bereits gesagt - die FW 200 nicht für den militärischen, sondern für den zivilen Einsatz vorgesehen. Sie sollte, mit 26 Passagieren an Bord, für die deutsche Lufthansa fliegen.

Als Verkehrsmaschine erregte die FW 200 „Condor“ bereits im Jahre 1938 einiges Aufsehen in der ganzen Welt. Im August flog sie innerhalb von 24 Stunden von Berlin nach New York; damals eine ausgezeichnete Leistung. Den Rückflug nach Berlin schaffte sie sogar in knapp zwanzig Stunden. Einen Monat später reiste eine „Condor“ in 48 Stunden (mit Zwischenlandungen) von Berlin nach Tokio. Damit war bewiesen, daß die neue Viermot-Konstruktion über ausgezeichnete Langstreckeneigenschaften verfügte.

Am 1. September 1939 brach mit dem Polenfeldzug der Zweite Weltkrieg aus. England erklärte daraufhin Deutschland den Krieg.

Es kam also genau so, wie es der weitsichtige General Wever Mitte der dreißiger Jahre vorausgesagt hatte: England und Deutschland waren nunmehr militärische Gegner. Die Situation war nun eingetreten, an die keiner - selbst Hitler nicht - geglaubt hatte.

In der Luftwaffenführung merkte man zwar, daß für einen Krieg mit England ein Langstreckenflugzeug für Aufklärungszwecke und Bombardierungen fehlte, doch man war da noch im Glauben, daß die (immer etwas stiefmütterlich behandelte) viermotorige He 177 einmal für diese Zwecke zur Verfügung stehen würde.

Es kam also in dem Augenblick, als England in den Krieg eintrat, darauf an, auf dem Viermot-Sektor schnell einen Ersatz zu finden. So griff die deutsche Luftwaffenführung auf die FW 200 „Condor“ zurück.

Ein hoher Luftwaffenoffizier bekam den Auftrag, eine Einheit mit Langstreckenflugzeugen aufzustellen. Er sah sich nach Maschinen um, die für seine Zwecke geeignet waren. Da gab es die Ju 90. Von diesem Typ waren allerdings nur wenige Exemplare vorhanden.

Von der FW 200 dagegen existierten immerhin zwölf Maschinen, mit denen eine Fernaufklärungsstaffel in Bremen gegründet wurde. Die Flugzeuge waren nicht für Bombenabwürfe ausgerüstet, sie dienten deshalb hauptsächlich zu Übungszwecken.

Die Produktion von FW-200-Langstreckenbombern lief nun in aller Eile an. Zunächst in kleiner Serie.

Anfangs war nur eine Staffel des KG (Kampfgeschwader) 40 mit Bombern ausgerüstet. Daneben gab es immer noch den Einsatz der FW 200 als Aufklärer oder als Transportflugzeug.

Ihre Feuertaufe erlebten die „Condor“ im April 1940 beim Norwegenfeldzug, wo sie die in Narvik kämpfenden deutschen Truppen aus der Luft unterstützten.

Im Juni 1940 wurde die I. Gruppe des KG 40 aufgestellt (eine Gruppe = drei Staffeln). Aufgaben der fliegenden Einheit: Aufklärung, Wetterflüge und Bombenangriffe auf die gegnerische Schifffahrt.

Selbst ein Mann wie der britische Premierminister Winston Churchill befaßte sich im Zusammenhang mit der Schlacht um den Atlantik mit den deutschen Langstreckenbombern. Er schrieb:

„Zu der Geißel der U-Boote kam es jetzt auch noch zu Luftangriffen weit draußen auf dem Ozean durch die deutschen Langstreckenflugzeuge. Von diesen waren die Focke-Wulf 200, als ‚Condor‘ bekannt, die schrecklichsten.“

In der Zeit von August 1940 bis Juli 1941 konnten die FW 200 gegen die alliierte Schifffahrt viele Erfolge erzielen.

Am 26. Oktober 1940 gab es einen besonderen Paukenschlag. An diesem Tag wurde der britische Truppentransporter „Empress of Britain“ (42.000 Tonnen) bei Irland von einer FW 200 durch zwei Bombentreffer in Brand gesetzt, so daß das angeschlagene Schiff zwei Tage später von einem deutschen U-Boot versenkt werden konnte.

In den ersten drei Monaten des Jahres 1941 versenkten „Condor“-Flugzeuge 88 Schiffe mit insgesamt 390.000 Brutto-Register-Tonnen.

Das war die Zeit, zu der die viermotorigen Bomber auf dem Höhepunkt standen. Doch schon bald kündigte sich auch für die Fernbombenverbände - genauso wie für die gesamte deutsche Luftwaffe - die Wende an.

Wegen der großen Verluste führten die Alliierten Gegenmaßnahmen ein. Die Bewaffnung der Schiffe wurde allgemein verstärkt. Man ließ stark bewaffnete Flakschiffe in den Konvois mitfahren, deren Feuerkraft enorm war.

Ferner ging man dazu über, anfangs in primitiver Form, Jäger auf Handelsschiffen mitzuführen. Diese wurden im Ernstfall mit Katapulten in die Luft geschossen. Sie griffen die deutschen Langstreckenbomber an und versuchten, sie entweder zu vernichten oder vom Konvoi abzudrängen. Eine Taktik, die großen Aufwand erforderte, viel Mühe machte, aber nur geringen Erfolg hatte. Der Jäger hatte keine Möglichkeit, nach dem Einsatz wieder auf dem Trägerschiff zu landen. Deshalb versuchten sie eigenes Gebiet zu erreichen. Falls das nicht möglich war, mußten sie ihre Maschinen aufgeben und mit dem Fallschirm aussteigen. Die Marine fischte sie dann aus dem Wasser.

Doch trotz dieser Gegenmaßnahmen war die Gefahr nicht ganz zu bannen, die mit den FW 200 aus der Luft kam. Das Leben wurde den FW 200 noch schwerer gemacht, als im September 1941 der erste kleinere Flugzeugträger bei einem alliierten Geleitzug mitfuhr. Das war in der Folgezeit dann beinahe die Norm. Jetzt konnten die gegnerischen Abwehrjäger den Bombern in größeren Mengen entgegentreten. Außerdem war es ihnen möglich, auf dem Flugzeugträger wieder zu landen.

Somit standen sie auch bei weiteren Angriffen der deutschen Maschinen zur Verfügung.

Von diesem Zeitpunkt an begann die Erfolgskurve der deutschen Langstreckenbomber zu sinken. Das bedeutete allerdings nicht, daß sie den Kampf ganz aufgaben. Sie flogen unter erschwerten Bedingungen weiter und erzielten auch noch Erfolge auf dem Meer; manchmal allerdings unter schweren eigenen Verlusten.

Neben den Bombenangriffen flogen die „Condor“ auch für andere Zwecke. So transportierten sie Nachschub für Rommels untergehende Armee. Sie waren dabei, als der Kessel von Stalingrad aus der Luft versorgt werden sollte, in dem die 6. Armee hoffnungslos in der Falle saß. Bei den Eingeschlossenen herrschte großer Jubel, als die ersten Großflugzeuge, darunter die FW 200, auftauchten. Obwohl sie in kleinen Mengen einflogen, riefen sie bei den deutschen Soldaten Zuversicht und Hoffnung hervor. Doch dieser Optimismus schwand schnell dahin, denn es stellte sich

heraus, daß es vieler Umstände wegen fünf ach nicht möglich war, eine ganze Armee aus der Luft ausreichend zu versorgen. Danach kehrten die FW 200 nach Bordeaux zurück.

Von dort aus wurden wieder im Bedarfsfall Einsätze in der Biscaya oder auf dem Atlantik geflogen, ferner Wetter-, Aufklärungs- und Fühlungshalterflüge für die Unterseeboote.

1943 fand ein besonderer Einsatz statt, der wegen seiner Folgen bedeutungsvoll war.

„Condor“-Bomber warfen Bomben auf Casablanca (Nordafrika). Wegen der dadurch angerichteten Schäden wurde die Konferenz der obersten alliierten Führer um vierzehn Tage verschoben.

*

„Paß auf!“ schrie Feldwebel Strobel.

Die Maschine neigte sich zur Seite. Der Vogel fliegt noch, und ich habe noch Druck am Steuer. Das waren die Gedanken, die Oberfeldwebel Zacke nach dem Alarmruf des Obergefreiten Honselmann durch den Kopf schossen.

Der Oberfeldwebel drückte die Steuersäule langsam nach rechts. Die Maschine gehorchte der Steuerbewegung und legte sich gerade.

„Wie sieht es bei dir aus?“ rief Strobel.

Er bekam keine Antwort.

Honselmann hatte den Drehturm herumgeschwenkt und feuerte nach hinten hinaus auf das Schiff, von dessen Deck Rauch aufstieg.

„Guck mal 'raus, Alfred“, forderte Oberfeldwebel Zacke seinen Nebenmann auf. Er selbst hielt den Kopf starr geradeaus und blickte zum Horizont. Er wagte es nicht, den Kopf herumzudrehen, um über die Tragfläche zu sehen; denn es erschien ihm zu gefährlich. Sie flogen dicht über dem Wasser. Der geringste falsche Steuerausschlag konnte zur Kollision mit dem Meer führen.

Feldwebel Strobel reckte sich und verdrehte den Hals. Auch Unteroffizier Sauerbrey schob sich mehr nach vorn, um einen Blick nach draußen werfen zu können; was ihm allerdings weniger gut gelang als dem Feldwebel.

„Wir scheinen nicht viel abbekommen zu haben“, meinte Strobel danach.

Zacke nickte. „Vor allem sind keine Steuerseile durchgeschossen worden, sonst lägen wir schon im Bach.“

Der Oberfeldwebel zog die Maschine langsam an, als genügend Abstand zwischen der FW200 und dem Konvoi bestand.

Sie wurden jetzt nicht mehr beschossen; denn die gesamte Feuerkraft der britischen Schiffe richtete sich gegen die beiden Bomber, die erneut zum Angriff vorstießen.

Zacke kurvte ein und blickte zur Seite hinaus. „Den haben wir ganz schön erwischt“, stellte er fest.

Diesmal ging der Major in der ersten Maschine ebenfalls tiefer herunter als beim ersten Angriff. Die letzten Bomber purzelten nach unten. Sie schlugen neben der Schiffswand ein. Kurz darauf warf der zweite Bomber seine gefährliche Last ab.

„Einer von den beiden hat einen Treffer erzielt“, meldete Unteroffizier Rettich, als sich die Explosionswolken verzogen hatten. „Hinter der Brücke befindet sich ein neues Loch.“

Die erste Maschine ging nach dem Angriff dicht auf das Wasser herunter. Die zweite wollte ihr folgen. Da blitzte es plötzlich an ihr auf.

„Seht euch das an!“ rief Rettich aufgeregt von unten.

Die FW 200 stieg ruckartig nach oben. Der Flugzeugführer hatte sie nach dem Treffer plötzlich hochgerissen. Der Bordfunker im Drehturm beharkte das Schiff. Die Maschine taumelte. Es schien so, als würde sie plötzlich in der Luft stillstehen. Dann neigte sie sich wieder steil nach unten.

Über Funk waren aufgeregte Worte zu hören, die einen Treffer im rechten Außenmotor meldeten.

„Bleiben Sie trotzdem unten“, gab der Major Anweisung. „Da sind Sie am sichersten. Fliegen Sie vom Verband ab und gehen Sie sofort auf Heimatkurs.“

Der Befehl wurde von der beschädigten Maschine bestätigt. Die FW 200 ging in einem flachen Winkel auf das Wasser herunter. Obwohl der Gegner wie verrückt hinter ihr herschoß, bekam sie keinen weiteren Treffer ab. Im Dreimotorenflug jagte sie nach Osten.

Der Gegner befaßte sich jetzt nicht mehr mit ihr, denn er hatte alle Hände voll zu tun, um die beiden nächsten Angreifer abzuwehren.

Nacheinander kamen sie herunter. Zuerst die Maschine vom Bordeaux-Verband. Dann folgte Leutnant Distelkamp. Ihre Bomben schlugen rings um das Schiff ein.

„Mist!“ rief Unteroffizier Rettich. „Die Kerle sind zu nervös. Sämtliche Eier im Bach. Vielleicht haben ein paar Fische dran glauben müssen.“

„Sieh zu, daß du es besser machst“, rief ihm Unteroffizier Sauerbrey zu.

Zacke kurvte erneut ein. Weit voraus lagen die Schiffe. Links von ihnen gingen die drei anderen „Focke-Wulf“ wieder auf Höhe. Die Maschine, die den Motortreffer abbekommen hatte, war nicht mehr zu sehen.

Der Oberfeldwebel wollte die Steuersäule nach vorn drücken. Da geschahen zwei Dinge zur gleichen Zeit:

Aus dem Deck des Transporters brach plötzlich heller Feuerschein hervor. Schwarze Fetzen wirbelten in die Luft, dunkler Rauch quoll hoch.

Da muß irgend etwas unter Deck explodiert sein", vermutete Rettich.

"Vielleicht ist durch ein Feuer, das wir noch nicht sehen konnten, Munition hochgegangen", meinte Strobel.

Die beiden anderen nickten. Nach der Explosion auf dem Transporter war nur ein schwacher Brand zu erkennen. Das Deck wimmelte von Männern die anscheinend versuchten, das Feuer zu löschen.

Los greif an" drängte Unteroffizier Sauerbrey. „Jetzt sind die da unten abgelenkt und haben nur wenig Zeit, sich um uns zu kümmern."

Da trat das zweite Ereignis ein. Zwischen den Köpfen von Oberfeldwebel Zacke und Feldwebel Strobel geriet die Luft in heftige Bewegung.

Irgend etwas zischte an ihnen vorbei. Vor ihnen in der Plexiglasscheibe war plötzlich ein rundes Loch zu sehen.

„Angriff von hinten!" gellte die Stimme des Obergefreiten Honselmann aus dem Drehturm.

*

Chefingenieur Vick lief zum Brückenaufbau zurück, als die beiden deutschen Bomber zum zweiten Angriff herunterkamen. Mit ihm die Männer, die bis dahin an dem Loch gestanden hatten. Der Kapitän enterte zur Brücke hoch. .

Vick warf sich an dem Platz auf die Planken, an dem er schon beim ersten Angriff gelegen hatte. Liegend streckte er den Kopf durch das Schott und blickte zum Himmel hinauf.

Er sah wie sich die Bomben von der ersten Maschine lösten. In den allgemeinen Kampflärm mischte sich wieder das grelle Pfeifen und Rauschen der herunterkommenden Sprengkörper.

Ein erfahrener Mann wie Vick sah sofort, daß sie nicht präzise geworfen worden waren. Sie schlugen an Steuerbord im Meer ein. Nur das Wasser geriet in Bewegung, sonst passierte nichts weiter

Schon war die nächste Maschine dicht über dem Schiff. Die Art, wie sie angriff alarmierte Vick. Als die Bomben fielen, wußte er, daß es auf dem Schiff gleich knallen würde. Blitzschnell zog er den Kopf ein

Trotz der heftigen Abwehr war noch keine „Focke-Wulf" entscheidend getroffen worden. Das Kriegsglück, das nun einmal bei allen militärischen Operationen eine Rolle spielt, stand voll und ganz auf Seiten der Angreifer.

Das grelle Pfeifen setzte plötzlich aus. Die danach folgende Explosion fiel wie ein Donnerschlag über den Chefingenieur und die Männer her, die neben ihm lagen.

Wieder fauchte der Luftdruck wie ein wütender Tornado über Deck. Das harte Dröhnen des über das Schiff hinwegfliegenden Bombers verstärkte und verschlimmerte die Geräuschkulisse noch mehr.

Da nach der Explosion an Deck alles ruhig blieb, sprang Vick auf und lief geduckt nach draußen. Ein paar Männer folgten ihm zögernd.

Als erstes bemerkte Vick das Loch im Deck, nicht weit von den Brückenaufbauten entfernt. Danach blickte er hinter der davonfliegenden Maschine her, die aus allen Waffen beschossen wurde.

Vick sah wie die Focke-Wulf einen Treffer abbekam, taumelig und flatternd auf Höhe ging und abzustürzen drohte. Die Focke-Wulf fing sich aber wieder. Sie ging ganz tief auf das Meer herunter und brauste mit drei Motoren davon. Man schoß hinter ihr her, aber sie entkam ohne weiteren Schaden.

Das Donnern der Motoren schwoll wieder an. Die nächsten Bomben rauschten seitlich von dem Transporter ins Wasser. Vick blickte wieder zum Himmel hinauf und erkannte, daß die letzte deutsche Maschine anflag.

Zugleich aber beobachtete er noch etwas. Von Norden her näherte sich ein Flugboot vom Typ „Catalina". Das britische Flugboot befand sich auf einem routinemäßigen Kontrollflug. Dabei war es zufällig bis tief nach Süden über die Biscaya vorgestoßen. Die Besatzung erkannte schon von weitem, was sich am Konvoi abspielte.

„Einer von uns!" schrie Vick.

Ein Matrose lief an dem Chefingenieur vorbei, blieb auf Vicks Ruf hin stehen und sah nach oben. „Hoffentlich erwischt er den Jerry", sagte er, „bevor wir endgültig dran glauben müssen."

Das Flugboot jagte hinter dem im Anflug befindlichen deutschen Bomber her.

Da setzte im Schiffsrumpf ein grummelndes Rollen ein. Es hörte sich wie entferntes Artilleriefeuer an, mit dem ein Angriff eingeleitet wurde. Das Geräusch verwandelte sich in donnerndes Getöse.

Das Deck brach plötzlich auf. Eine Feuerwolke schoß daraus hervor...

*

„Weg! Weg!“ schrie der Obergefreite Honselmann aus dem Drehturm. Er klemmte sich hinter die 20-mm-Kanone und schoß auf das von oben auf die FW 200 herabstoßende Flugboot, das aus allen Rohren feuerte.

Zacke reagierte sofort. Er stellte die schwere Maschine einfach auf den Kopf. Wie ein riesiger Stein rauschte sie in die Tiefe.

„Ist er noch hinter uns?“ fragte Oberfeldwebel Zacke, der die Maschine wieder abhing, ins Seitensteuer trat und über die linke Tragfläche wegscherte.

„Nein“, antwortete Honselmann. „Er hängt über uns in der Luft.“

Über Sprechfunk setzte Zacke eine Meldung über den Angriff ab.

„Wir kommen sofort und holen uns den Burschen“, tönte der Major zurück. „Sie greifen den Pott an, Zacke!“

„Jawohl, Herr Major.“

Der Oberfeldwebel legte die Maschine gerade, setzte sich vom Konvoi ab und ging wieder auf Höhe. Über ihnen kurvte das Flugboot herum. Honselmann, Feldwebel Strobel und Unteroffizier Sauerbrey sahen nach oben.

Das Catalina-Flugboot kurvte ein, so daß es wieder von oben auf Zacks Maschine stürzen konnte. Nach diesem Manöver drückte es an und kam herunter.

„Der hat es allein auf uns abgesehen“, brüllte Honselmann, der inzwischen den Turm herumgeschwenkt hatte und den Lauf der Kanone nun nach oben richtete.

Zacke blickte auf den Höhenmesser. Er zog die Maschine noch etwas an, dann kurvte er herum und ging im Geradeausflug wieder auf Angriffsposition.

Von Nordosten kamen die drei anderen Viermots herbei. Der Major hatte über Funk Befehl zum gemeinsamen Angriff auf das Flugboot gegeben.

„Seht euch das an!“ rief der Oberfeldwebel Strobel und Sauerbrey zu. „Der Pott brennt.“

Die Explosion auf dem großen Schiff war ihnen entgangen, da sie in dem Augenblick gerade von dem Flugboot angegriffen worden waren. Jetzt aber sahen sie, wie Flammen aus dem Rumpf schlugen und dunkler Rauch aufquoll.

„Der scheint fertig zu sein“, murmelte Feldwebel Strobel vor sich hin.

„Nimm dir doch einen anderen Pott vor, Gerd“, schlug Sauerbrey vor.

Zacke drückte den Knopf für das Funksprechgerät, informierte den Verbandsführer und fragte an, ob er ein anderes Schiff angreifen sollte.

„Brand erkannt, Zacke. Tun Sie das, was ich Ihnen befohlen habe.“

Da schob Zacke die Steuersäule nach vorn, und die Maschine stürzte pfeifend, heulend und sirrend in die Tiefe.

Das Catalina-Flugboot war mittlerweile eingekurvt und jagte hinter der nach unten stürzenden deutschen Maschine her.

Honselmann und Fuchs behielten die „Catalina“ genau im Auge. Noch bildete sie keine Gefahr für sie. Aber das konnte sich bald ändern.

Die beiden erkannten, wie ihre Kameraden auf Höhe gegangen waren. Es würde nicht mehr lange dauern, dann konnten sie aus der Überhöhung auf den Briten herabstoßen.

Eingehüllt in zuckende Blitze, schwarze Rauchwölkchen und züngelnde Leuchtspurgarben drönte Zacks Maschine auf das Meer zu.

Ein heftiger Schlag ging plötzlich durch die „Condor“. Honselmans Kopf flog herum. Er starrte zur linken Tragfläche hinüber, in der sich jetzt ein schwarzes Loch befand.

„Was war los?“ rief Strobel.

„Treffer linke Tragfläche“, meldete Honselmann.

Nach dieser Meldung fing Zacke die Maschine vorsichtiger als sonst ab. Der schwere Vogel gehorchte willig und ohne Mucken.

„Anscheinend haben wir nicht viel abbekommen“, meinte Sauerbrey.

Die anderen blieben stumm. Der Transporter lag jetzt genau vor ihnen. Er wurde immer größer. Einzelheiten waren zu erkennen. Das Feuer hatte sich abgeschwächt, die Rauchentwicklung war ebenfalls nicht mehr stark.

„Die Kameraden müssen das Feuer gelöscht haben“, stellte Strobel fest. Er und auch die anderen sahen, wie zahlreiche Männer auf dem Deck des Transporters herumliefen.

In dreißig Meter Höhe raste die „Condor“ auf das Schiff zu. Unteroffizier Rettich blickte angespannt in die Optik des Bombenzielgeräts. Unter ihm zischte eine Leuchtspurkette durch die Luft. Hätte der Schütze etwas höher gehalten, dann wären die Geschosse genau in Rettichs Wanne gerast.

Die Bomben fielen. Ein Ruck ging durch die FW 200. Zacke drückte nach. Dicht über den Aufbauten rasten sie über den Transporter hinweg, dessen Deck wie leergefegt war.

„Bomben fallen“, meldete Fuchs.

Oberfeldwebel Zacke drückte das schwere Flugzeug tief auf das Wasser hinunter, nachdem sie über das Schiff hinweggeflogen waren.

Fuchs sah noch, wie zwei Bomben auf dem Deck einschlugen. Die dritte traf die Steuerbordseite in der Nähe der Reling. Drei Explosionswolken stiegen fast zur gleichen Zeit in den Himmel.

„Drei Treffer!“ brüllte Fuchs in die Kehlkopfmikrofone. Dann sah er dicht unter sich das Wasser der Biscaya.

„Jetzt nichts wie weg“, flüsterte Strobel vor sich hin, als sie im Tiefflug vom Konvoi abflogen. Die Abwehr feuerte wie verrückt hinter ihnen her.

„Was macht das Flugboot?“ fragte Zacke.

„Im Augenblick nicht mehr zu sehen“, meldete der lange Honselmann, der, den Kopf weit im Genick, nach oben blickte.

Um sie herum wurde es ruhiger. Zacke zog die Maschine an und ging auf Höhe. Er kurvte nach links ein, um seitlich am Konvoi nach Norden hinaufzufliegen.

Gespannt blickten sie zum Geleitzug hinüber. Der große Transporter hatte Schlagseite nach Steuerbord. Flammen schlugen aus dem Schiff. Eine dicke, schwarze Rauchwolke bauschte sich in den grauer werdenden Himmel.

„Das war es!“ stellte Zacke fest. Er und auch die anderen waren zu erschöpft, zu ausgelaugt, um erfreut oder traurig zu sein. Sie waren durch die Hölle geflogen. Und diese Hölle hatte sie total ausgebrannt.

„Pauke! Pauke (Angriff)!“ hörten sie die Stimme des Majors in den FT-Hauben.

Westlich von ihnen blitzte es hoch oben am Himmel auf.

Die drei FW 200 waren auf das Flugboot heruntergestoßen und hatten das Feuer eröffnet.

*

Chefingenieur Vick war durch den Druck der aus dem Rumpf schießenden Explosion erneut zur Seite geschleudert worden. Er verspürte einen harten Schlag an der linken Schulter. Vor seinen Augen tanzten Funken. Er sank zu Boden und verlor das Bewußtsein.

Als er wieder zu sich kam, stellte er fest, daß er vor den Brückenaufbauten lag. Mühsam richtete er sich auf. Seine Schulter schmerzte. Auf den Knien hockend, starrte er zu der Stelle hinüber, an der die Explosion erfolgt war. Dort war jetzt ein Brand ausgebrochen. Schwarzer Rauch stieg hoch. Alarmrufe gellten über das Schiff.

Nach und nach konnte Vick wieder klarer denken. Und er fand auch eine Erklärung für die Explosion. Im Schiffsrumpf mußte infolge der Bombentreffer Feuer ausgebrochen sein, das auf die an Bord befindlichen Munitionskisten überggesprungen war. Er richtete sich ganz auf und lehnte sich an den Aufbau.

Ein Löschtrupp war an der Arbeit. Das Feuer konnte etwas eingedämmt, aber nicht ganz zum Stillstand gebracht werden.

Der Kampf lärm schwoll wieder an. In der Luft war röhrendes Brummen zu hören. Vick hob den Kopf und sah die heranrasende „Focke-Wulf“. Weiter oben das Catalina-Flugboot und dahinter drei deutsche Maschinen.

Die angreifende „Condor“ stand jetzt dicht am Schiff. Vick sackte in sich zusammen, fiel auf die Planken und robbte mit schwerfälligen Bewegungen zu dem Durchgang hinüber, in den er hineinkroch. Den Kopf schiefgelegt, sah er, wie sich drei Bomben aus der Maschine lösten, die genau auf die „Imperator Neptunus“ zu fielen.

Die „Focke-Wulf“ sauste, zum Greifen nahe, über den großen Transporter hinweg, eingehüllt in das tödliche Netz von Geschossen und Granaten.

Kaum war der Bomber verschwunden, da krachte, blitzte und rumste es. Drei schwere Explosionen erschütterten das Schiff. Der Rumpf zitterte und bebte, als würde er von der riesigen Faust eines Giganten hin und her bewegt. Vick hatte das Gesicht auf die Planken gedrückt und sich so flach wie möglich gemacht. Die über das Deck rasenden Druckwellen schoben seinen Körper bis an den Niedergang, der in den Rumpf hinunterführte. Er klammerte sich mit beiden Händen an der ersten Stufe fest, um nicht ganz hinunterzufallen.

Heiße, mit Brandgeruch angereicherte Luft wallte von unten herauf über ihn hinweg. Er zog sich hoch und kroch zurück an den Durchgang. Stimmen drangen von unten herauf. Sechs Männer, abgerissen und verdreht, taumelten herauf. Ihre Gesichter waren von Angst, Schrecken und Schmerz verzerrt.

Einer von ihnen trat auf den am Boden liegenden Chefingenieur. Vick drehte sich um und starrte die sechs an. Er kannte sie genau.

„Es ist aus, Chief“, keuchte Ricky Maltby, der Schiffsingenieur. Ricky war noch sehr jung. „Der Maschinenraum brennt“, keuchte er weiter. „Wir konnten uns gerade noch retten.“

Vick drückte sich mit den Händen vom Boden ab. Zwei seiner Männer halfen ihm auf die Beine und lehnten ihn gegen die Wand.

„Es war richtig, was ihr getan habt“, hauchte Vick. „Seid ihr alle 'rausgekommen?“

Die sechs schwiegen. Maltbys breite Schultern zuckten hoch und senkten sich wieder. Vick wußte, was das zu bedeuten hatte: Vielleicht hatten sich alle an Deck retten können, vielleicht aber auch nicht...

Vick wollte sich von der Wand abdrücken, um zusammen mit seinen Männern an Deck zu gehen. Es gelang ihm nicht.

Die vor ihm stehenden Seeleute taumelten plötzlich auf ihn zu. Mit den Händen fingen sie sich an der Wand des Aufbaues ab.

Das Schiff krängte nach Steuerbord. Die Schlagseite wurde immer stärker. Durch das Getöse schallte der Ruf: „Alle Mann von Bord!“

Die sieben krochen auf Deck. Vick sah sich um. Er erkannte sein Schiff nicht mehr wieder. Es hatte sich genauso verändert wie die Männer der Besatzung.

Überall herrschte hastige Bewegung. Überall strömten die Seeleute an Deck. Die ersten Rettungsboote wurden gefiert.

In einer Wolke aus schwarzem Rauch, der nach Brand und Feuer stank, krochen Vick und seine Leute an den Aufbauten vorbei. Sie rutschten langsam die Schräge hinunter.

An der zerfetzten Relling angekommen, sah Vick rechts von sich ein klaffendes Loch in Deck und Schiffswand, dessen stählerne Ränder gezackt und verbogen waren. Dort war die letzte Bombe eingeschlagen.

Ein Rettungsboot löste sich, voll besetzt, von der „Imperator Neptunus“. Vick sah zur Brücke hinauf, die sich immer mehr dem Wasser zuneigte.

In dem zerfetzten, zerstörten und zertrümmerten Brückenhaus gab es nur noch einen Mann: Kapitän O'Connor.

Der Rotbart hing in dem Rahmen, in dem sich noch vor gar nicht langer Zeit eine Glasscheibe befunden hatte. Er ruderte mit den Armen in der Luft herum und brüllte immer wieder: „Alle Mann von Bord! Haltet euch über Wasser, bis die Zerstörer kommen.“

Die ersten Matrosen sprangen ins Wasser, über dem sich jetzt langsam die Dämmerung des Abends ausbreitete. Vick überprüfte die Schwimmweste, die er angelegt hatte, als die deutschen Großbomber auftauchten.

„Ich habe immer schon davon geträumt, mal in der Biscaya zu baden“, blitzte Ricky Maltbys grimmiger Humor auf. Sonst grinste er bei seinen Sprüchen immer. Diesmal brachte er es nicht fertig.

Vick wollte springen. Er kam nicht dazu. Das Schiff neigte sich ruckartig zur Seite. Vick und Maltby stürzten ins Wasser.

*

„Distelkamp, dichter auf schließen!“ befahl der Major über Funk.

Die drei „Focke-Wulf“ standen zu diesem Zeitpunkt dicht hinter dem britischen Flugboot, das immer noch geradeaus flog. Es sah so aus, als hätte die RAF-Besatzung die Gefahr nicht erkannt, die sich hinter der „Catalina“ zusammenzog.

Leutnant Distelkamp trat ins Seitensteuer und schob sich näher an die Maschine des Kommandeurs heran, der in der Mitte flog.

Nach dem „Pauke-Pauke“-Ruf des Majors stürzten sich die „Condor“ von oben auf das Flugboot.

Die hinter den 20-mm-Kanonen in den Wannen liegenden Beobachter rissen die Abzüge durch. Die Waffen hämmerten. Drei Leuchtspurketten rasten auf das Flugboot zu.

Doch kurz vorher hatte der RAF-Seeaufklärer reagiert. Der Pilot drückte die Maschine scharf nach unten. Die Feuerstöße der Focke-Wulf-Beobachter zischten ins Leere.

„Hinterher!“ rief der Major und stellte seine Maschine noch mehr auf den Kopf. Die beiden anderen Flugzeugführer reagierten nicht so schnell und blieben deshalb etwas zurück.

Leutnant Distelkamp blieb auf Höhe, denn er hatte erkannt, daß das Flugboot plötzlich abging, den Kurs änderte und nach Westen entkommen wollte.

„Herr Leutnant, warum stürzen Sie nicht?“ fragte Oberfeldwebel Meier, der zweite Flugzeugführer.

„Ich habe eine andere Idee“, antwortete Distelkamp in ruhigem Ton, wobei er die Catalina-Maschine nicht aus den Augen ließ.

Der Major und die beiden anderen Flugzeugführer fingen auf der Höhe ab, in der das Flugboot flog. Die Beobachter schossen mit kurzen Feuerstößen, erwischten das Wasserflugzeug aber nicht.

Der RAF-Aufklärer kurvte plötzlich ganz scharf nach rechts weg, gleichzeitig drückte der Pilot die Maschine noch tiefer herunter.

„Jetzt passen Sie mal auf, Meier“, sagte Distelkamp zu seinem Nebenmann. „Und Sie auch, Klodt!“ Feldwebel Klodt, der Beobachter, lag unten in der Wanne hinter der Kanone.

Der Leutnant schob die Steuersäule langsam nach vorn. Die „Focke-Wulf“ glitt in die Tiefe.

„Warum sind Sie nicht nachgekommen, Distelkamp?“ bellte der Major.

Leutnant Distelkamp gab ihm keine Antwort. Im Sturz beobachtete er die Flugbewegungen der „Catalina“, die vor den beiden angreifenden „Focke-Wulf“ hin und her, auf und ab tanzte. Immer wieder sausten die Ketten der Leuchtspurgeschosse an ihr vorbei.

„Distelkamp?“ überschlug sich die Stimme des Kommandeurs.

„Herr Leutnant, melden Sie sich doch!“ drängte Oberfeldwebel Meier.

„Später“, stieß Distelkamp knapp aus.

„Der macht Sie nach der Landung zur Sau, Herr Leutnant.“

„Soll er!“

Distelkamp drückte die schwere Maschine noch stärker an. Das Wasser, bis dahin tintenblau, jetzt langsam sich schwarz verfärbend, kam immer schneller auf sie zu. Die Sonne sandte die letzten Strahlen durch eine blasse Dunstschicht, die langsam über die Biscaya kroch.

„Distelkamp, kommen Sie sofort hinter mir her!“ war der Major wieder zu hören.

Oberfeldwebel Meier sah den Leutnant von der Seite mit einem Blick an, der soviel hieß wie: In deiner Haut möchte ich nicht stecken, Junge! Jeder im Verband wußte, daß sich die Anpiffe des Majors gewaschen hatten.

Das Flugboot drückte noch mehr zur Wasseroberfläche hinunter. Dann führte es die Flugbewegung aus, auf die Leutnant Distelkamp gewartet hatte: Es scherte scharf nach Nordwesten weg.

„Das habe ich mir gedacht“, murmelte Distelkamp. „Das mußte ja kommen.“

„Und wenn der Tommy sich anders verhalten hätte, Herr Leutnant?“ japste Oberfeldwebel Meier.

„Dann wäre der Anschuß vom Major noch schärfer ausgefallen“, sagte Distelkamp.

Er drückte etwas nach, trat ins Seitensteuer und hing kurz darauf hinter dem Flugboot, das durch seine schnellen Flugbewegungen die beiden anderen „Focke-Wulf“ hatte abhängen können.

Der Major und sein Begleiter kurvten gerade ein, um die weitere Verfolgung aufzunehmen. In Distelkamps Maschine ratterten die Kanonen.

Feldwebel Klodt schoß aus der Wanne; Feldwebel Basse (Funker) aus dem nach vorn gedrehten Turm. Fetzen lösten sich von dem Flugboot. Schwarze Teile segelten blitzschnell an der „Focke-Wulf“ vorbei.

Klodt feuerte genau in den bauchigen Rumpf des Flugbootes hinein. Der RAF-Aufklärer zeigte Rauchentwicklung. Doch noch flog er. Der britische Pilot zog die Maschine an; schwerfällig ging sie auf Höhe.

Kein Schuß fiel mehr aus der angeschlagenen Maschine. Anscheinend war der Bordschütze ausgefallen, oder seine Waffe.

Distelkamp zog an und hing kurz darauf wieder hinter dem Engländer.

Die Bordwaffen ratterten. Feuer flackerte an dem Flugboot auf; die Rauchfahne verstärkte sich.

Trotzdem versuchte der RAF-Aufklärer, weiter Höhe zu gewinnen.

*

Chefingenieur Vick und Ricky Maltby schwammen mit kräftigen Stößen von der sinkenden „Imperator Neptunus“ weg.

Hin und wieder blickte Vick zurück. Die Brückenaufbauten hatten sich jetzt so weit geneigt, daß sie das Wasser fast berührten. Auf Deck war kein Mann mehr zu sehen.

Vick erkannte, wie der Kapitän als letzter aus dem zerstörten Brückenhaus herauskletterte und sich ins Wasser fallen ließ. Auch er versuchte, so schnell wie möglich von dem sterbenden Transporter wegzukommen.

Von Westen her näherte sich ein Zerstörer, von dem dann und wann noch auf die in der Luft befindlichen „Focke-Wulf“ geschossen wurde. Die Hauptarbeit der Zerstörerbesatzung bestand jetzt aber darin, die im Wasser treibenden Schiffbrüchigen an Bord zu holen. Auch die Leitregatte war herbeigeeilt und beteiligte sich an dem Hilfswerk.

Vick und Maltby erreichten eines der Rettungsboote, an dem sie sich festhielten. Das Boot schob sich langsam auf den Zerstörer zu. Hinter den im Wasser treibenden Männern gurgelte und rauschte es.

Das Heck des großen Frachters sackte zuerst weg. Noch einmal bäumte sich der untergehende Schiffsriese auf. Der Bug ragte weit aus dem Wasser. Dann glitt er in die Tiefe.

Ein aus Schaum und Blasen bestehender Kreis und im Wasser auf und ab dümpelnde Trümmer waren das letzte, was von dem Schiff übrigblieb.

Auch Vick und Maltby landeten schließlich auf dem Zerstörer, wo man sie in Decken hüllte und mit heißem Tee versorgte. Vick stand in der aufkommenden Dämmerung an der Reling, nippte an dem Becher mit dem heißen Getränk und starrte zu der Stelle hinüber, wo sein Schiff untergegangen war.

*

Distelkamp erkannte sofort, warum das angeschlagene Flugboot sich so verhielt. Es wollte Höhe gewinnen, damit die Besatzung aussteigen konnte.

„Klodt, Basse“, rief Distelkamp, „Feuer einstellen!“

„Wo wir ihn so schön vor der Flinte haben?“ brummte Feldwebel Klodt.

„Feuer einstellen, habe ich gesagt!“ schrie Distelkamp scharf.

Es kam noch einmal so, wie es der Leutnant vorausgesehen hatte. Als die brennende und rauchende Maschine genügend Höhe gewonnen hatte, stiegen zwei Mann mit dem Fallschirm aus. Sie waren, genau wie das Flugboot selbst, als Silhouetten gegen den hellen, westlichen Himmel zu erkennen.

Das Flugboot hielt noch Kurs und Höhe bei. Distelkamp wartete. Doch niemand stieg mehr aus.

Der Leutnant öffnete den Mund und wollte seinen beiden Schützen Feuererlaubnis geben. Er schloß ihn aber gleich wieder und preßte die schmalen Lippen fest zusammen.

Das britische Flugzeug drehte plötzlich zur Seite ab, tauchte in den blassen Dunst ein und schlug in einer hochschäumenden Wolke auf dem Wasser auf. Langsam versank es in der Tiefe, aus der es nie wieder hervorkommen würde.

Leutnant Distelkamp zog eine Runde um das sinkende Flugboot, in dessen Nähe die beiden abgesprungenen RAF-Flieger im Wasser trieben.

„Ich hätte nicht gedacht, daß wir den schaffen würden“, meinte Oberfeldwebel Meier und sah zu Distelkamp hinüber.

„Distelkamp!“ tönte die Stimme des Majors durch den Äther.

„Herr Major?“ Der Leutnant meldete sich jetzt sofort.

„Ich dachte, Sie hätten die Sprache verloren.“

„Nein, Herr Major.“

„Warum haben Sie sich vorhin nicht gemeldet?“

„Ich...“ setzte Distelkamp an.

„Kommen Sie mir bloß nicht mit der blöden Ausrede daher, Ihr Funkgerät sei gestört gewesen“, fiel ihm der andere in die Rede.

„Das war nicht der Fall...“

„Sondern?“

„Ich habe mich ganz auf den Abschuß konzentriert“, gab Distelkamp wahrheitsgemäß zu.

„Darüber reden wir noch!“ fauchte der Major. „Morgen melden Sie sich bei mir zum Rapport. Klar?“

„Jawohl, Herr Major.“

„Und jetzt schließen Sie sich gefälligst sofort an. Wir fliegen zurück.“ Distelkamp bestätigte den Befehl.

„Morgen werden Sie in einem Fingerhut Platz haben, Herr Leutnant. so wird der Sie zusammenschießen“, seufzte Oberfeldwebel Meier.

„Abwarten!“ stieß Distelkamp aus, zog die Maschine an und trat ins Seitensteuer.

Die „Focke-Wulf“ sammelten sich nördlich vom Konvoi. Sie stießen noch einmal in gelockerter Formation kurz nach Süden vor, in großem Abstand von den Schiffen.

In der immer schneller hereinfallenden Dämmerung sahen sie, daß der große Transporter verschwunden war. Der Zerstörer sammelte die letzten Schiffbrüchigen ein. Die übrigen Schiffe hatten bereits wieder Fahrt nach Süden aufgenommen. Von den Zerstörern her wurde wieder auf die Maschinen geschossen.

„Gratuliere, Zacke!“ rief der Major. „Das haben Sie gut gemacht.“

„Danke, Herr Major“, erwiderte Zacke, der am Schluß des kleinen Verbandes flog.

„So, jetzt gehen wir auf Heimatkurs“, bestimmte der Kommandeur. „Verband vollkommen auflockern, damit es keine Kollisionen gibt.“ Er zog seine Maschine an und ließ am Kompaß einen Kurs von neunzig Grad einlaufen.

Oberfeldwebel Zacke ging mit der Geschwindigkeit zurück, so daß er schnell den Kontakt mit den übrigen verlor.

„Gratuliere, Zacke“, öffte eine Stimme in der Eivau den Major nach. Es war Unteroffizier Rettich, der aus der Bodenwanne nach oben gekommen war. Er stand hinter Unteroffizier Sauerbrey, der auf einem an der Rumpfwand befestigten Klappsitz hockte. Sauerbrey drehte sich um und sah zu Rettich hoch, dessen Gesicht, genau wie die der übrigen Männer in der Kanzel, vom Schein der Armaturenbeleuchtung mit bläulichem Grün überzogen war.

Die Dämmerung wechselte in den Abend über, in dessen samtschwarzem Dunkel helle Sterne am wolkenlosen Himmel blitzten.

Von weitem erkannten sie schon die Küste. Dort geisterten Scheinwerfer herum. Winzige Explosionen zuckten in der Luft wie Blitzlichter auf. Dann und wann rauschte eine Leuchtspurkette in die Finsternis.

„Anscheinend fliegen dort Tommys ein“, orakelte Zacke und stieß Feldwebel Strobel an, der eingedöst war.

Mit Hilfe von Funkpeilungen steuerte der Oberfeldwebel auf die Einfugschneise zu. Rechts und links von ihnen schoß die Flak immer noch, als sie die Zone passierten.

Über Bordeaux kurvte Zacke ein. Die Strecke von Bordeaux nach Cognac kam ihnen allen wie ein Katzensprung vor. Auf dem Flugplatz Cognac brannte die Platzbefeuerung.

„Fertigmachen zur Landung!“ rief Oberfeldwebel Zacke.

Da wurden auch diejenigen munter, die bis dahin vor sich hingedöst hatten.

„Qal!“ rief der Gefreite Böken dem Flugzeugführer zu. Der Funker hatte mit der Q-Gruppe die Landeerlaubnis für die Maschine bekommen.

Oberfeldwebel Zacke setzte die schwere Maschine glatt und sanft auf. Sie rollten aus. Dann ging es über die Rollbahnen zu den Hallen hinüber. Einer der Warte winkte sie mit einer Taschenlampe ein.

Leutnant Distelkamp war kurz vor Zacke gelandet. Die Besatzung kam zu Zacks Maschine hinüber, aus der die jungen Männer über die Leiter mehr taumelten als gingen.

Distelkamp drückte jedem die Hand.

„Jetzt zerren wir den Kantinenbullen aus dem Bett und saufen uns den Hintern voll“, rief der lange Honselmann.

Die Platzbefeuerung erlosch. Nebeneinander gingen sie quer über den Platz zu den Baracken hinüber. Die Nacht verschluckte sie.

Was hinter ihnen lag, war bereits Vergangenheit.

ENDE