

# DER LANDSER GROSSBAND

Österreich S. 20,- Italien L. 1700,- Spanien Ptas. 120,-  
Schweiz sfr. 2,50 Niederlande fl. 2,00

2,50 DM

638

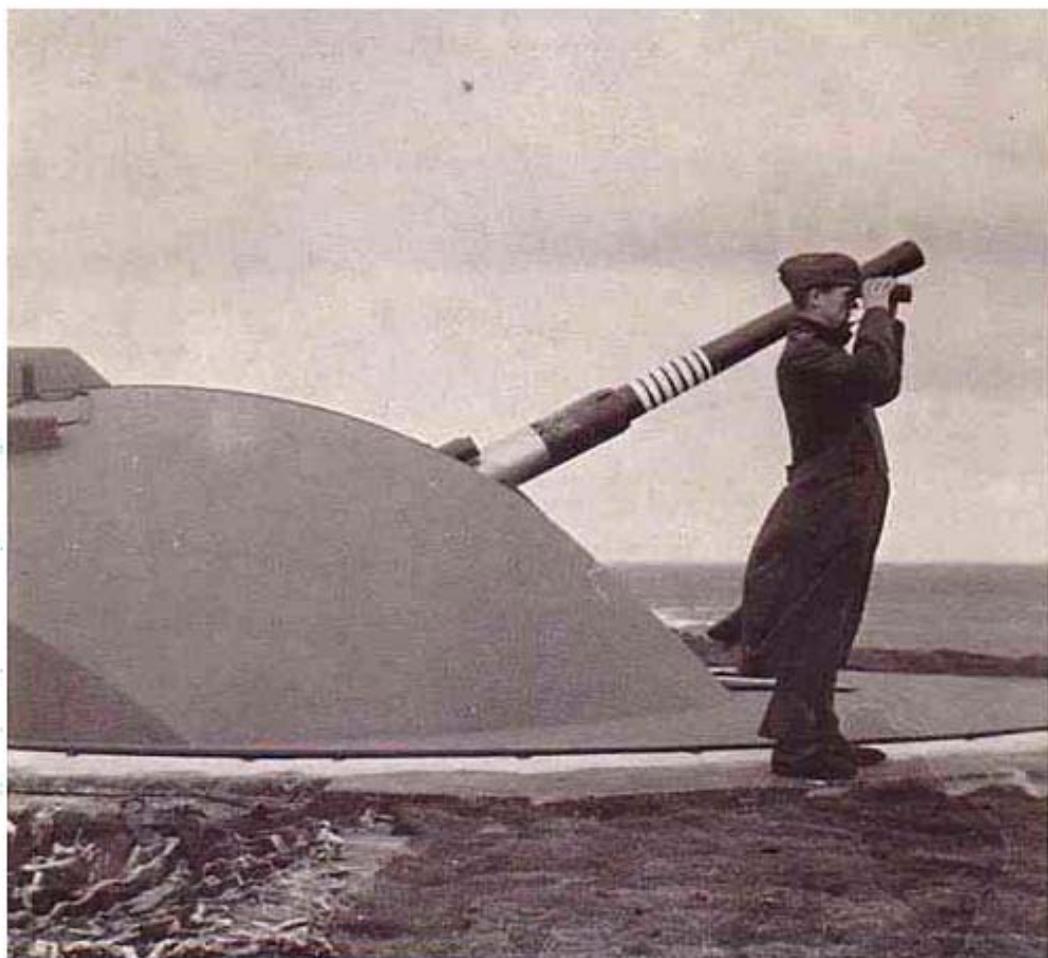
Erlebnisberichte zur  
Geschichte des  
Zweiten Weltkrieges

MIT MAGAZIN UND DOKUMENTARISCHER BILDBEILAGE

P. PAUS

## Festungen am Atlantik

1944/45.- Kampf um französische Hafenstädte (Neuaufgabe)



# DER LANDSER GROSSBAND

## 0638 – Festungen am Atlantik, von P. Paus

1944/45. – Der letzte Kampf in französischen  
Hafenstädten

Im Sommer 1944 waren sie praktisch vom Himmel in die Hölle gefallen: aus der Kanzel einer Do 217 in das Festungsgebiet von Royan an der Girondemündung. Von Ungarn hatte man sie zuvor nach dem Westen verlegt, wo sie als Nachtbomber den Vormarsch der alliierten Invasionstruppen zu beeinträchtigen versuchten. Doch das Schicksal war ebenso gegen sie gewesen wie gegen die Millionen ihrer Kameraden in Rußland, für die nach der Katastrophe von Stalingrad die Elendszeit der großen Rückzüge begonnen hatte. Und so wie später im Osten »Feste Plätze« die gegnerische Lawine noch einmal stoppen sollten, waren auch an der französischen Kanal- und Atlantikküste Hafenstädte zur »Festung« erklärt worden. Den verzweifelten Kampf ihrer Verteidiger hat der Verfasser am Beispiel der einstigen Do 217-Flieger unter Einblendung der Ereignisse in den anderen Widerstandszentren in den Mittelpunkt des nachfolgend wiedergegebenen Geschehens gestellt.

Die Redaktion

Es begann in Rakoshegy (Ungarn),  
es endete in Royan (Südfrankreich).

Juli 1944. Hochsommer in Ungarn. Heiß brannte die Sonne am Tag. In den Nächten blitzten und donnerten Gewitter. Regen rauschte auf das Land, das die Wassermassen wie ein ausgetrockneter Schwamm aufsaugte und am folgenden Tag nicht eine Spur von ihnen zurückließ.

Obergefreiter Steiger schnallte das Koppel mit der braunen Pistolentasche um und klappte die Spindtür zu. »Von mir aus kann es losgehen, Gerd.«, rief er dem Obergefreiten Fuchs zu, der am anderen Ende des großen Barackenraumes stand, der mit 24 Luftwaffensoldaten belegt war.

Fuchs setzte sein Käppi auf und ging zur Tür. Die beiden passierten den Windfang der großen Baracke und traten ins Freie. Die von Hitze flirrende Luft schlug ihnen entgegen. Sie wandten sich nach rechts und gingen über einen in den grauen Sand getrampelten Pfad an den grün gestrichenen Baracken mit schwarzen Teerpappedächern entlang, die in Sanddünen eingebettet waren.

»Kein Aas zu sehen«, sagte Obergefreiter Fuchs, dessen Gesicht Ähnlichkeit mit dem Kopf des schlauen Pelztieres hatte, dessen Namen er trug.

»Bei dieser Hitze laufen auch nur Idioten in der Gegend herum«, entgegnete Steiger, der einen Kopf kleiner und zierlicher als sein Kamerad war.

»Das will ich überhört haben«, sagte Fuchs und grinste.

Die beiden gingen an einem kleinen Holzhaus mit

Satteldach vorbei, das der Lagerwache als Unterkunft diente. In der Tür stand ein Gefreiter, der eine Zigarette rauchte.

»Na, ihr Pfeifen«, rief er Steiger und Fuchs zu, »wo wollt ihr denn hin?«

»Geheime Kommandosache«, knurrte Steiger zurück.

»Mach's nicht so spannend, Kumpel. Ich weiß doch, was ihr vorhabt«, erklärte der lange GvD (Gefreiter vom Dienst).

»Dann behalt es für dich«, riet ihm Fuchs.

Etwa 50 Meter hinter dem Wachhäuschen mündete der Trampelpfad in einen Walnußwald ein. Die dicken, dicht mit glänzenden grünen Blättern bewachsenen Bäume spendeten den beiden Schatten und milderten die Hitze der hoch am blauen, wolkenlosen Himmel stehenden Sonne.

Rechts von dem jetzt über Lehm Boden führenden Weg tat sich eine halbrunde Lichtung auf, die mit Büschen bewachsen war. Dort saßen drei ungarische Landarbeiter unter einem Dach aus Zweigen, Ästen und Blattwerk auf der Erde. Trotz der Hitze trugen sie Lammfelljacken. Vor jedem stand ein kleiner, schäbiger Pappkoffer, aus denen sie aßen.

»Jo napot (guten Tag)«, grüßte Steiger freundlich und winkte den braungesichtigen Männern unter dem Laubdach zu.

Sie erwiderten den Gruß und lächelten.

Fuchs und Steiger gingen weiter, erreichten das Ende des Waldes, blieben an dem dort befindlichen Ziehbrunnen

stehen und blickten über das weite, flache Land, auf dem Rinder weideten. Über allem flirrte Sonnenglast.

Vom Flugplatz Ferihegy, der etwa zwei Kilometer vom Barackenlager Rakoshegy entfernt lag, war das Brummen von Flugzeugmotoren zu hören.

Die beiden Obergefreiten sahen, wie eine Do 217 aus dem Platz heraus startete und auf Höhe ging. Sie drehte eine Platzrunde und flog in Richtung Budapest ab.

»Besatzung Sommerkamp«, meinte Steiger, der den Flugplan auswendig kannte.

»Daß bei dieser Hitze überhaupt geflogen wird«, schimpfte Fuchs. »In den Mühlen herrscht doch eine Affenhitze, die kein Schwein aushält.«

»Aber nicht mehr in der Höhe, in der sie jetzt fliegt«, erklärte Steiger, »das müßtest du eigentlich wissen.«

Die beiden verschwanden in einer kilometerlangen Plantage, auf der Weichselkirsch- und Aprikosenbäume in langen Reihen dicht nebeneinander standen. Die reifen Früchte glänzten in der Sonne.

Fuchs und Steiger wanderten langsam durch eine schmale Gasse zwischen zwei Strauchreihen, pflückten Früchte und stopften sie in den Mund.

Sie unterhielten sich dabei und bemerkten deshalb nicht, was um sie herum vor sich ging. In der Ferne brumnten Flugzeugmotoren.

Der vorn gehende Obergefreite Steiger blieb plötzlich ruckartig stehen. »Komm mal her, Gerd«, rief er Fuchs zu. Während er sprach, bewegte er sich langsam rückwärts.

Fuchs blickte zu der Stelle hinüber, auf die sein Kamerad zeigte und erstarrte.

Etwa acht Meter vor den beiden lagen sechs gelbe amerikanische Splitterbomben, die in einem rechteckigen Abwurfrahmen befestigt waren. Sie konnten das waffelförmige Muster der Bombenummantelungen deutlich erkennen, die mit schwarzen Buchstaben und Zahlen beschriftet waren.

»Wenn die Dinger hochgehen, sind wir reif für die Ehrensalven«, sagte Fuchs verhalten. »Komm, wir gehen zurück. Die Plantage ist groß genug. Wir haben es nicht nötig, uns gerade hier den Bauch vollzuschlagen.«

Als die beiden aus der Plantage herauskamen, schwoll das Motorengeräusch an.

»Wer gurkt denn da in der Luft herum?« meinte Steiger.

Sie blickten nach oben und entdeckten silberne Pünktchen am wolkenlosen Himmel, die weiße Kondensstreifen hinter sich herzogen.

»Amis!« rief Steiger.

»Viermotorige mit Jagdschutz«, ergänzte Fuchs atemlos.

Der von Norden anfliegende US-Verband blieb nicht allein. Von Osten her dröhnte ein zweiter heran und dann noch ein dritter. Die Bomber flogen in etwa 5000 Meter Höhe.

Fuchs und Steiger rannten zu einem flachen Graben, der in Richtung Ziehbrunnen verlief und beobachteten den Viermot-Verband, der auf den Flugplatz Ferihegy zuflog.

Über ihnen purzelten die Bomben aus den Schächten,

schwänzelten hin und her und rasten parabelförmig zur Erde hinunter. Messerscharfes Rauschen ertönte, das sich zu gräßlichem, an den Nerven zerrenden Heulen steigerte.

Die Obergefreiten warfen sich in die mit Gras bewachsene Erdrinne und preßten sich an den Boden.

Mit grellem Getöse schlug die erste Bombe im Wald ein, die nächste in das sich daran anschließende Maisfeld.

Erde, Steine, Holzstücke und zerfetzte Maisstauden wirbelten umher. Bombensplitter sirrten durch die Gegend. Der ungeheure Luftdruck brachte die Blätter der Walnußbäume zum Rauschen. Es hörte sich so an, als würde ein Orkan über sie hinwegwirbeln.

Schreie ertönten. Fuchs und Steiger hoben die Köpfe. Am Rand des Waldes tauchten die ungarischen Landarbeiter auf, die laut schrien, obwohl sie offenbar nicht verletzt waren.

»Hierher!« brüllte Steiger durch den tosenden Lärm und ruderte mit dem Arm in der Luft herum.

Die drei reagierten sofort, änderten die Richtung, rannten zu den beiden Obergefreiten hinüber und warfen sich in die Erdrinne. Ihre Gesichter waren bleich, die Augen bis zu den Rändern mit Angst, Entsetzen und Panik ausgefüllt.

In das orgelnde Dröhnen der Flugzeugmotoren mischte sich jetzt das Feuer der um Budapest stationierten schweren Flak. Die ersten Maschinen wurden getroffen und stürzten brennend vom Sommerhimmel.

Die dritte Bomberwelle änderte über dem Flugplatz

Ferihegy den Kurs und flog in Richtung Budapest weiter.

Kaum waren die drei ersten Viermot-Verbände abgeflogen, da kündigten sich die nächsten mit ihrem charakteristischen Brummen, Dröhnen und weißen Kondensstreifen an. Auch sie hielten das bereits vorexerzierte Angriffsschema ein: Anflug von Norden, Osten und Süden. Angriffshöhe unverändert. Doch diesmal verschonten sie Ferihegy.

Die Obergreiften Fuchs und Steiger richteten sich auf und blickten in Richtung Flugplatz, wo in diesem Augenblick eine Do 217 zur Landung einschwebte.

»Anscheinend hat der Platz nicht viel abbekommen«, meinte Steiger, »denn sonst würde die Mühle keine Lande-erlaubnis bekommen haben.«

Als der sechste, von Süden anfliegende Pulk über dem Flugplatz die Richtung änderte und auf Budapest weiterflog, kamen auch die drei Ungarn hoch. Sie sprachen miteinander, winkten den deutschen Soldaten zu und verschwanden in der Plantage. Erst jetzt fiel Steiger auf, daß an den drei Typen etwas fehlte – die Pappkoffer mit der »Marschverpflegung« und die Lammfelle.

Die Obergreiften beobachteten den Luftangriff in den jetzt auch deutsche Jäger eingriffen und Abschüsse erzielten.

Die Wucht des Angriffs ließ langsam nach; das Dröhnen der Motoren und die dumpfen Bombenexplosionen gingen zurück. Die Flak-Batterien stellten das Feuer ein. Vom Himmel schwebten zahlreiche weiße Fallschirme, an denen

US-Flieger hingen, zur Erde herab.

Fuchs und Steiger gingen zum Walnußwald hinüber und sahen sich die Bombentrichter an. Aus dem Barackenlager Rakoshegy eilten Flieger herbei, von denen die Obergefreiten das Neueste hörten: Die Amerikaner hatten den Platz mit Splitterbomben belegt, die aber keine nennenswerten Schäden anrichteten. Ein Feldweibel vom Bodenpersonal wurde tot in einem Einmannloch gefunden.

Als Steiger und Fuchs am Wachhäuschen vorbeigingen, schoß der UvD (Unteroffizier vom Dienst) auf sie zu und blaffte: »Mensch, euch suche ich schon eine Ewigkeit. Eure Besatzung soll nämlich sofort zum Chef kommen. Wo ist euer Kutscher?«

»Keine Ahnung«, antwortete Steiger,

»Seit einer Stunde wetze ich hinter euch her«, wettete der Mann mit der gelben Schnur. »Der Chef wird euch zur Sau machen, darauf könnt ihr jetzt schon einen heben.«

Zehn Minuten später standen Unteroffizier Oberländer (Pilot), Obergefreiter Fuchs (Navigator), Obergefreiter Steiger (Bordfunker) und Gefreiter Vater (Bordmechaniker) vor dem Haus, in dem sich die Geschäftsstelle der Staffel und das Dienstzimmer des Staffelf kapitäns befanden. Das Gebäude lag den Baracken gegenüber an einer gepflasterten Straße. Im Vorgarten standen Weichselkirschbäume und große Sonnenblumen.

»Bin gespannt, was der Alte von uns will«, meinte Unteroffizier Oberländer, als sie über den mit Steinplatten

belegten Weg zum Hauseingang gingen. Der Pilot war ein großer, schlanker Mann mit blonden Haaren; ein ausgezeichneter Flieger, der als Zivilist schon der Lufthansa angehört hatte und bei ihr ausgebildet worden war. Er hatte bereits von Holland aus Bomben nach England geflogen, war verwundet und nach längerem Lazarettaufenthalt wieder zur IV. Gruppe des Bombengeschwaders zurückkommandiert worden, die Ende Mai 1944 von Frankreich nach Ungarn verlegt hatte. Oberländer hatte eine neue Besatzung bekommen und mit ihr Trainingsflüge aller Art, darunter Fernflüge bis zum Balkan absolviert.

Sie betraten die Schreibstube, in dem ein Schreiber und Hauptfeldwebel Zosse hinter Schreibtischen saßen. Zosse, ein breiter Mann mit kantigem Kopf, schoß förmlich in die Höhe, als er die vier sah. Sein breites Gesicht verfärbte sich rot, als er brüllte: »Ihr seid wohl ganz verrückt geworden, was? Seit einer Stunde jagt der UvD hinter euch Naphthalinen her. Ihr kommt mir nicht ungeschoren davon.« Er holte Luft und wollte noch einmal loslegen, kam aber nicht mehr dazu.

Die Verbindungstür zum nächsten Zimmer öffnete sich. Oberleutnant Suppert, der Staffelpapier, erschien, ein sehniger Mann mit schmalem, gebräuntem Gesicht, dessen Haut aus gegerbtem Leder zu bestehen schien. »Was ist hier denn für ein Spektakel?« fragte er mit ruhiger Stimme und sah die »Mutter der Staffel«, den Hauptfeldwebel, an.

»Ich mache gerade die Besatzung Oberländer zur Minna, Herr Oberleutnant«, erklärte Zosse.

Die vier Flieger dachten, daß nun das nächste Donnerwetter über sie ergehen würde, doch es kam ganz anders.

»Das habe ich gehört, Zosse«, sagte der Staffelpitän.  
»Und aus welchem Grund geschah das?«

»Entfernung aus dem Dienstbereich, Herr Oberleutnant«, erwiderte der Hauptfeldwebel. »Über eine Stunde lang mußte ich die staubigen Brüder suchen lassen.«

»Ich verstehe Sie nicht ganz, Zosse«, wandte Suppert ein.  
»Sie liegen schief wie der Turm von Pisa. Die Besatzung ist in der vergangenen Nacht geflogen, das müßten Sie doch wissen. Deshalb hatte sie heute routinemäßig dienstfrei. Und was Oberländer und seine Leute in der Freizeit tun, das ist ihre Sache.«

»Jawohl, Herr Oberleutnant«, schmettete Zosse.

Eine halbe Stunde später verließ die Besatzung Oberländer wieder das Haus. Die vier wußten jetzt, was auf sie zukam.

Am nächsten Morgen sollten sie vom Flugplatz Ferihegy mit einer Do 217(E) starten und zum Einsatzhafen (Holland) fliegen. Auf dem Flugplatz Görlitz war eine Zwischenlandung zum Auftanken vorgesehen.

»Was in Eindhoven weiter mit Ihnen geschieht, das werden Sie dort erfahren«, hatte Oberleutnant Suppert wörtlich erklärt. »Ich vermute aber, daß Sie gegen die Invasion zum Einsatz kommen.«

Die vier gingen ins »Massengrab« (so nannten sie die große Stube« in der Baracke) zurück und packten ihre

Sachen in die blauen Leinenrucksäcke.

Ihre Stimmung war alles andere als heiter oder rosig, denn sie wußten, was ihnen bevorstand. Feindflüge an der Westfront waren aufgrund der feindlichen Luftüberlegenheit immer mehr zu Himmelfahrtskommandos geworden.

Sie kannten das alles auch aus eigener Erfahrung, denn sie waren keine Neulinge mehr in der Bombenfliegerei. Auch Obergefreiter Steiger war bereits mehrmals nach England geflogen und hatte dafür das EKII bekommen. Über Holland wurde seine Do 217 von einem RAF-Nachtjäger abgeschossen. Er und der Bordmechaniker konnten sich durch Absprung mit dem Fallschirm retten. Danach war er zur IV. Gruppe (Ersatzgruppe) abkommandiert und Unteroffizier Oberländer zugeteilt worden. Fuchs und der Bordmixer Vater hatten im Mittelmeerraum mit Torpedoflugzeugen vom Typ He 111 Einsätze gegen die britische Flotte geflogen, bevor sie zu dem Bombengeschwader versetzt worden waren, dem sie jetzt angehörten.

Nach dem Abendessen gingen sie in das Dorf Rakoshegy, um im Freien vor einer kleinen Kneipe Abschied zu feiern. Über ihnen die funkelnden Sterne einer wunderschönen Sommernacht, um sie herum freundliche Bewohner des Landes; vor ihnen auf den blank gescheuerten Holztischen Karaffen und Gläser mit honiggelbem Landwein.

Am nächsten Morgen um 07.30 Uhr schob Unteroffizier Oberländer in der Kanzel der Do 217 die beiden Gashebel nach vorn. Die Motoren dröhnten, der tonnenschwere Bomber raste über die Startbahn und hob ab. Nach der Platzrunde ging Oberländer auf den Kurs, den Fuchs ausgerechnet hatte.

Auf dem Flugplatz Görlitz am Fuß der Landeskronen (Berg) landeten sie bergab, da er leichtes Gefälle hatte. Oberländer und Steiger kannten dieses Kuriosum noch von ihrer Ausbildungszeit her. Nach dem Auftanken flogen sie weiter und kamen am Nachmittag ohne Zwischenfälle in Eindhoven an.

Dort flogen sie mit ihrer bereits veralteten Do 217 ein paar Einweisungsflüge in Platznähe, da der immer größer werdende Treibstoffmangel keine längeren Überlandflüge mehr zuließ.

Mitte August war es dann soweit. Am Morgen wurde für zehn Besatzungen der Gruppe Alarmbereitschaft befohlen. Die Flieger mußten in den Stuben bleiben und weitere Befehle abwarten. Bis zum Mittag geschah weiter nichts. Nach dem Essen aber tauchte der UvD bei den im Alarmzustand befindlichen Besatzungen auf und teilte ihnen mit, daß sie sich sofort zum Lehrsaal 5 zu begeben hätten.

Unteroffizier Oberländer und seine drei Männer, die alle bereits taubenblaue Kanalanzüge trugen, verließen ihre Unterkunft und gingen zu der Lehrsaalbaracke hinüber.

Als letzter betrat Hauptmann Krumme (Pilot) den Raum.

Oberleutnant Haspe (Pilot), rangältester Offizier im Saal, meldete Hauptmann Krumme: »Zehn Besatzungen wie befohlen zur Stelle, Herr Hauptmann.«

»Danke. Hinsetzen.«

Während die Männer das taten, ging Hauptmann Krumme langsam vor den Tischreihen auf und ab. Dann blieb er in der Mitte stehen, sah über die Flieger hinweg und sagte: »Alle mal herhören! An und für sich wollte der Gruppenkommandeur diese Flugbesprechung persönlich abhalten, doch er wurde heute morgen dringend zum Kommodore befohlen und ist bis jetzt noch nicht zurückgekehrt. Deshalb hat er mich damit beauftragt, Sie über den kommenden Einsatz zu informieren. Zwei Mann zu mir. Karte aufhängen.«

Fuchs und Gefreiter Vater, die am vordersten Tisch saßen, sprangen auf, holten die zusammengerollte, in einer Ecke stehende Landkarte und hängten sie an einem Kartenständer auf. Auf ihr waren Holland, Belgien, Frankreich, ein Teil Nordspaniens und Südengland dargestellt.

Hauptmann Krumme nahm den Zeigestock in die Hand und erklärte: »Das Ziel unseres Angriffs in der kommenden Nacht ist Le Mans. Laut Aufklärungsmeldungen befinden sich dort starke Ansammlungen amerikanischer Kräfte, vor allem Panzerverbände. Sie können Ihre Bomben im freien Wurf abwerfen. Werfen Sie sie aber nicht blindlings in die Gegend, sondern suchen Sie sich möglichst lohnende Ziele

aus. Klar?«

Einige nickten stumm vor sich hin.

»Wenn Sie gar nichts finden, dann lassen Sie Ihre Bomben auf den Bahnhof samt seinen Anlagen und Gleisen fallen.«

Der hagere Hauptmann, der mit seinen 31 Jahren zu den »Uralten« der Bombergruppe zählte, gab weitere Einzelheiten bekannt. So z. B. Startfolge, Startzeiten, Flughöhen und -kurse. Dann redete er über das Wetter an der Flugstrecke und am Ziel, über die Bombenzuladungen und die eventuell zu erwartende feindliche Abwehr. Start- und Landeplatz war Eindhoven.

Nachdem alle Einzelheiten geklärt waren, wurden die Flieger entlassen.

»Was ist aus uns geworden?« sagte Unteroffizier Oberländer, als er und seine Besatzung wieder in ihrer Stube saßen und Zigaretten rauchten. »Zehn Mühlen, habt ihr das gehört?« Er sah von einem zum andern. »Mehr bringt die Gruppe nicht mehr auf die Beine. Und damit wollen die den Krieg noch gewinnen.«

Keiner ging auf ihn ein.

»Kannst du dich noch an den Januar dieses Jahres erinnern, Walter?« wandte er sich an den Obergefreiten Steiger.

»Natürlich. Da war ich doch auch dabei. Zwei Einsätze in einer Nacht gegen London, damit ging es los. Vierhundert bis fünfhundert Maschinen sollten bei den ersten Angriffen dabei sein; das hat man uns damals wenigstens bei der

Flugbesprechung erzählt. Ob es stimmte, steht auf einem anderen Papier.«

»Aber mit Sicherheit waren es mehr als heute«, meinte Oberländer und zerdrückte seine Zigarettenkippe in einer Schokoladose, die ihnen als Aschenbecher diente. »Na ja, Schwamm drüber. Wir können daran nichts ändern und müssen weiterfliegen.« Er stand auf, ging zu seinem Feldbett hinüber, das mit einer grauen Wolldecke bedeckt war und legte sich darauf. Bevor er die Augen schloß, sagte er: »Weckt mich, wenn es soweit ist«

Um 19.00 Uhr war es soweit. Gefreiter Vater rüttelte den Piloten.

Oberländer war sofort hellwach, sprang vom Bett, ging zum Spind und stand innerhalb weniger Minuten im Kanalzug (Einsatzbekleidung) an der Tür.

Das Einsatzessen fand im Eßsaal der Offiziersmesse statt. Die übrigen Besatzungen saßen bereits an den langen Tischen, als Oberländer und seine drei Begleiter den Saal betraten.

»Die Besatzung Oberländer ist da, es kann losgehen«, sagte Hauptmann Krumme. Das sollte ein Scherz sein, aber keiner lachte.

Nach dem Essen fuhren sie zu den Liegeplätzen und stiegen in die bereits für den Einsatz vorbereiteten Maschinen.

Um 20.35 sprangen die Motoren an. In der festgelegten Reihenfolge rollten die Maschinen zum Start. Von allen Seiten kamen sie über die Rollfeldringstraße heran: die

verschiedensten Baumuster des Bombers Do 217, darunter die Typen »K« und »M« (mit Höhenlader zur Erreichung von größeren Flughöhen); ferner zwei Ju 188, hinter deren Steuersäulen Hauptmann Krumme und Oberleutnant Haspe saßen. Sie wurden von allen anderen beneidet, denn die zweimotorigen Ju 188 mit den spitzen Tragflächenenden konnten in 10 000 Meter Höhe fliegen, wo es kaum noch Flakfeuer gab. Zudem waren sie schneller als die übrigen Maschinen und stärker bewaffnet. Also eine »Lebensversicherung«, wie es die Flieger nannten. Ende 1943 kursierten bei den Bomberverbänden an der Westfront übrigens Gerüchte, daß alle fliegenden Einheiten mit dieser Maschine ausgerüstet werden sollten. Doch es kam nicht dazu, weil offenbar nicht genügend produziert werden konnten.

Oberländers Do 217 rollte an der Spitze der langen Flugzeugkette, die sich zum Start bewegte. Da es die langsamste Maschine des Verbandes war, sollte sie als erste starten, um in etwa zur befohlenen Angriffszeit zusammen mit den anderen über dem Ziel zu sein.

Oberländer schwenkte auf die Startpiste ein und trat auf die Bremsen. Er und Fuchs blickten auf die beleuchtete Uhr am Armaturenbrett. Genau zur festgelegten Startzeit schob Oberländer die Gashebel nach vorn. Mit dröhnenden Motoren brauste die Do 217 über den Platz, hob an dessen Ende ab und stieg in den dunklen Himmel. In Abständen von zwei Minuten folgten die übrigen Bomber.

Bei der Platzrunde fragte Oberländer: »Anflugkurs,

Gerd?«

»235 Grad.«

Der Pilot ließ die Gradzahl an der schwappenden Scheibe des Kreiselkompasses einlaufen.

»Drück den Vogel auf dreihundert Meter runter«, wies der Navigator den Piloten an. »Dann Reiseleistung auf die Motoren und immer stur geradeaus!«

Sie flogen über Holland und Belgien hinweg, erreichten Frankreich und stiegen auf die befohlene Höhe von 2500 Meter.

Während der ganzen Zeit beobachteten der Bordfunker und der in der Bodenwanne liegende Bordmechaniker den Luftraum, um eventuell angreifende Nachtjäger rechtzeitig zu erkennen.

Unter ihnen flammten da und dort Scheinwerfer auf; grünlichweiß schillernde Leuchtpurketten und das Aufblitzen von Granaten der schweren Flak waren zu sehen, ferner Mündungsfeuer von Geschützen. Doch das war nicht für sie bestimmt.

»In fünf Minuten erreichen wir die HKL (Hauptkampflinie)«, erklärte der Navigator, der alle für die Navigation wichtigen Daten (Uhrzeiten, Flugdauer, Kurse und Höhenveränderungen) am Rand der Flugkarte mit Bleistift notiert hatte. »Dann kommen wir in die Gegend, die von den Amis besetzt ist.«

Auf der Erde vermehrte sich das Mündungsfeuer der Geschütze. Leuchtpurketten leichter Flak schwirrten kreuz und quer durcheinander. Scheinwerfer geisterten in der

ausgesprochen dunklen, mondlosen Nacht herum. Am Rütteln und Vibrieren der Maschine bemerkten sie, daß die Turbulenz der Luft um sie herum zunahm. Hin und wieder zerplatzten Granaten der schweren Flak in ihrer unmittelbaren Nähe. Alles Anzeichen dafür, daß sie im Frontgebiet flogen.

»Jetzt sind wir über den Amis«, teilte Fuchs seinen Kameraden mit. »Paßt auf, damit wir nicht verbraten werden«, setzte er für den Funker und den Mann in der Wanne (Bodenlafette) hinzu.

»Das tun wir doch schon die ganze Zeit«, knurrte Vater zurück.

Je weiter sie auf Südwestkurs vorstießen, desto mehr verschlechterte sich die Sicht.

»Nebel«, stellte Oberländer fest, dessen Gesicht im matten Licht des Armaturenlichts grünlich schimmerte.

»Bei der Flugbesprechung war von klarer Sicht bis zum Ziel und mondheller Nacht die Rede«, meinte Fuchs.

»Nicht das erste Mal, daß die Wetterheinis gründlich daneben gehauen haben. Daran müßtest du dich allmählich gewöhnt haben«, gab Oberländer seinen Kommentar. »Wann sind wir am Ziel?«

»Wenn nichts dazwischen kommt, in einer halben Stunde«, antwortete Fuchs.

Kurz darauf lichtete sich der Dunst, und sie bekamen wieder Erdsicht. Unter ihnen wanderte langsam eine Kette aus hellen Punkten hinweg.

»Was hat das denn zu bedeuten?« fragte Oberländer, der

durch die Plexiglaskanzel nach unten blickte.

»Wahrscheinlich eine amerikanische Fahrzeugkolonne«, antwortete Fuchs, »die zur Front fährt.«

»Mit brennenden Scheinwerfern?« fragte der Pilot ungläubig. »Das gibt es doch nicht.«

»Vielleicht ist das bei denen so üblich«, erklärte Fuchs. »Auf jeden Fall ist es ein Zeichen dafür, wie sicher sie sich fühlen.«

»Sollen wir sie angreifen?«

Oberländer hatte den Satz gerade ausgesprochen, da zuckten auf der Erde, direkt neben der langen Kette aus hellen Pünktchen, kurz hintereinander vier grelle Blitze auf. Schlagartig erloschen die Lichter.

»Was war da denn los?« fragte Gefreiter Vater aus der Wanne, der offenbar alles mitbekommen hatte.

»Könnte sein, daß einer von unserem Haufen seine Bomben abgeladen hat«, erwiderte Fuchs.

Vater beobachtete die Gegend noch eine Weile, aber die Lichter tauchten nicht wieder auf.

Leichter Nebel wallte wieder um die Maschine, als sie dicht vor dem Ziel standen. Der Mond versteckte sich entgegen der Wettervoraussage immer noch hinter einer geschlossenen Wolkendecke. Nieselregen stäubte auf die Bugkanzel, bildete lange, feuchte Streifen, die vom Fahrtwind nach hinten weggeblasen wurden.

»Wenn das so weitergeht, sehen wir das Ziel überhaupt nicht«, meinte Oberländer.

»Dann werfen wir blind. Du hast doch gehört, daß die

Stadt und ihre Umgebung mit Amis vollgestopft sind. Irgend etwas werden wir schon treffen.«

»Was anderes bleibt uns nicht übrig«, stimmte der Pilot zu.

Fünf Minuten vor Erreichen des Zieles legte sich Obergefreiter Fuchs an das Bombenzielgerät und schaltete es ein. Durch den über der Erde schwebenden leichten Dunst waren jetzt zahlreiche Mündungsfeuer zu erkennen. In der Luft explodierten Flakgranaten. Scheinwerfer flammten auf, deren Strahlenbündel sich aber an dem grauen Dunst brachen und ihn illuminierten. Es sah so aus, als würde eine riesige, von unten erhellte Milchglasplatte über der Erde liegen.

»Könnt ihr irgendein lohnendes Ziel erkennen?« fragte Oberländer bei Fuchs und Vater an. Beide verneinten.

»Dann wirf blind«, gab er daraufhin Anweisung.

Als die Bombenklappen aufsprangen, lief ein Ruck durch die Maschine, und die Geschwindigkeit ging etwas zurück.

Das Abwehrfeuer steigerte sich, je näher sie an die Stadt herankamen. Seltsamerweise – das stellte die Besatzung Oberländer mit gewisser Zufriedenheit fest – zerplatzten die Granaten der schweren Flak hauptsächlich über ihnen in den Höhenregionen, in denen die übrigen Bomber angriffen.

Auf der Erde zuckten mehrere Blitze auf, die wohl von Bomben verursacht worden waren.

»Unsere Kumpels sind schon dran«, rief Vater.

»Aufpassen, Hans«, sagte Fuchs zum Bordmechaniker,

»ich löse jetzt aus.«

Vater blickte auf die lange, schwarze Öffnung unter dem Rumpf der Maschine. Plötzlich fiel die erste Bombe aus dem Schacht; in Abständen von Sekunden die nächsten.

»Bomben sind gefallen«, meldete Vater.

Obergreifer Fuchs kroch auf seinen Stand neben dem Piloten zurück und betätigte einen Schalter.

»Bombenklappen fahren zu«, meldete Vater. Dann: »Sind zu.«

»Abflug, Bernd«, sagte Fuchs zum Piloten.

Oberländer trat ins Seitenruder und legte die Steuersäule nach links. Die Maschine flog in eine 180-Grad-Kurve hinein.

Jetzt lag die hell beleuchtete »Milchglasscheibe« hinter ihnen.

Obergreifer Steiger fuhr seinen Drehsitz bis in die höchste Position, berührte mit dem Kopf die »Käseglocke« (drehbare Plexiglaskuppel) und sah nach hinten hinaus.

Zwischen den Seitenleitwerken erkannte er gegen den hellen Hintergrund zwei dunkle Punkte, die über dem Ziel schwebten.

Meldung an den Kommandanten.

»Kannst du erkennen, ob es eigene Maschinen sind oder feindliche?« fragte Oberländer zurück.

»Nein, dazu sind sie zu weit entfernt.«

»Beobachte sie weiter und gib mir sofort Bescheid, wenn sie näher kommen.«

»In Ordnung.« Steiger nahm das MG 131 (13 mm), in

dessen Reflexvisier das rote Fadenkreuz leuchtete, in beide Hände und starrte unentwegt zu den beiden Punkten hinüber, die wie winzige Insekten in unterschiedlichen Höhen über die Stadt hinwegkrochen.

90 Sekunden darauf Ende der Halbkreisurve. Oberländer schob die Steuersäule zur Mitte und glich auch das Seitenruder aus. Sie flogen in etwa fünf Kilometer Entfernung am Ziel vorbei, aus dem die Bodenabwehr immer noch heftig schoß.

Oberländer und Fuchs starteten in die Richtung, die der Funker angegeben hatte. »Wo sind denn die Maschinen, die du eben gesehen haben willst?« fragte der Pilot, der die Objekte genausowenig sah wie sein Navigator.

»Sie sind verschwunden«, antwortete Steiger.

Über der Stadt zogen in etwa 3.500 Meter Höhe grünliche Geschoßketten durch die Nacht. Sie wußten, was das zu bedeuten hatte – Nachtjäger.

»Schieb volle Pulle rein, damit wir von hier wegkommen«, sagte Fuchs zu dem Piloten, der die Gashebel sofort weiter nach vorn schob. Die Motoren dröhnten lauter.

Steiger war dermaßen in seine Beobachtungen vertieft, daß ihm etwas anderes entging. Ein dunkler Schatten stürzte hinter dem Heck der Do 217 herab, sauste in etwa zwei Kilometer Entfernung an dem deutschen Bomber vorbei und fing unterhalb von ihm wieder ab: ein britischer Nachtjäger, der die »Dornier« mit seinem Radargerät geortet hatte.

Er flog eine Weile mit höchster Geschwindigkeit geradeaus, bis er etwa 100 Meter nach hinten versetzt unter dem Bomber stand. Es war eine »Mosquito«.

»Ein Schatten kommt von unten auf uns zu«, schrie Vater aus der Wanne.

Unteroffizier Oberländer schob die Steuersäule sofort nach vorn und trat ins rechte Seitensteuerpedal. Die »Dornier« stürzte in die Tiefe.

Im selben Moment drückte der RAF-Pilot auf die Auslösung. Die vier 20-mm-Kanonen ratterten. Leuchtspurketten sprühten durch die Nacht, verriechten aber im Nichts.

Oberländer ließ die Do 217 etwa 500 Meter fallen, dann fing er sie ab und flog Abwehrbewegungen.

Die »Mosquito« glitt ebenfalls in die Tiefe, und dem Radarexperten gelang es offenbar, die deutsche Maschine wieder zu orten.

Diesmal änderte der Pilot seine Angriffstaktik. Mit hoher Geschwindigkeit schob er sich auf der Höhe an die Beute heran, auf der die Do 217 in ständigen Auf und Ab flog.

»Ich glaube, wir sind ihm entwischt«, meinte Obergefreiter Fuchs.

Oberländer sagte nichts. Er blickte starr auf das Armaturenbrett, zog die Maschine an und drückte sie wieder herunter. Nach etwa fünf Minuten ließ er sie geradeaus fliegen.

Das war der Augenblick, in dem die »Mosquito« zum zweitenmal angriff.

Obergreifer Steiger erkannte im letzten Moment noch den dunklen Schatten, der etwas erhöht hinter ihnen herflog. Doch bevor er den Piloten alarmieren konnte, rasten schon die Geschoßketten heran.

»Jäger von hinten«, brüllte er noch, da krachte, knirschte und knackte es aber auch schon in der Maschine, die wie von einer unsichtbaren Riesenfaust einen heftigen Schlag erhielt und hin und her taumelte.

Unteroffizier Oberländer ließ sie schlagartig über die linke Tragfläche abkippen. Er und Fuchs, der sich krampfhaft festhielt, starrten auf den Höhenmesser, der aber nicht mehr funktionierte.

»Paß auf, daß du nicht auf den Boden knallst«, schrie Fuchs.

Oberländer verlor die Nerven nicht, zählte stumm die Sekunden mit, die sie stürzten und zog bei »zehn« die Steuersäule langsam an sich heran. Er und auch die anderen atmeten auf, weil die Maschine gehorchte. Sie flogen wieder geradeaus.

»Ist jemand verwundet?« fragte Oberländer. Als alle verneinten, befahl er: »Seht euch die Mühle näher an.«

Es geschah. Sie entdeckten ein paar Einschüsse auf der Backbordseite in Höhe des Funkerstandes und neben dem Piloten. In der linken Tragfläche waren ein paar dunkle Löcher zu erkennen. Die Motoren arbeiteten noch einwandfrei und schienen keine Treffer abbekommen zu haben. Doch außer dem Höhenmesser waren auch die Kompaßanlage und die Funkgeräte ausgefallen.

»Mist hoch drei«, schimpfte Fuchs, der am Armaturenbrett hantierte, aber nichts erreichte.

Der Funker beschäftigte sich mit seinen Geräten, überprüfte sie mehrmals, aber er konnte die Fehlerquelle nicht entdecken. »Bei mir ist der Bart ab«, meldete er nach vorn. Es kam ihnen übrigens alles wie ein kleines Wunder vor, daß die Bordsprechanlage noch intakt war.

Das Glück flog aber auch noch in anderer Beziehung mit ihnen, denn der Nachtjäger griff nicht mehr an.

»Das ist eine verdammt harte Nuß, Bernd«, sagte Fuchs. Er blickte nach rechts, denn seiner Schätzung nach mußte dort Le Mans liegen. Doch die Scheinwerfer waren inzwischen erloschen, und die Bodenabwehr feuerte nicht mehr. Um sie herum herrschte völlige Finsternis. Am Himmel kein Stern, kein Mond, nach denen sie sich hätten orientieren können. Sie wußten nicht einmal, in welcher Höhe sie flogen. »Was sollen wir jetzt tun?« fragte Oberländer und blickte Fuchs an. »Moment, ich überlege gerade«, antwortete der Navigator. »Halt jetzt erst einmal die Kiste auf der Höhe, in der wir fliegen.« Nach kurzer Überlegung fuhr er fort: »Wir sind vorhin meiner Meinung nach etwa sechshundert Meter gestürzt.«

»Das kann sein«, bestätigte Oberländer.

»Du bist dabei nach rechts ausgeschert«, kombinierte Fuchs weiter. »Also müßten wir jetzt nach links einkurven, um auf groben Rückflugkurs zu gelangen.«

»Aber wieviel Grad soll ich denn einkurven?« hielt ihm Oberländer vor. »Ich habe doch gar keinen Anhaltspunkt

dafür, ob ich nun neunzig, hundertachtzig Grad beidrehe oder sogar im Kreis fliege.«

»Du drehst nach links bei«, gab Fuchs Anweisung. »Wir zählen dabei bis sechzig. Dann müßten wir eine Kurve von einhundertzwanzig Grad geflogen sein. Danach legst du die Mühle wieder gerade, und wir fliegen geradeaus weiter.«

»Ob das hinhaut, bezweifle ich«, wandte Oberländer ein.

»Auf jeden Fall müssen wir es versuchen«, meinte Fuchs. »Vielleicht gelingt es uns, irgendeine Navigationshilfe zu finden. Dann sehen wir weiter.« Er blickte auf die Uhr und notierte die Zeit.

Oberländer kurvte ein, wobei alle an Bord die Sekunden mitzählten, dann ging er in den Geradeausflug über.

»Ein verdammtes Gefühl«, meinte Fuchs nach einer Weile, »wenn man nicht weiß, wo oben oder unten, Nord oder Süd, Ost oder West ist Das habe ich noch nie erlebt.«

Nach etwa 30 Minuten meldete Vater aus der Wanne, daß rechts von ihnen Licht zu sehen sei. Ob es ein Scheinwerfer oder ein Leuchtfeuer war, konnte er nicht genau sagen, denn zu allem Unglück wallte jetzt wieder grauer Dunst um die Maschine.

»Dreh vorsichtig bei und flieg hin«, sagte Fuchs zum Piloten.

Der tat es. Als sie über der Stelle ankamen, an der Vater das Licht gesehen hatte, war es wieder verschwunden. Sie wußten nicht, ob die Lichtquelle ausgeschaltet worden war oder Nebel und Dunst sie unsichtbar machten.

»Zurückkurven!« sagte Fuchs.

Oberländer drehte die Maschine langsam bei. Vater kam aus der Wanne hoch, und Steiger verließ seinen Funkerstand. Die beiden stellten sich in die Kabine und starrten nach draußen in die Dunkelheit.

Weit entfernt waren Blitze und Geschoßketten zu sehen.

»Sollen wir auf sie zufliegen?« fragte Oberländer seinen Navigator.

»Und wenn wir dort ankommen, ist der ganze Zauber wieder vorüber«, wandte Fuchs ein. »Flieg in unserer jetzigen Richtung weiter, Ich habe, so ein seltsames Gefühl im Hintern, daß wir richtig liegen und Belgien erreichen.«

»Und was ist, wenn dich dein Hintern täuscht?« knurrte Vater.

»Rechnen wir mal aus, wie lange wir noch mit dem vorhandenen Sprit fliegen können«, wich der Navigator zu einem anderen Faktor aus. Die beiden kamen zu dem Ergebnis, daß der noch in den Tanks vorhandene Treibstoff für eine Stunde Flugzeit ausreichen müsse.

»Bis dahin werden wir wohl irgendwo einen Flugplatz gefunden haben, auf dem wir landen können«, meinte Fuchs optimistisch.

»Und wenn das nicht der Fall ist?« fragte Oberländer skeptisch.

»Vorläufig besteht die Chance noch«, antwortete der Navigator. Und zu Vater sagte er: »Nach zehn Minuten schießt du Not- und Erkennungssignale. Klar?«

»Wird gemacht.« Vater legte sich wieder in die Bodenwanne und schob eine daumendicke Aluminium-

patrone in die Leuchtpistole.

»Schieß!« ordnete Fuchs zehn Minuten später an. Die erste rote Leuchtkugel verließ den großkalibrigen Lauf der Pistole.

Vater lud sofort nach und feuerte ein Erkennungssignal hinterher, das in dieser Nacht aus zwei roten und drei weißen Leuchtkugeln bestand. Dann schoß er ein paarmal rot und wieder weiss. Die Leuchtzeichen wurden von dem grauen Dunst förmlich aufgesogen und verschwanden schnell aus dem Sichtkreis der Besatzung.

Von der Erde her erfolgte keine Reaktion. Kein Scheinwerfer flammte auf, der die Richtung zu einem Flugplatz angezeigt hätte; nirgendwo Leuchtkugeln, die andeuteten, daß die in Not befindliche Maschine erkannt worden war. Weit und breit keine Lichter einer Flugplatzbefeuerung.

»Dieser verdammte Nebel!« stieß Fuchs hervor.

Vater verfeuerte sämtliche Signalmunition, die sich an Bord befand. Sie setzten auch die Leuchtpatronen ein, die sie in ihren Kanalanzügen in Lederschlaufen trugen. Doch die Aktion brachte nichts ein.

Unteroffizier Oberländer saß starr hinter der Steuersäule und blickte nach vorn, wo immer wieder graue Schwaden auf die Maschine zuwoigten. Er spürte, wie seine Körpertemperatur von heiß nach eiskalt und zurück schwankte.

»Noch fünf Minuten, dann müßten die roten Lampen aufleuchten«, sagte Fuchs in das Schweigen hinein, das sich unter den Männern ausgebreitet hatte.

»Und wenn sie auch im Eimer sind?« warf Steiger ein, der immer noch in der Kabine stand.

»Dann können wir uns nur noch an den Uhren orientieren«, erwiderte Fuchs.

Fünf Minuten vergingen. Die Warnlichter gingen nicht an.

»Legen wir noch drei Minuten zu«, meinte Fuchs, der auf das Leuchtzifferblatt seiner Astrouhr sah.

Die Frist verstrich, aber die roten Warnlampen leuchteten nicht auf.

»Fertigmachen zum Aussteigen«, befahl Unteroffizier Oberländer.

»Nicht so hastig, Bernd. Wir können doch noch zehn Minuten fliegen«, wandte Fuchs ein.

»Fallschirme überprüfen«, übergang Oberländer den Einwand. »Vater wirft auf meinen Befehl die Bodenklappe ab und springt als erster. Danach Steiger und Fuchs. Ich komme sofort hinter euch her.«

»Verstanden«, riefen die drei.

Vater stellte sich breitbeinig über die Bodenklappe, beugte sich herunter und nahm den Griff für den Notabwurf in die Hand. »Alles klar bei mir, Bernd«, verständigte er den Piloten.

»Sofort nach dem Verlassen der Maschine die Reißleine ziehen«, wies Oberländer seine Besatzung an.

Der graue Dunst lichtete sich plötzlich. Weit links von ihnen geisterte ein Scheinwerfer in der Nacht herum. Genau vor ihnen, etwa zehn Kilometer entfernt, glänzte

und glitzerte es im Schein des jetzt zu sehenden Halbmonds.

»Sieh dir das an, Bernd, Wasser. Das ist sicher der Kanal oder die Zuidersee.«

Der rechte Motor knallte. Lange, blaue Flammen schlugen aus den Auspuffstutzen. Die Maschine vibrierte und rüttelte.

»Was habe ich euch gesagt?« rief Fuchs. »Wir sind über Holland.«

Er hatte sich noch nie so gründlich geirrt wie in diesem Augenblick.

»Klappe abwerfen, Vater«, befahl Oberländer. »Raus aus der Mühle. Ich hoffe, daß wir uns bald wiedersehen.«

Der Wunsch sollte nicht in Erfüllung gehen.

»Ich haue ab«, rief Vater, löste die Brechkupplung seiner FT-Haube vom Bordanschluß und riß den Notgriff hoch. Die Bodenklappe verschwand nach unten in der Nacht. Kühler Fahrtwind wirbelte durch die rechteckige Öffnung an der Rumpfunterseite in die Kabine.

Obergreifener Steiger sprang sofort hinter Vater her. Er überschlug sich ein paarmal, nahm dabei wahr, wie die Maschine als großer Schatten von ihm wegbrauste und riß den Griff durch, mit dem das Fallschirmpaket geöffnet wurde. Ein heftiger Ruck ging durch seinen Körper, von den Haltegurten verursacht, und ein leiser Knall ertönte, als sich der Fallschirm aufblähte. Sekunden später hing er an der Glocke aus weißer Fallschirmseide und schwebte zur Erde herab.

Um ihn herum herrschte Stille, die nur durch den Lärm der Flugzeugmotoren durchbrochen wurde. Steiger konnte die Maschine zwar nicht mehr sehen, stellte aber am Motorengeräusch fest, daß sie in Richtung Wasserfläche weiterflog. Dann blickte er nach unten. Die Erde kam ihm als große schwarze Scheibe entgegen.

Eine leichte Brise, die vom Wasser her wehte, pendelte ihn hin und her. Er bemerkte, daß die Luft ziemlich warm war. Das war aber nicht der Fall gewesen, als sie vor Stunden in Holland zum Feindflug gestartet waren. Also konnte die Vermutung des Navigators nicht richtig gewesen sein. Aber wo war man dann? In der Ferne ertönte das Heulen von überdrehten Flugzeugmotoren. Dort stürzte die Do 217 aus dem Himmel. Da kein dumpfer Aufschlagknall, verbunden mit einem Brand folgte, vermutete Steiger, daß der Bomber ins Wasser gestürzt war.

Unter sich erkannte er jetzt eine kleine dunkle Fläche, die sich von einer helleren abhob. Das muß ein Wald und ein Feld sein, ging es durch seinen Kopf.

Sekunden später streifte sein Körper an Zweigen entlang. Er erkannte Bäume und etwa zehn Meter unter sich freies Land. Sein Fallschirm rutschte an den Zweigen entlang.

Er preßte die Beine eng zusammen, prallte mit den vorgestreckten Füßen auf den Boden, stürzte nach vorn und blieb auf dem Bauch liegen. Die weiße Seide rauschte wie ein großer Schleier auf ihn herab. Er richtete sich auf und wühlte sich aus dem weichen Stoff heraus. Mit der rechten Hand riß er die Sicherungsklammer aus dem

Gurtverschluß, schlug mit der Faust auf die vor seinem Bauch befindliche runde Aluminiumplatte und löste sämtliche Gurte, die nun von ihm abfielen.

Um ihn herum herrschte lautlose Stille. Er legte die Hände trichterförmig vor den Mund und rief: »Vater!« Der Bordmechaniker meldete sich nicht. Auch die Rufe nach dem Navigator und dem Piloten blieben ohne Reaktion.

Da drehte er sich um und ging langsam auf den dunklen Wald zu, der wie ein großer Staketenzaun wirkte, hinter dem Lichtpünktchen zu sehen waren. Sie flammten auf und erloschen wieder. Beim Gehen merkte Steiger, daß der Boden unter seinen Füßen federte, daß er naß war und seine Fliegerstiefel darin einsackten.

Am Waldrand blieb er stehen und blickte in die Richtung, in der die Lichter aufgetaucht waren. Jetzt war es aber dort genauso dunkel wie um ihn selbst.

Er wollte weitergehen. Doch da nagelte ihn etwas auf dem härteren Waldboden fest: Ein MG ratterte in der Ferne ...

\*

In den frühen Morgenstunden des 6. Juni 1944 waren die Alliierten zum Angriff auf die Festung Europa, zur Invasion, angetreten. Schwerste Bombardierungen gingen diesem Unternehmen »Oberlord« voraus und unterstützten es auch weiterhin. Von England her näherte sich eine riesige Landungsflotte von fast 6.000 Fahrzeugen, die in fünf starken Stoßkeilen in der französischen Normandie

die deutschen Stellungen und Befestigungen angriffen. Außerdem sprangen ab 00.30 Uhr im Raum der Orne-Mündung und über den Landungsstreifen an der Vire starke amerikanische und britische Fallschirmkräfte ab und griffen in die Schlacht ein. Es gelang den deutschen Kräften nicht, den Gegner sofort wieder ins Meer zu werfen. Die Angreifer konnten auf dem Festland Fuß fassen, Brückenköpfe errichten, diese ausweiten und schließlich vereinigen. Bis zum 12. Juni 1944 landeten die Alliierten 326.000 Mann. Die Invasion war – unter großen Verlusten allerdings – geglückt

Dadurch wurde für die Deutschen unter anderem auch ein spezielles Problem akut, mit dem sich die deutsche Führung aber schon vor der Invasion befaßte: Die Küstenbefestigungen und Stützpunkte an der Kanal- und Atlantikküste.

Ende 1943 übernahm Generalfeldmarschall Rommel die Führung der an der Nordfront eingesetzten Heeresgruppe B im Raum Loire bis zur Scheidemündung, der der deutschen Führung bei einer Invasion am meisten bedroht schien.

Zu diesem Zeitpunkt kam auch der Befehl heraus, daß die folgenden Küstenbefestigungen und Stützpunkte unter allen Umständen verteidigt und gehalten werden sollten: Dünkirchen, Boulogne, Le Havre, Cherbourg, Brest, Lorient, St. Nazaire, Gironde Nord (Royan) und Gironde Süd (Le Verdon).

Was geschah nun in dieser Hinsicht? Die Amerikaner

stießen durch die Halbinsel Cotentin, schlugen die im Norden stehenden deutschen Kräfte bis in die Festung Cherbourg zurück, schlossen sie ein, griffen sie an und eroberten sie trotz tapferer Abwehr der Verteidiger bis Ende Juni 1944.

Hitler, »Führer« und OB der Wehrmacht, tobte. Es kamen verschärfte Befehle heraus. Die Festungen am Kanal und am Atlantik sollten unter allen Umständen verteidigt und gehalten werden.

Dieses spezielle Problem kam auch in der großen Lagebesprechung am Abend des 31. Juli 1944 in Hitlers Hauptquartier »Wolfsschanze« (Ostpreußen, heute sowjetisch und polnisch besetzt) zur Sprache.

Hitler erklärte dazu: »Er (der Oberbefehlshaber West) hat dafür zu sorgen, daß die tapfersten Offiziere in diese Plätze hereinkommen, nicht solche Schwätzer wie dieser Mensch, der nach Cherbourg hineinkam, der einen glorreichen Aufruf erließ, sich vor begab, in den vordersten Bunker ging und dann wartete, bis der andere (Feind) herankam und dann sofort die weiße Fahne hißte.

Also das ist unerträglich, und auch deswegen müssen wir diese ganzen Kommandanten noch einmal durchsehen. Der Fall Cherbourg muß uns eine Warnung sein. So kann es nicht sein; es ist eine Schande.«

Danach schlug er vor, wie man in diesem Fall vorgehen müßte: »Das eine ist die Feststellung der Häfen, die bleiben müssen, unter allen Umständen, unter absolutem Verzicht auf die Menschen dort, damit es dem Gegner unmöglich

gemacht wird, überhaupt unbegrenzt Menschen nachzuschieben.«

Das deutsche Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) griff Hitlers Vorschlag auf und richtete am 3. August 1944 an den obersten Marinebefehlshaber im Westen, Admiral Theodor Krancke (51) ein diesbezügliches Schreiben. Darin waren die in Frage kommenden Häfen in zwei Kategorien aufgeteilt:

1. Häfen, die ohne große Mühe zerstört oder unbrauchbar gemacht werden konnten; z. B. St. Nazaire, wo nach Zerstörung der Schleusen das Hafenbecken leerlaufen würde.

2. Häfen, die praktisch wegen ihrer natürlichen Gegebenheiten oder ihres großen Umfangs einfach nicht zerstört werden konnten.

Nummer eins sollte eventuell, wenn es gar nicht anders ging, dem Feind überlassen werden. Verteidigung der unter zwei fallenden Häfen bis zum letzten Mann.

Admiral Krancke reagierte auf dieses Schreiben wie folgt: Seiner Meinung nach fielen alle Häfen an der Atlantikküste unter die Kategorie zwei. Begründung: Brest und Lorient waren natürliche Häfen, die der Gegner auch nach der Zerstörung der Hafenanlagen immer noch benutzen konnte. St. Nazaire und Nantes an der Loiremündung hatten kilometerlange Kaianlagen, die man kaum in vollem Umfang zerstören konnte. Auch bei den Stützpunkten Gironde Nord (Royan) und Gironde Süd (Le Verdon) konnte nicht alles im vollem Umfang zerstört oder

unbrauchbar gemacht werden.

In einem Schreiben vom 16. August 1944 führte Admiral Krancke zu diesem Problem weiter aus: »Es ist unbedingt erforderlich, daß die wichtigsten Häfen an der Süd- und Westküste dem Feind möglichst lange verwehrt bleiben, wenn die Westfront an die Seine zurückgenommen wird, damit sich der Strom der Verstärkungen beim Gegner verlangsamt.

Deshalb wird die Verteidigung von Brest, Lorient, St. Nazaire, La Pallice, La Rochelle, Royan, Le Verdon, Sete, Marseille und Toulon ins Auge gefaßt. Dort wird alles Personal zusammengezogen, dessen Abtransport nach Deutschland nicht möglich ist.«

Zwei Tage später gab Hitler einen Befehl heraus, der für das Schicksal der gesamten Westfront von entscheidender Bedeutung war.

Der Wehrmachtsführungsstab (Berlin) leitete ihn an den Oberbefehlshaber West (Paris), Generalfeldmarschall von Rundstedt (68), weiter. Darin hieß es:

»Armeegruppe G (Südfrankreich, Raum Rhone) löst sich mit Ausnahme der in Toulon und Marseille verbleibenden Kräfte vom Feind und gewinnt den Anschluß an den Südflügel der Heeresgruppe B (Raum Dijon). Aufbau einer Aufnahme in der Linie Sens-Dijon-Schweizer Grenze ist sofort einzuleiten.

Durch straffe Führung der Nachtruppen und Kampf in festgelegten Widerstandslinien ist sicherzustellen, daß das Abfließen aller in Südwestfrankreich befindlichen Truppen

planmäßig durchgeführt werden kann. 11. Panzerdivision ist mit der Masse im Rhonetal zu belassen, um diesen Raum gegen Luftlandkräfte zu schützen und später die Nachhut der 19. Armee zu übernehmen.«

In Bezug auf die Festungen hieß es in dem Befehl: »Die Festungen und Verteidigungsabschnitte an der französischen West- und Südküste sind bis zum letzten Mann zu verteidigen.

Kriegsmarine unterstützt die Verteidigung der Festungen und Verteidigungsbereiche durch Einsatz aller verfügbaren Seestreitkräfte und stellt, sobald hierzu keine Möglichkeiten gegeben sind, Besatzungen und Waffen zur Verteidigung der Landfront zur Verfügung.«

Ein auf den ersten Blick widersprüchlicher Befehl. Einmal befahl Hitler einen Rückzug, was sehr selten und außergewöhnlich war. Zum anderen aber verlangte er die Verteidigung der Festungen und Stützpunkte bis zum letzten Mann.

Warum sollte das letztere geschehen?

Die Antwort auf diese Frage stand in engem Zusammenhang mit dem schnellen Vordringen der alliierten Kräfte, mit dem Zurückweichen der deutschen Truppen und – mit den deutschen U-Booten.

Die personell und materiell weit überlegenen Amerikaner und Engländer drückten vom Invasionsraum her die deutsche Abwehrfront immer mehr nach Süden zurück.

Am 9. Juli 1944 eroberten sie nach einer blutigen Schlacht Caen. Neun Tage später fiel St. Lo, um das 55 Tage erbittert

gekämpft worden war. Dann gelang den Panzern des US-Generals Patton der große Durchbruch bei Avranches. Das war eine entscheidende Wende, nach der die Amerikaner unter anderem nach Westen in die Bretagne vorstießen und den ganzen Landstrich besetzten.

Durch diese und andere Maßnahmen wurden die Atlantikfestungen und Stützpunkte abgeschnitten und führten von nun an ein mehr oder weniger auf sich selbst angewiesenes Eigendasein. In ihnen waren über 100.000 deutsche Soldaten; darunter auch der Luftwaffenobergefreite Steiger. Diese aus vielen Verbänden und Truppeneinheiten zusammengewürfelte Masse stand sozusagen im Rücken der alliierten Kräfte.

Was hatte das alles aber mit den deutschen U-Booten zu tun?

In der bereits erwähnten Lagebesprechung vom 31. Juli 1944 im Führerhauptquartier »Wolfschanze« gab Hitler persönlich im Prinzip Antwort auf diese Frage, indem er erklärte: »Wenn wir Frankreich als Kriegsgebiet verlieren, verlieren wir den Ausgangspunkt des U-Boot-Krieges. Darüber muß man sich klar sein: es (Frankreich) ist der Ausgangspunkt des U-Boot-Krieges.«

Anders ausgedrückt bedeutete das im Grunde für die deutsche Kriegsführung: Wenn wir schon Frankreich räumen und aufgeben müssen, dann wollen wir wenigstens noch die Stützpunkte am Atlantik behalten, um von ihnen aus mit unseren U-Booten operieren zu können.

Von den Kriegsmarinebasen Brest, Lorient, St. Nazaire,

La Pallice, La Rochelle und Bordeaux (abgesichert durch die Verteidigungsbereiche Royan und Le Verdon) hatte die deutsche U-Boot-Waffe jahrelang einen erfolgreichen Kampf in der Schlacht um den Atlantik geführt. Die »Grauen Wölfe« schlugen viele Geleitzugschlachten und brachten mit ihren hohen Versenkungszahlen England an den Rand einer Niederlage. Immer wieder waren sie von den Stützpunkten ausgelaufen und hatten die gegnerischen Dampferscharen attackiert. Sie operierten weit über den Ozean, vor den Küsten Amerikas und in anderen entfernten Seeräumen.

Um diesen Kampf der deutschen U-Boote zu ermöglichen und ihn jahrelang durchzuführen, wurden an den Stützpunkten riesige Baumaßnahmen durchgeführt.

Die »Organisation Todt« (ein staatlich gelenktes »Bauunternehmen« mit Hunderttausenden von Arbeitern) errichtete in Lorient große U-Boot-Bunker, die bis in die Jetztzeit hinein in ihrer Art Wunderwerke der Baukunst und Technik sind. Es waren U-Boot-Garagen, in welche die Boote einlaufen konnten oder mittels besonderer Vorrichtungen hineingezogen wurden. Dort waren sie vor Luftangriffen geschützt, konnten gewartet und instand gesetzt werden, um dann nach kurzer Liegezeit wieder hinausfahren zu können. Diese Stützpunkte waren eine wesentliche Voraussetzung für die Erfolge dieser Waffe, die der damalige britische Premierminister Winston Churchill von allen anderen am meisten fürchtete, wie er offen zugab.

Ein paar Angaben dafür, wie außergewöhnlich diese Bauwerke waren: Über jedem Bunker waren zwei übereinander liegende Betonplatten mit einer raffinierten Armierung von Doppel-T-Trägern und einer Stärke von 3,50 Metern (insgesamt also 7,00 Meter) angebracht, die eine gewisse Elastizität (ähnlich unseren heutigen Spannbetonbrücken) besaßen, den stärksten Luftangriffen und den größten Bomben widerstanden. Selbst die schweren 6-Tonnen-Bomben riefen sozusagen nur »Kratzer« hervor, wenn sie durch Zufall oder haargenaues Zielen eines Bombenschützen ins Ziel fielen. Keine dieser Doppeldecken ist ganz durchgeschlagen worden, wenn man von ein oder zwei Ausnahmen absieht

Die Stützpunkte St Nazaire, La Pallice, Brest und Bordeaux wurden ebenfalls mit diesen U-Boot-Bunkern ausgestattet. Ebenso die Häfen von Dünkirchen und Boulogne am Kanal, die für den U-Boot-Krieg nicht sehr günstig lagen.

Der Ausbau der U-Boot-Basen vollzog sich sozusagen vor den Augen der Engländer. Sie wußten, was am Kanal und an der französischen Atlantikküste im Gange war. Ihre Luftaufklärung berichtete wiederholt darüber; außerdem gelangten diesbezügliche Meldungen von französischen Untergrundkämpfern nach England.

Die RAF flog zwar Luftangriffe gegen die im Ausbau befindlichen Stützpunkte, die aber verpufften und keine entscheidende Wirkung hatten. Und gerade in dieser Bauphase wäre es den Briten möglich gewesen, die

Baustellen durch energisch und permanent durchgeführte Luftangriffe völlig lahmzulegen. Es bestand also für sie die Chance, den Bau der Mammutanlagen zu verhindern und damit zugleich auch den erfolgreichen Krieg der U-Boote, der vier Jahre lang von diesen sicheren Stützpunkten aus geführt wurde.

Warum nutzten die Engländer diese große Chance nicht aus? Die damalige Antwort aus London: »Die Stützpunkte werden erst angegriffen, wenn sie fertiggestellt sind.« Mit dieser Taktik versprach man sich einen größeren Erfolg. Aber es kam ganz anders.

Die Luftangriffe auf Lorient begannen bereits im Jahre 1940, nachdem die Wehrmacht Frankreich besetzt hatte und der Bau der Stützpunkte am Kanal und an der Atlantikküste in Angriff genommen worden war. Aber sie erzielten auf den Baustellen nur wenig Wirkung, denn die Bomben fielen meistens in Gegenden, wo sie nur Flurschaden anrichteten. Fast sah es so aus, als wären es mehr »Gefälligkeitsangriffe«, um den Franzosen zu zeigen, daß überhaupt etwas gegen die Stützpunkte unternommen wurde. Bei der U-Boot-Basis St. Nazaire verhielt es sich genauso. Auch dort flogen Bomber der RAF an, warfen Sprenglasten ab, konnten aber die Bauarbeiten auch nicht entscheidend stören oder gar lahmlegen.

Ab Herbst 1942 mischten die Amerikaner mit ihren Bombern an diesem speziellen Frontabschnitt mit, nachdem Hitler den USA am 11.12.1941 den Krieg erklärt hatte.

Kurioserweise stieß der neue Gegner auf einem Umweg darauf, daß es die deutschen U-Boot-Stützpunkte am Kanal und an der französischen Westküste überhaupt gab.

Der bekannte amerikanische General Eisenhower bereitete damals eine große Operation vor. Unter seinem Oberbefehl sollten starke amerikanische und britische Kräfte in Nordafrika (Marokko, Algerien) landen, um von dort aus später auf das europäische Festland vorzudringen. Bei der Planung dieses Unternehmens forderte Eisenhower, daß seine aus rund 500 Schiffen bestehende Invasionsflotte vor den deutschen U-Booten geschützt werden müsse. In diesem Zusammenhang stieß man dann auch auf die U-Boot-Basen, obwohl die deutschen Unterseeboote schon seit Monaten im Atlantik kämpften und bereits große Erfolge erzielt hatten.

Ab sofort standen Lorient, St. Nazaire, Brest, La Pallice und Bordeaux mit an erster Stelle auf der »Abschußliste« der 8. amerikanischen Luftflotte, die inzwischen in England stationiert worden war.

20. Oktober 1942.

Auf den US-Flugplätzen in England sprangen die Motoren an. Die Viermotorigen rollten an den Start. 66 Maschinen vom Typ B 17 »Flying Fortress« (»Fliegende Festung«). An Bord jedes Bombers zehn Mann Besatzung, 13 Maschinengewehre und fast 8.000 Kilogramm Bomben. Außerdem starteten noch 24 Viermotorige vom Typ B 24 »Liberator« (»Befreier«) mit zwölf Mann Besatzung, zehn Maschinen-

gewehren und etwa 5.000 Kilogramm Bombenzuladung.

Nach dem Start sammelten sie sich und flogen in mehreren Pulks ab. Ihr Ziel: Lorient. Dort waren inzwischen schon zwölf U-Boot-Bunker fertiggestellt worden; an sieben weiteren wurde noch gebaut.

Wetterverschlechterung beim Anflug. Verwirrung bei den Besatzungen, von denen viele noch unerfahren waren. Die Flugformationen lösten sich auf. Einzelne Maschinen irrten in der Luft herum. Die Bombenschützen lösten ihre Zuladungen blindlings aus, um sie los zu werden.

Nur 15 »Fliegende Festungen« erreichten das Ziel und warfen Bomben von je einer Tonne. Nur fünf von ihnen fielen ins Ziel, detonierten und hinterließen Schäden, die für die Mammutbunker nichts weiter als kleine Kratzer waren. Größere Verwüstungen entstanden aber in der Umgebung; zwei in der Nähe der Bunker liegende U-Boote wurden beschädigt und es gab 150 Tote, von denen 40 Franzosen waren.

Weitere Luftangriffe folgten, bei denen die deutsche Bombenabwehr immer wieder Abschlußerfolge erzielte.

Vom 9. November 1942 an griffen die Viermotorigen auch St Nazaire wiederholt an. Doch auch dort waren die Bunker einfach nicht zu knacken. Die Bomben seien von den Decken der Bunker abgesprungen wie ein Hammer vom Amboß, berichtete ein Augenzeuge.

Engländer und Amerikaner waren sich aufgrund dieser Mißerfolge einig: Wir müssen unsere Taktik ändern! Nicht mehr diese verdammten Bunker sind das Hauptziel,

sondern deren Umgebung!

Sie begannen damit am 15. Januar 1943. Zwei schwere Luftangriffe in einer Nacht gegen Lorient. Im Abwehrfeuer der deutschen Flak warfen die Bomber ihre Sprenglasten ab. Es hagelte geradezu Bomben. In einigen Zielräumen fiel pro Quadratmeter eine Bombe. Die Stadt wurde zu 60 Prozent zerstört. Wasser-, Strom- und Gasversorgung fielen aus.

Das aber, was die Alliierten erreichen wollten, trat nicht ein: Trotz aller Schwierigkeiten gab die deutsche Kriegsmarine den Stützpunkt nicht auf; denn das Wichtigste für die Einsätze der U-Boote funktionierte immer noch einwandfrei – der Betrieb in den großen Bunkern.

Parallel dazu fielen die amerikanischen und britischen Bomber über St. Nazaire her. Sie flogen schwere und schwerste Angriffe, darunter einen mit über 150 Bombern. Die Stadt versank in Schutt und Asche. Die Bewohner flüchteten oder wurden evakuiert. Nur etwa 300 blieben in den Trümmern zurück.

Rings um die Bunker herrschte das Chaos, doch in den Betonriesen selbst ging der Dienstbetrieb nach wie vor weiter. U-Boote liefen von See her ein, wurden repariert und einsatzfähig gemacht, um dann wieder in die Schlacht auf dem Atlantik einzugreifen.

Der Befehlshaber der U-Boote, Admiral Dönitz, charakterisierte die Lage wie folgt: »Kein Hund, keine Katze können in St. Nazaire oder Lorient leben. Nichts ist mehr

übrig, außer den U-Boot-Bunkern.«

Die Viermots flogen auch weiter nach Süden hinunter, bombardierten La Pallice und Bordeaux. Auch dort richteten sie mit ihren schweren Bomben große Schäden an, aber die Stützpunkte waren nach wie vor voll benutzbar. Auch auf Royan, die sogenannte Festung Gironde-Nord, hagelte es Bomben.

Durch diese Angriffe war damit im härtesten aller Teste, nämlich dem Ernstfall, bewiesen worden, daß die U-Boot-Bunker einfach nicht zerstört werden konnten und auch trotz aller anderen Schwierigkeiten voll und ganz einsatzbereit waren und blieben. Das war ein wesentlicher Grund dafür, daß die Stützpunkte unbedingt gehalten werden sollten, als sie von den Alliierten nach der gelungenen Invasion und der Besetzung von Teilen Nordfrankreichs abgeschnitten wurden.

Etwa Mitte August 1944 trat das militärische Geschehen im Großraum »Invasion« in eine andere Phase ein. Die Amerikaner rückten auf die einzelnen Stützpunkte vor, um sie einzukesseln und zu erobern.

Die deutsche Führung dagegen spielte weiterhin mit dem Gedanken, aus den unzerstörten und unzerstörbaren Bunkern heraus den Kampf auf dem Atlantik fortzusetzen. Man erhoffte sich dabei viel von den neuartigen Schnorchel-U-Booten, die in allen Bereichen leistungsfähiger waren als die bisherigen Typen. Es kam sogar folgende Tendenz auf deutscher Seite auf: Läuft das militärische Geschehen an der Landfront im Westen noch

weiterhin schief, dann lenken wir den Gegner durch einen erneuten heftigen U-Boot-Krieg so lange ab, bis die sogenannten Geheimwaffen (auch »Wunderwaffen« genannt; gemeint waren V1 und V2) zum Einsatz kommen und die große Wende des Krieges herbeiführen.

\*

Das MG ratterte zum zweitenmal.

An der charakteristischen Schußfolge hörte der Obergefreite Walter Steiger mit seinen empfindlichen, dazu noch besonders geschulten Funkerohren, die auch diffizilste Geräusche aufnahmen, heraus, daß es sich um ein deutsches MG 42 handelte. (Theoretische Schußfolge 1.500 Schuß/Minute).

Steiger blickte in die Richtung, aus der das Rattern ertönte. Doch in der Dunkelheit war weiter nichts zu erkennen als ein heller Streifen, der von Leuchtpurmunition herrühren konnte; vielleicht aber auch von einer anderen Lichtquelle, die nicht weiter zu definieren war.

Als wieder Ruhe eingetreten war, ging er langsam zwischen den Bäumen weiter, bis er den Waldrand erreichte.

Die Luft war wärmer als die, die er noch vor Stunden vor dem Start eingeatmet hatte. Also, überlegte Steiger, mußte er irgendwo anders gelandet sein. Aber wo?

Er blickte über die vor ihm liegende freie Fläche. Ungefähr 200 Meter von ihm entfernt hoben sich

schattenrißartig Häuser vor dem helleren Hintergrund ab.

Hinter ihm, weit entfernt, brummt Flugzeugmotoren. Die Geräusche wurden schwächer und verloren sich schließlich. Um ihn herum herrschte wieder Stille.

Steiger ging langsam weiter. Plötzlich spürte er, wie der Boden unter seinen Füßen nachgab und Wasser in seine Fliegerstiefel eindrang. Er blickte nach unten und stellte fest, daß er langsam in der aufgeweichten Erde versank.

Sumpf! schoß es durch seinen Kopf. Er drehte sich schnell um und stapfte mühsam zum festen Waldboden zurück. Als er dort ankam, stellte er fest, daß er am ganzen Körper in Schweiß gebadet war.

Was war zu tun? Er entschloß sich, auf dem festen Waldboden zu bleiben und den kommenden Tag abzuwarten. So ging er zu einem dicken Baum hinüber, setzte sich auf den Boden und lehnte sich mit dem Rücken daran. Er starrte auf die Häuser und merkte, wie die Müdigkeit ihn ergriff. Sein Kopf sank nach vorn, bis er mit der Kinnschuppe die Brust berührte.

Er wußte nicht, wie lange er geschlafen hatte, als er durch Stimmengemurmel geweckt wurde. Blinzelnd blickte er in die Runde. Der Morgen graute. Die Stimmen kamen von links; dort bewegten sich Gestalten von den Häusern her und durch den Sumpf auf den Wald zu. Steiger konnte sie nur undeutlich sehen und nicht erkennen, um wen es sich handelte.

Langsam richtete er sich auf, verschwand hinter dem dicken Baum und blickte an ihm vorbei zu den Personen

hinüber.

Die beiden kamen langsam näher. Steiger ging geräuschlos in die Hocke, um sie von unten her gegen den dunkelgrauen Himmel besser sehen zu können. Sie trugen Gewehre oder Maschinenpistolen auf den Rücken und kamen immer näher.

Steiger hielt den Atem an und starrte zu ihnen hinüber. Leises Scheppern und Klacken ertönte, während sie weitergingen. Einer von ihnen piffte eine bekannte Melodie: das Lied von der Lili Marleen. Doch das war immer noch kein sicherer Beweis dafür, daß es sich um Deutsche handelte, denn diese Schnulze wurde von den Soldaten vieler am Krieg beteiligten Nationen gesungen oder gepfiffen.

Nur noch fünf Meter, dann waren sie in Höhe des Baumes.

Da geschah etwas, was die Situation klärte. Einer von den beiden rief: »Hör endlich mit dem blöden Gepfeife auf. Das geht mir auf die Nerven.«

Deutsche Soldaten!

Steiger richtete sich auf und rief: »Nicht schießen. Ich bin ein Deutscher!«

Die beiden blieben ruckartig stehen und rissen die Waffen von den Schultern.

»Heb die Hände hoch und komm zu uns«, forderte ihn der größere von den beiden auf. Anscheinend waren sie immer noch mißtrauisch und befürchteten hereingelegt zu werden.

Steiger hob die Hände, ging auf die beiden zu und blieb vor ihnen stehen. Die Mündungen der Waffen waren immer noch auf ihn gerichtet.

»Nehmt die Knarren weg. Ich habe es nicht gerne, wenn zwei Gewehre auf mich gerichtet sind.«

»Erklär uns erst, wie du hier hingekommen bist; denn normalerweise ist dies Sperrgebiet. Hier hat sich kein deutscher Landser aufzuhalten«, sagte der kleinere.

Steiger schilderte, was passiert war.

»In Holland seit ihr gestartet?« fragte der Kleine verblüfft.

»Du hast dich nicht verhört.« Steiger musterte die beiden. Sie trugen blaue Marineuniformen und auf den Köpfen seltsamerweise feldgraue Käppis, die normalerweise zur Bekleidung von Heeressoldaten gehörten. In den Händen hielten sie Karabiner 98, die sie jetzt wieder auf die Rücken schwenkten.

»Sag mal, weißt du denn, wo du jetzt bist?« fragte der Gefreite.

»Keine Ahnung!«

»Hast du schon mal etwas von einer Festung Gironde-Nord gehört, Schwager?«

Steiger verneinte.

»Dann lernst du sie jetzt kennen. Komm mit. Wir bringen dich zu unserem Zugführer.«

Der durch das Sumpfgebiet führende Pfad war schmal und nur von denjenigen zu begehen, die ihn genau kannten. Er schlängelte sich zu den Häusern hinüber, die einen verfallenen, unbewohnten Eindruck machten. In den

Satteldächern klafften teilweise Löcher.

Vor ihnen zogen sich Stacheldrahtverhaue hin, die in drei langen Reihen in die Tiefe gestaffelt waren.

»Was hat das denn zu bedeuten?« fragte Steiger.

»Das ist ein Teil der Befestigung«, erklärte der Marinegefreite.

Der hinter Steiger hergehende Wachtposten schloß die Lücken im Stacheldrahtverhau, durch die der Weg führte, mit spanischen Reitern.

Rechts und links waren Gräben, Einmannlöcher und MG-Nester angelegt, in denen Soldaten standen. Marine, Infanterie und auch das Blau der Luftwaffe war zu sehen. Sie blickten neugierig zu den dreien hinüber.

»Wo habt ihr den Vogel denn her?« rief einer von ihnen.

»Er kommt direkt aus Holland«, erklärte der Kleine. Die beiden Streifenposten nahmen Steiger in die Mitte und führten ihn zu einem Haus mit Reetdach, an dessen Tür eine handgroße Stechmücke aus Bronze angebracht war. Danach betraten sie ein Zimmer auf der linken Seite.

Der Wachhabende saß an der rechten Wand. Sein Kopf lag auf einem abgeschabten Tisch. Der Gefreite rüttelte den Unteroffizier, der Heeresuniform trug. Er richtete sich auf und starrte die drei mit schläfrigen Augen an. »Was ist los?« brummte er.

Während der Marinegefreite eine Erklärung abgab, wurde der Unteroffizier immer lebendiger und nahm dann den Hörer vom Feldfernsprecher. Nach einem kurzen Gespräch legte er auf und sagte: »Bringt ihn zu Heubel.«

Leutnant Heubel, der Führer der Kompanie, wohnte drei Häuser weiter und saß in einem schmalen Zimmer vor einem Tisch. Durch die Gläser einer Gasmaskenbrille musterte er den Flieger, sagte seinen Begleitern, daß sie abschwirren könnten und dann zu dem Obergefreiten, er solle sich setzen und erzählen.

Als er alles wußte, erkundigte sich Steiger, ob seine Kameraden schon gefunden worden seien. »Bis jetzt noch nicht.«

»Könnte ich dann mit meiner Staffel in Holland telefonieren, Herr Leutnant?«

Der sah ihn an, als ob er nicht ganz bei Trost sei.

»Lieber Freund«, sagte er dann, »das ist unmöglich. Wir sind schließlich abgeschnitten. Es gibt keine Leitung mehr, über die wir telefonieren könnten. Uns stehen nur noch ein paar Funkstellen zur Verfügung.«

Steiger sah ihn fassungslos an. »Wie komme ich dann wieder zu meiner Einheit zurück, Herr Leutnant?«

Heubels mit kurz geschnittenen Haaren bedeckter Kopf wackelte hin und her, als er antwortete: »Sie sind sich anscheinend immer noch nicht über die Situation im klaren. Es gibt kein Zurück mehr für Sie. Sie sind in einer Festung gelandet und müssen in ihr bleiben.«

Steiger war es zumute, als hätte jemand das Todesurteil über ihn ausgesprochen.

\*

Im Halbdunkel eines Bunkers lag ein U-Boot, das von Scheinwerfern angestrahlt wurde. Die bereits an Bord befindliche Besatzung und die Männer von der Werft trafen die letzten Vorbereitungen zum Auslaufen.

Eine halbe Stunde später erschien der Kommandant und begab sich an Bord, wo er die Meldung des Ersten Wachoffiziers vor der angetretenen Besatzung entgegennahm.

Die Dieselmotoren begannen zu hämmern, und das schnittige Boot glitt langsam aus dem breiten Bunkermaul in die Nacht hinaus. Es schlich sich förmlich davon, denn die Zeiten hatten sich geändert. Der »große Bahnhof«, den es sonst beim Auslaufen eines Bootes gegeben hatte, war Vergangenheit.

Auch die Sicherungsfahrzeuge, welche die Boote sonst bis an die Hundert-Meter-Linie begleiteten, gab es nicht mehr.

Als die Bunkeranlagen von Lorient hinter dem Boot in der Nacht versanken, herrschten Schweigen und gedrückte Stimmung auf der Brücke und im ganzen Boot.

Die Besatzung war darüber unterrichtet worden, daß es nicht auf Feindfahrt ging. Von einem vorläufigen Ausweichmanöver war die Rede gewesen.

Die in der Nacht zum 8. August 1944 durchgeführten Verlegungen waren auf die kritische Frontlage zurückzuführen.

Starke Verbände der amerikanischen 4. und 6. Panzerdivision waren in der ersten Augustwoche vorgerollt. Stoßrichtung: Brest und Lorient!

Die deutschen Abwehrkräfte kämpften tapfer und

wehrten sich verzweifelt, lieferten den Amerikanern erbit-  
terte Gefechte und versuchten immer wieder, die stähler-  
nen Kolosse aufzuhalten.

Doch sie kamen gegen diese gewaltige Übermacht nicht  
an. Die Amerikaner konnten aus dem vollen schöpfen und  
Kriegsmaterial aller Art in gewaltigen Mengen an die Front  
werfen. Die alliierten Luftwaffen beherrschten Tag und  
Nacht die Schlachtfelder. Dort kämpften die Deutschen  
eigentlich nicht mehr gegen alliierte Soldaten, sondern  
gegen eine Vernichtungsmaschinerie, die sie mit dem  
Wenigen, was ihnen noch zu Verfügung stand, trotz größter  
Tapferkeit und Einsatzbereitschaft einfach nicht bezwingen  
konnten.

Die kettenklirrenden und knallenden Ungeheuer durch-  
brachen die an sich schon dünnen deutschen Abwehrlinien,  
schossen und walzten alles nieder, was sich ihnen in den  
Weg stellte und rollten zügig weiter.

Eine alarmierende Meldung nach der anderen traf bei  
dem Führer der U-Boote im Westen (Kapitän Rösing) in  
seinem Gefechtsstand in Angers ein. Die Gefahr für die  
Marinestützpunkte vergrößerte sich von Stunde zu Stunde.  
Es mußte daher etwas geschehen.

Es ging um sieben U-Boot-Flottillen, die von den  
französischen Stützpunkten aus operierten: In Brest die 9.  
(Korvettenkapitän Lehmann-Willenbrock), in Lorient die  
2. (Fregattenkapitän Kais) sowie die 10. (Korvettenkapitän  
Kuhnke), in St.Nazaire die 6. (Kapitänleutnant Emmer-  
mann) und 7. (Korvettenkapitän Piening), in La Pallice die

3. (Korvettenkapitän Richard Zapp) und in Bordeaux die 12. (Korvettenkapitän Klaus Scholtz).

Hinzu kamen andere Marinestreitkräfte, die zu den U-Boot-Basen gehörten und mit dem Einsatz der U-Boote in Zusammenhang standen. Es handelte sich vorwiegend um Sicherungskräfte, die dem Befehlshaber der Sicherung West, Konteradmiral Breuning, unterstanden, dessen Gefechtsstand sich in Paris befand.

Dazu gehörten: elf Minensuchflottillen für die Atlantikküste, zwei Sperrbrecherflottillen, vier Vorpostenflottillen, eine Flottille U-Boot-Jäger und die 8. Zerstörerflottille.

Erste Maßnahmen des Führers der U-Boote West, Kapitän Rösing: Sofortiges Auslaufen der U-Boot-Flottillen aus Brest, Lorient und St. Nazaire nach La Pallice und Bordeaux. Dort waren sie vorerst in Sicherheit, sollten weitere Befehle abwarten und, so glaubte man zu diesem Zeitpunkt noch, wieder zu Unternehmungen in den Atlantik marschieren. Aufgrund dieses Befehls liefen die ersten vier Boote von Brest und Lorient aus.

Anfangs sah es so aus, als würde alles gutgehen. Das Wetter war diesig, die Sicht beschränkt, dann und wann regnete es. Faktoren, die für die nach Süden fahrenden Boote günstig waren, denn dadurch wurden sie der Feindsicht weitgehend entzogen.

Als der neue Tag anbrach, tauchten sie und marschierten unter Wasser weiter. Sie erschienen nur dann wieder an der Wasseroberfläche, wenn die Kommandanten nach einem Rundblick durch die Sehrohre festgestellt hatten, daß die

Luft und auch die See feindfrei waren.

Am 10. August 1944 stand U 608 (Kommandant Oberleutnant Reisener) in der Nähe des deutschen Marinestützpunktes La Rochelle.

Da geschah das Unglück mit einer Schnelligkeit, die keiner erwartet hatte. Die Besatzung wurde völlig überrascht.

Ein viermotoriger RAF-Bomber vom Typ »Liberator« raste im Tiefflug heran.

Noch bevor das Boot in der Tiefe versank, fielen die ersten Bomben und explodierten ganz in der Nähe.

Die Besatzung des viermotorigen Bombers alarmierte den in der Nähe stehenden englischen U-Boot-Jäger »Wren«, der mit höchster Geschwindigkeit zu der Stelle lief, wo das deutsche Boot unter Wasser lag.

Wasserbomben flogen von den Racks, versanken im Meer und detonierten. Das deutsche Boot wurde entscheidend getroffen und blieb für immer in der Tiefe. Und mit ihm die Besatzung.

Zwei Tage später erreichte das zu dieser Verlegungsgruppe gehörende Boot U 981 (Kommandant Oberleutnant Keller) den Seeraum vor La Rochelle. Dort lief es auf eine Mine, wurde schwer beschädigt, anschließend von Flugzeugen angegriffen und versenkt

Doch diesmal gab es Überlebende, die von U 309 an Bord genommen und nach La Pallice gebracht wurden.

So kam es, daß nur zwei U-Boote die südlichen Stützpunkte erreichten.

Auch in anderen Seegebieten erlitten die deutschen U-Boote weitere Verluste. Am Eingang zum Kanal versenkte die britische Fregatte »Loch Killin« das Boot U 736 mit einer neu eingeführten Waffe, welche die Bezeichnung »Squid« (»Tintenfisch«) trug. Hierbei ging man von der bisherigen Anwendung von Wasserbomben ab, warf sie nicht mehr über das Heck, sondern schoß sie über den Bug. Danach kamen U 385, U 270, U 618 und weitere U-Boote an die Reihe, die innerhalb kurzer Zeit aus der Bestandsliste des Befehlshabers der U-Boote gestrichen werden mußten.

Der Traum der deutschen Führung, die »Grauen Wölfe« noch einmal im Kampf auf dem Atlantik einzusetzen, verflüchtigte sich immer mehr.

Den im Westen befindlichen Überwasserstreitkräften erging es nicht besser. Ihnen stand ebenfalls eine Übermacht von Angreifern, die außerdem noch besser ausgerüstet waren, gegenüber. Ein Schiff nach dem anderen verschwand von der Wasseroberfläche und ging für immer in die Tiefe.

Auf dem U-Boots-Sektor zeichnete sich immer mehr die Tendenz ab, die noch vorhandenen Boote in norwegische Stützpunkte zu verlegen. Dort wären sie zwar in Sicherheit gewesen, hätten aber kaum noch aktiv im Atlantik operieren können.

Doch bevor es dazu kam, geschah etwas anderes. Die deutschen Stützpunkte an Kanal und Atlantik waren inzwischen von den Amerikanern eingeschlossen worden. In den »Festungen«, wie sie genannt wurden, fehlte es an

vielem, was für einen erfolgreichen Abwehrkampf erforderlich war. Vor allem an Munition und panzerbrechenden Waffen.

Die noch vorhandenen Überwasserstreitkräfte waren nicht in der Lage, regelmäßige, gut funktionierende Verbindungen aufrechtzuerhalten, da sie ständig angegriffen und an der Durchführung ihrer Aufgaben behindert wurden.

Die deutsche Führung folgerte daraus: Wenn es über Wasser nicht geht, muß es unter Wasser klappen. Also Einsatz der U-Boote als Transportschiffe! Die Zulademöglichkeiten waren nicht gerade groß, aber die Notlage erzwang diese Einsätze geradezu.

Befehl an die in Bordeaux liegende U-Boot-Flottille: »Vier Boote nach St. Malo, Brest, St. Nazaire und Lorient in Marsch setzen!«

An den Piers im Bordeauxer Hafen setzte eifriges Treiben ein. Lkw rollten heran und wurden entladen. Munitionskisten und anderes Nachschubmaterial verschwanden in den Röhren der U-Boote; insgesamt konnte jedes Boot etwa 70 Tonnen übernehmen.

Das für St. Malo bestimmte Versorgungs-U-Boot wurde zurückgepiffen, da die Amerikaner bereits in den Stützpunkt eingedrungen waren.

Dagegen liefen zwei für St. Nazaire bestimmte Fahrzeuge (U 560 und U 445) aus. Sie schafften den Durchbruch, wurden entladen und kehrten wieder zurück. Diesmal nach La Pallice, wo sie für Lorient bestimmte Ladungen an Bord

nahmen.

Inzwischen waren die Engländer aufmerksam geworden. Sie kontrollierten die entsprechenden Seeräume und die eventuellen Marschrouten der Transport-U-Boote. Es gelang ihnen, diese ausfindig zu machen. Angriffe mit Bomben und Bordwaffen erfolgten, welche die U-Boote unter Wasser drückten. Dadurch kamen sie nur langsam voran und trafen mit einer Verspätung von fünf Tagen in Lorient ein.

Die deutsche Führung erkannte, daß es immer schwieriger wurde, die Eingeschlossenen von See her durch Über- oder Unterwasserschiffe zu versorgen. Das Risiko, daß sämtliche, für diese Zwecke eingesetzten Kräfte eines Tages infolge der starken Überlegenheit des Gegners verlorengingen, wurde immer größer. Doch so weit durfte und wollte man es nicht kommen lassen; deshalb ordnete die Führung andere Maßnahmen an.

Damit war der Plan, einen erneuten Großeinsatz der U-Boote von den französischen Stützpunkten aus durchzuführen, endgültig illusorisch geworden. Jetzt konnte man nur daran denken, das, was man noch besaß, zu erhalten und zu retten. Die Folge davon war ein allgemeiner Rückzug auf die Marinebasen in Norwegen.

Am 17. August 1944 begann die Verlegung der Boote. Damit wurde gleichzeitig ein Kapitel abgeschlossen, das die deutschen U-Boote für die Kriegsgeschichte »geschrieben« hatte. Sie verschwanden zwar nicht ganz in der Versenkung, denn ihr Kampf ging bis zum bitteren Ende weiter.

Neue U-Boot-Typen wurden entwickelt, kamen zum Einsatz an die Front und erzielten weitere Erfolge. Trotzdem war die Verlegung nach Norwegen und die vom Gegner erzwungene Aufgabe der Kanal- und Atlantikstützpunkte das Ende einer bedeutenden Phase des U-Boot-Kriegs.

Es wurden wohl weiterhin U-Boote, darunter Kleinst-U-Boote, für die Versorgung der eingeschlossenen Stützpunkte eingesetzt, aber das war mehr eine Ausnahme als die Regel.

Nach der Einkesselung gingen die Alliierten dazu über, die einzelnen Festungen zu erobern.

Am 27. Juni 1944 fiel die Festung Cherbourg nach erbittertem Kampf.

Anfang August 1944 traten die Amerikaner gegen die Festung St. Malo an, stießen auf heftigen Widerstand und wurden abgewiesen. Auch die folgenden Angriffe scheiterten an dem energischen Durchhaltewillen der in der Festung eingeschlossenen Soldaten, deren Kommandant Oberst von Aulock war.

Die Angreifer setzten schließlich – wie immer in solchen Fällen – ihre ungeheure materielle Überlegenheit ein, um die zäh und verbissen kämpfenden Deutschen zu bezwingen. Granaten schwerer und schwerster Artillerie hämmerten in den Stützpunkt. Jagdbomber rasten über die Stellungen hinweg, nahmen sie mit ihren Bordwaffen unter Beschuß und warfen Bomben ab. Große Bomberpuls tauchten am Himmel auf und luden Unmengen von

Bomben auf den relativ kleinen Raum ab. Innerhalb kurzer Zeit verwandelten sie die Festung in einen brennenden und qualmenden Trümmerhaufen.

Die Amerikaner glaubten, jetzt seien die Deutschen erledigt. Sie griffen wieder mit starken Panzerverbänden an, hinter denen Infanterie mit vorging. Doch der deutsche Widerstand war immer noch nicht gebrochen. Aus den Trümmern schlug den Angreifern heftiges Abwehrfeuer entgegen. Panzer flogen in die Luft. MG-Nester feuerten auf die Infanterie, verursachten Verluste und trugen mit dazu bei, daß die Stellungen wieder einmal gehalten werden konnten.

Was die Angreifer nicht vermochten, das schaffte die immer bedrohlicher werdende Lage in der Festung selbst. Da es keinen Nachschub gab, mangelte es bald an allem, was für den Abwehrkampf erforderlich war. Die Gewehrmunition ging zu Ende, die letzten Granaten wurden verfeuert und Handgranaten geworfen. Die Verpflegung wurde immer knapper. Während dieser immer schlimmer werdenden Zeit traf ein Funkpruch Hitlers in der Festung ein. Er war an Oberst von Aulock gerichtet und lautete: »Sie kämpfen mit Ihrer Besatzung in St Malo einen heldenhaften Kampf, der auch Ihren Gegnern höchsten Respekt einflößt. Ich spreche Ihnen und Ihren tapferen Soldaten meine höchste Anerkennung aus. Jeder Tag, den Sie länger aushalten, ist für die Führung des Krieges ein Gewinn.«

Doch die Lage in der Festung hatte sich dermaßen

verschlechtert, daß auch Hitlers Lobesworte nicht mehr viel nützten. Die Verteidiger von St Malo konnten gegen das gewaltige Kriegsmaterial, das man ihnen entgegensetzte, nichts mehr aufbringen als ihren Kampfwillen. Doch damit allein war der anstürmende Gegner nicht aufzuhalten oder abzuwehren.

Einen Tag später (am 18. August 1944, mittags) mußte der Festungskommandant deshalb auf Hitlers Funkspruch folgendes antworten:

»Mein Führer! Der Kampf um St Malo wird heute oder morgen sein Ende nehmen. Unter dem schwersten Beschuß fällt ein Werk nach dem anderen in Trümmer zusammen.

Gehen wir unter, so soll es nur nach dem Kampf bis zum letzten sein. Der Herrgott halte schützend seine Hand über Sie. Es lebe unser Führer.«

Hitler antwortete daraufhin: »An den Festungskommandanten von St. Malo, Oberst von Aulock.

Ich danke Ihnen und Ihren heldenhaften Männern in meinem und im Namen des deutschen Volkes.

Ihr Name wird für immer in die Geschichte eingehen.«

Die Amerikaner eroberten Teile der Festung, in der aber Restkampfgruppen weiterkämpften. Erst am 1. September 1944 mußten sich die letzten Verteidiger ergeben, weil ihnen für die Fortführung des Kampfes nichts mehr zur Verfügung stand. Die Amerikaner besetzten St. Malo, und die überlebenden deutschen Soldaten mußten den Weg in die Kriegsgefangenschaft antreten.

Außer dieser sich hartnäckig und zäh verteidigenden Festung gab es noch ein zweites Bollwerk, das noch härter war und den Amerikanern schwer zu schaffen machte.

Im Zuge der Abschnürung der Bretagne stießen die Spitzen einer amerikanischen Panzerdivision bis nach Brest vor. Drei andere US-Infanteriedivisionen folgten den vorgestürmten Panzerverbänden, um die Häfen einzuschließen und zu nehmen. Vor allem einer von ihnen war in der Phase der Invasionsschlacht für die Amerikaner besonders wichtig: Brest. Denn er sollte ihnen als Nachschubhafen dienen.

Doch die in der Festung befindlichen Fallschirmjäger unter der Führung des Generals Ramcke wehrten alle Angriffe ab. Über sechs Wochen lang tobte ein erbarmungsloser Kampf. Die Amerikaner mußten ein ganzes Armeekorps und starke Luftstreitkräfte einsetzen, um zum Erfolg zu kommen. Kräfte, die an anderen Frontabschnitten dringend gebraucht wurden, um den Vormarsch nach Osten, nach Deutschland, fortsetzen zu können, die aber nun an Brest gebunden waren.

Stadt, Hafen und Festungswerke waren ebenfalls völlig zerstört, als die Amerikaner endlich einrücken konnten.

Im Wehrmachtsbericht vom 19. September 1944 hieß es über das Ende der Festung:

»Stadt und Hafen von Brest sind nur noch rauchende Trümmer. Die überlebende Besatzung hat sich auf die Halbinsel Crozon zurückgezogen und kämpft dort weiter.«

Einen Tag später, nachmittags, geriet Generalleutnant

Ramcke mit seinem Stab in Gefangenschaft. Damit war das Schicksal der Festung endgültig besiegelt.

\*

Der Obergefreite Steiger zog die seitlich am Kfz 17 (Kraftfahrzeug Typ 17) angebrachte Tür auf und stieg in den Wagen.

Sein neuer Kamerad, der Gefreite Siebert, blickte ihn an, nahm die Kopfhörer von den Ohren und rutschte auf der quer durch das Fahrzeug verlaufenden Sitzbank zur Seite, um Steiger Platz zu machen. Vor den beiden befanden sich die Funkgeräte, Sender und Empfänger, auf einem schmalen Tisch. Die bewegliche Funkstation stand im Wald von La Coubre in der Festung Royan.

»Gibts was Neues, Klaus?« fragte Steiger den Gefreiten, der dünn wie eine Latte und ebenso klein war. Auf seinem länglichen Kopf stand das schwarze Haar wirr durcheinander.

»Ich habe gerade den Wehrmachtsbericht gehört.«

»Und?«

»Beschissen ist geprahlt«, erwiderte Siebert mit verhaltender Stimme. »Nun sag schon, was los ist«, drängte Steiger, der nach seiner Landung am Fallschirm aufgrund seiner Ausbildung zur Nachrichtenkompanie der Festung abkommandiert worden war. Er hatte einige Zeit auf der eigentlichen Landzunge La Coubre in den Dünen, in der Gegend des Leucht- und Signalturms, auf einer Funkstelle

Dienst getan und war danach dem Kfz 17 im Wald zugeteilt worden. An und für sich gehörte das Abhören des Wehrmachtsberichts nicht zur Aufgabe der Funker, doch sie taten es trotzdem, um sich ständig einen Überblick über die Gesamtlage zu verschaffen. Aufgrund ihrer Tätigkeit waren sie auch immer über alles am besten informiert, was sich in ihrem näheren Umkreis abspielte. Siebert schob Steiger einen Spruchblock zu, dessen Blätter mit kleinen, grünen Quadraten kariert waren. »Ich habe ihn aufgeschrieben«, erklärte er dabei. Steiger begann zu lesen.

»Brest ist also auch im Eimer«, murmelte er mit dumpfer Stimme, als er wieder den Kopf hob. Er legte den Block zurück, schwieg und starrte auf die vor ihm befindlichen Funkgeräte. Von draußen drang das Knattern eines Aggregats in das Schweigen.

»Die machen einen Stützpunkt nach dem anderen zur Schnecke«, sagte Siebert. »Ich glaube, daß es nur noch eine Frage der Zeit ist ...« Er ließ den Satz unvollendet in der kühlen Luft stehen, denn vor dem Kfz 17 waren schnelle Schritte zu hören.

»Was ist eine Frage der Zeit?« wollte Steiger wissen. »Bis wir auch fertiggemacht werden«, antwortete der Gefreite, der Heeresuniform trug.

»Ach, Quatsch«, konterte Steiger. »Du hast doch gehört, daß uns die Marine rausholt, wenn es soweit ist.«

Die Tür ging auf. Obergefreiter Fuchs streckte seinen Kopf in den Funkwagen. Sein strahlendes Gesicht schimmerte im Licht der kleinen Lampe honiggelb. »Na,

ihr Pflaumen, was gibts Neues?»

Fuchs war mit seinem Fallschirm ebenfalls im Festungsbereich Royan gelandet und der Sanitätskompanie zugeteilt worden. Er arbeitete als Sanitätsgehilfe in dem kleinen Dorf Mathes, das mitten im Wald von La Coubre lag und von Sümpfen umgeben war. Die dort befindlichen Häuser dienten der Festungstruppe als Lazarett. Steiger und Fuchs hatten nachgeforscht, was mit Unteroffizier Oberländer und Bordmechaniker Vater geschehen war, aber nichts über deren Schicksal erfahren. »Die Amis haben Brest einkassiert«, murmelte Siebert. In dem länglichen Gesicht des Obergefreiten gingen sozusagen die Lampen aus. Mit ernster Miene stieg er in den Funkwagen, setzte sich neben Steiger auf die mit schwarzem Kunstleder überzogene Bank und starrte nachdenklich vor sich hin.

Doch vorerst blieb es noch bei den beiden Festungen an der Girondemündung – Royan und Le Verdon – ruhig. Es kam zwar zu Zusammenstößen zwischen deutschen Soldaten und Angehörigen der FFI (Forces Francaise de l'Interieur, französische Freischärler), die aber keinen Eroberungscharakter hatten. Das Wesentlichste für die französischen Widerständler war die Tatsache, daß sie die ursprünglich zusammenhängenden Stützpunkte La Rochelle und Royan voneinander trennen können.

Danach bildeten die über 5.000 Soldaten der Festung Royan (Kommandant Oberst Pohlmann) eine 30 Kilometer lange Ostfront, also zur Landseite hin, die folgenden

Verlauf hatte: Von Meschers an der Gironde nach Norden zum Ort Semussac, von dort weiter nach Chateau-Didonne, Trignac, Medis, Brie, zu den Sumpfbereichen östlich und nördlich von St. Sulpice.

Die HKL, Panzertürme und Bunker wurden durch Stacheldrahthindernisse und den Einbau von 180 000 Tellerminen und 35000 Panzerminen äußerst stark abgesichert. Auf einem Meter Front lagen etwa sechs Tellerminen und mehr als eine Panzermine.

Der ganze Wald von La Coubre wurde zu einem weitverzweigten Stellungssystem – gespickt mit MG-Nestern – ausgebaut, das zum Meer hin ebenfalls mit einem in die Tiefe gestaffelten Minengürtel geschützt wurde. Dort waren ferner fünf 7,5-cm-Geschütze und zwei 24-cm-Kanonen in Stellung gegangen, wobei die Reichweite der letzteren 32 Kilometer betrug. In dem Abschnitt lagen auch eine Nachrichtenzentrale, ein Radargerät und Scheinwerfer. An Artillerie waren außerdem noch vorhanden: vier 15-cm- und vier 13,8-cm-Geschütze. Nördlich von La Coubre lag eine starke Flakbatterie mit sechs 10,5-cm-Kanonen. Für die Nahverteidigung standen 7,5-, 4- und 2-cm-Geschütze zur Verfügung, ferner Granatwerfer und MG. Insgesamt gesehen verfügte die Festung über eine beachtliche Feuerkraft, die durch Gewehre, Maschinenpistolen und Handgranaten noch verstärkt wurde.

In der Festung Le Verdon (Gironde-Süd) befanden sich außerdem noch 2200 Mann mit 90 Geschützen. Ursprünglich dienten beide Stützpunkte zur Absicherung der

breiten Strommündung, damit keine feindlichen Schiffe in den wichtigen Hafen von Bordeaux eindringen konnten. Auf das Vorhandensein dieser starken Festungen war es auch zurückzuführen, daß die englischen Commands es nicht wagten, mit größeren, auffälligen Kräften nach Bordeaux vorzustoßen. Sie setzten lediglich Faltschiffe ein, die, von den Festungssoldaten unbemerkt, in den Hafen eindringen und dort Zerstörungen anrichteten.

Doch noch traten die Befürchtungen der im Kessel steckenden deutschen Soldaten nicht ein. Nirgendwo ergaben sich Anzeichen dafür, daß die Festung mit Gewalt genommen werden sollte. Ganz im Gegenteil. Es kam zu Zusammenkünften zwischen Offizieren der Festung (darunter auch der Kommandant) und Vertretern der FFI mit daraus resultierenden Vereinbarungen über Gefangen- und Zivilistenaustausch, denn in den Festungen lebten schließlich auch Franzosen.

Der französische General Druilhe richtete sogar ein Schreiben an den deutschen Festungskommandanten Pohlmann, in dem er diesen aufforderte, unnötiges Blutvergießen zu vermeiden und die Festung freiwillig zu übergeben.

Doch Oberst Pohlmann hatte den Befehl bekommen, die Festung unter allen Umständen zu verteidigen. Und er fühlte sich als Offizier verpflichtet, wie er in seiner Antwort ausführte, diesen Befehl auszuführen.

Es wurde auch hin und wieder Waffenstillstand vereinbart, damit Bewohner aus Royan evakuiert werden

konnten.

Im Oktober 1944 erfolgte in der Festung Royan ein Kommandowechsel, worauf Konteradmiral Michahelles den Posten von Oberst Pohlmann übernahm.

Bereits vorher aber bahnte sich eine Wende für die Kanal- und Atlantikstützpunkte an. Und zwar vorerst mehr aus dem Hinterhalt. Am 18. September 1944 erklärte General de Gaulle dem FFI-Obersten Adeline unter anderem: »Die deutschen Kessel müssen und werden mit Gewalt beseitigt werden.«

General de Gaulle verfolgte dieses Ziel weiter und bemühte sich, dafür französische Kräfte zu bekommen, die auf seiten der Alliierten kämpften. Er stieß dabei aber auf Schwierigkeiten, denn der oberste Befehlshaber aller alliierten Streitkräfte, US-General Eisenhower, war weniger an der Eroberung der Atlantikfestungen interessiert, sondern mehr an der totalen Niederlage Deutschlands. Und dazu benötigte er alle ihm unterstellten Kräfte, auch die Frankreichs.

Nach vielen Bemühungen erzielten die Franzosen aber einen Teilerfolg, den die Atlantikkessel zu spüren bekamen, vor allem Royan.

Im Kfz 17 klackerte die Morsetaste. Obergefreiter Steiger setzte einen Funkspruch ab. Nach dem »sk« nahm er die Empfangsbestätigung seiner Gegenfunkstelle entgegen, notierte die Uhrzeit im Funkbetriebsbuch und nahm die Kopfhörer von den Ohren.

Er lehnte sich zurück und rauchte eine Gauloise. Aus den an seinem Hals liegenden Kopfhörern zirpten ständig Morsezeichen in den verschiedensten QSA-Stärken.

Auch das Pfeifen, Quietschen, Trillern und Zischen von Störsendern sowie atmosphärische Störungen waren zu hören.

Steiger drehte an dem geriffelten schwarzen Knopf, der die Frequenzskala des Empfängers betätigte und suchte nach einem Rundfunksender, der Musik ausstrahlte. Die Funker konnten französische und spanische Stationen mit ihren Geräten empfangen.

Während er suchte, drang von draußen her leises Brummen an seine Ohren. Er stutzte, drehte die Skala schnell auf die für ihn zuständige Sende- und Empfangsfrequenz zurück und hob den Kopf.

In der Nähe des Funkwagens ratterte das Stromaggregat, trotzdem vernahm Steiger mit seinen empfindlichen Funkerohren auch weiterhin das seltsame Brummen.

»Walter!« ertönte die Stimme des Obergefreiten Siebert, der gerade den Tank des Aggregats mit Benzin auffüllte.

»Komm mal raus!«

»Moment«, gab Steiger zurück, ergriff die Morsetaste und funkte zur Gegenstelle »QRU?« (Haben Sie etwas für mich?)

Der Gegensender antwortete sofort: »Nil«.

Steiger rutschte über das blank polierte Kunststoffleder, stieß die Tür auf und sprang nach draußen. Er blickte nach oben. Die Luft war grau, diesig und kühl.

Von Osten her erklang das Geräusch von Flugzeugmotoren.

Kurz darauf tauchten im grauen Dunst in etwa 1.000 Meter Höhe sechs einmotorige Tiefdecker auf.

Es handelte sich offenbar um amerikanische Maschinen. Die ersten sechs dröhnten gerade über den Wald von La Coubre hinweg, da flog bereits die nächste, ebenfalls aus sechs Flugzeugen bestehende Welle an.

Die Flak in der Festung Royan eröffnete das Feuer. Die schwere Batterie auf dem äußersten Ende der Mole von Le Verdon im Stützpunkt Gironde-Süd feuerte ebenfalls. Am grauen Himmel zerplatzten Granaten mit grellen Blitzen und hinterließen schwarze Sprengwölkchen. Leuchtspurketten der leichten und mittleren Flak zischten zu den Pulks hinauf.

Das erste Flugzeug kippte über die linke Tragfläche ab und stürzte mit heulendem Triebwerk auf die Stellung der schweren Flak-Batterie auf der Mole von Le Verdon herunter. In schneller Reihenfolge rasten die übrigen hinter ihr her.

»Da kommen noch zwei Pulks«, rief Siebert durch den Gefechtslärm, der in der Festung tobte.

Die erste Welle löste Bomben aus, die infolge der starken Abwehr nicht genau gezielt waren und ins Wasser fielen. Die Piloten fingen ab und flogen aufs Meer hinaus, um aus dem Wirkungsbereich der Flak herauszukommen. Dort drehten sie bei und gingen auf Nordkurs, um dann wieder nach Osten auf das Festland einzudrehen.

Die nächsten fliegenden Verbände griffen an. Von zwei im Sturz befindlichen Maschinen flogen Fetzen weg. Die Piloten lösten ihre Bomben sofort aus, fingen ab und flogen im Horizontalflug weiter. Aber auch diese Angriffe richteten bei der schweren Batterie in Le Verdon keinen nennenswerten Schaden an, wie man später hörte.

Innerhalb von etwa 15 Minuten war der ganze Spuk vorüber. Dann geschah etwas Seltsames.

Die Abwehr von Royan hatte bereits das Feuer eingestellt, und die Geschütze in Gironde-Süd schossen noch hinter den zum Meer abfliegenden Maschinen her, da waren das Pfeifen einer stürzenden Maschine und das Heulen eines überdrehenden Motors zu hören.

Im Alleinangriff stürzte einer der Feindmaschinen auf die Molenstellung zu. Sofort konzentrierte sich das Feuer der gesamten Abwehr auf den Einzelgänger. Er wurde mit Geschossen und Granaten aller Kaliber eingedeckt.

Eine einzelne Bombe löste sich jetzt vom Rumpf des Flugzeugs. Wie eine riesige schwarze Zigarre fiel sie im spitzen Winkel auf die Mole zu, die sich in einen feuerspeienden Vulkan verwandelt hatte.

Der Pilot fing den Sturzbomber ab, raste in etwa 100 Meter Höhe über das Wasser und erreichte die Mitte der breiten Girondemündung. Da passierte es!

Eine Flakgranate zerplatzte in unmittelbarer Nähe der »Dauntless«, Fetzen wirbelten von ihr weg. Sie brannte und zog eine schwarze Rauchspur hinter sich her, als sie auf die Festung Royan zuraste.

Die brennende Maschine sauste mit übertourendem Motor über die Funksoldaten und verschwand hinter dem Wald. Kurz darauf ertönte ein dumpfer Knall. Schwarzer Qualm, vermischt mit dunkelrotem Feuerschein, stieg in den grauen Himmel empor.

»Aus!« sagte Siebert. »Schneid hatte der Bursche ja, das muß man ihm lassen.«

Später erfuhren die Männer in Royan und Le Verdon (vielfach von den mit ihnen zusammenlebenden Franzosen) zumindest in etwa, wie dieser erste große Angriff vom 14. Dezember 1944 zustande gekommen war und was hinter ihm steckte.

Ende November 1944 war das französische Marinefluggeschwader 2 (Kommodore Capitaine Laine) von Marokko auf den inzwischen von den Deutschen geräumten Flugplatz Cognac verlegt worden. Der Sturzbombenverband bestand aus der 3. Gruppe unter Kapitänleutnant Orolan und der 4. unter Kapitänleutnant Behic; insgesamt verfügte er über 36 Maschinen vom Typ Douglas »Dauntless«. Nachdem in Cognac die erforderlichen Vorbereitungen beendet worden waren, traten die Sturzbomber zu dem eben geschilderten Angriff an. Damit war das zum erstenmal versucht worden, was General de Gaulle seit einiger Zeit gefordert hatte: die Vernichtung der deutschen Kessel.

In der von der deutschen Flak abgeschossenen Maschine hatten ein Major namens Goffeny als Pilot und Kapitänleutnant de la Menardiere als Navigator gesessen. Goffeny

gelang es, die brennende Maschine auf dem Bauch zu landen. Er und sein Navigator konnten sich in Sicherheit bringen, bevor die »Dauntless« explodierte und ausbrannte.

Das war der erste größere Schlag gegen die deutschen Festungen gewesen. Weitere sollten bald folgen. Wegen der gefürchteten, schnell und sicher schießenden deutschen Flak gingen die französischen fliegenden Verbände in der Folgezeit zu einer anderen Angriffstaktik über. Sie trafen mit ihrer vor Royan und Le Verdon stehenden Artillerie (weitschießende 15,5-cm-Geschütze) Vereinbarungen, die zu folgendem Ergebnis führten: Von nun an feuerten die französischen Artilleristen auf die deutschen Batterien, wenn die Sturzbomber anflogen. Sie stellten das Feuer ein, wenn die »Dauntlesses« angriffen und eröffneten es wieder, wenn sie abflogen.

Dadurch sollten die deutschen Batterien abgelenkt und die Bedienungen in die Deckung gezwungen werden. Doch die Methode brachte weniger, als sich ihre Initiatoren davon versprochen hatten. Die deutschen Kanoniere feuerten auch bei feindlichem Beschuß weiter und ließen sich davon nicht irritieren.

Danach trat etwas ein, was für die deutschen Verteidiger ebenfalls eine Überraschung darstellte: Die Amerikaner erschienen am Himmel über Royan. Am Heiligabend 1944 griffen tagsüber zehn viermotorige Bomber vom Typ »Liberator« an und luden ihre Bomben auf eine deutsche Geschützstellung ab. In der Nacht zum 29. Dezember

flogen nochmals Viermotorige nach Royan und warfen 18 Tonnen Bomben ab.

Die französischen Luftangriffe waren der Auftakt zu einer größeren Operation, mit der die Kessel auch von der Landfront her erobert werden sollten. Das Eingreifen der 8. US-Luftflotte stand dazu in einem mehr oder weniger großen Zusammenhang. Das geplante französische Unternehmen trug den Decknamen »Independance« (»Unabhängigkeit«). Hierzu wurden Truppenkonzentrationen vorgenommen und Absprachen mit den alliierten Luftflotten getroffen.

Doch Hitler machte den Alliierten – zumindest vorläufig – einen Strich durch die Rechnung.

Am 16. Dezember 1944 ließ er durch starke Kräfte der deutschen Wehrmacht eine Offensive in den Ardennen zwischen Monschau und Echternach eröffnen. Ziel: Eroberung des Hafens von Antwerpen, über den die Amerikaner ihren Nachschub bezogen.

Durch diese Großoffensive war das alliierte Hauptquartier (US-General Eisenhower) gezwungen, alle zur Verfügung stehenden Truppen an die Ardennenfront zu werfen, um dort die Lage zu bereinigen. Darunter befanden sich auch die französischen Kräfte, die an und für sich gegen Royan operieren sollten.

Dadurch war die Realisierung des Unternehmens »Independance« nicht mehr möglich gewesen. Es wurden aber Maßnahmen in die Wirklichkeit umgesetzt, die für die Verteidiger der Festung verheerende Folgen haben sollten.

Der Morgen des 5. Januar 1945 war kalt. Rauhreif glitzerte auf dem verdorrten Gras, den asphaltierten Rollwegen, den Dächern der Gebäude und Hallen, sowie den Start- und Landepisten des Flugplatzes Manston in Südengland. Die Motoren der im Freien stehenden viermotorigen Bomber vom Typ »Lancaster« waren mit Schutzhauben versehen, die mit Tausenden von Reifkristallen bedeckt waren. Die winterliche Sonne kämpfte sich langsam durch den grauen Dunst, hellte die Szenerie etwas auf, erwärmte die Luft aber kaum.

Kurz vor 10 Uhr ging Pilot Officer (Leutnant) Teddy Gloster zu der großen Baracke hinüber, in der sich der »Operation Room« (Instruktionssaal) befand.

»Was haben sie heute wohl für uns in der Pfanne?« fragte der langaufgeschossene Navigator Patrik Bair, ebenfalls Pilot Officer. Hinter den beiden folgten die restlichen fünf Mann der Besatzung: Flugingenieur, Bordfunker, Bombenschütze, Heck- und Turmschütze. Zwei Dinge hatten die fünf Flieger gemeinsam – den Dienstgrad und die Uniform. Sie waren Sergeants (Feldwebel) und trugen das Blaugrau der RAF.

Außer dieser Besatzung schlenderten von allen Seiten Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften auf die Baracke zu.

Glosters Besatzung schleuste sich durch den Windfang der Baracke und betrat den »Operation Room« in dem

etwa 200 Mann Platz hatten.

Der Verband war für den bevorstehenden Einsatz von Woodhall (nordöstlich von London) nach Südengland verlegt worden.

Die Flieger unterhielten sich und rätselten herum, wohin sie wohl in der kommenden Nacht fliegen mußten.

Plötzlich trat Stille ein. Ein großer, schlanker RAF-Offizier ging durch den Raum, der Führer der Squadron, hinter ihm folgten der Navigationsoffizier und ein Meteorologe.

Die drei stellten sich neben der Karte auf und Squadron Leader (Major) Leeds ergriff das Wort: »In der kommenden Nacht fliegen wir einen ganz besonderen Einsatz. Sämtliche Bomber, die an diesem Feindflug teilnehmen, sind auf Flugbasen in diesen Räumen verlegt worden: über 350 Maschinen. Der Angriff erfolgt in zwei Gruppen von 200 und 150 Bombern. Wir fliegen in der ersten Welle mit. Nach dem Start sammeln sich die einzelnen Einheiten im Raum von Southwold an der Küste um den dort leuchtenden Scheinwerfer. Für die alten Hasen unter ihnen nichts Neues, deshalb ist diese Angabe hauptsächlich für die jungen Besatzungen bestimmt, die von Kinloss zu uns gekommen sind und heute den ersten Einsatz fliegen.

Nach dem Abflug vom Sammelpunkt wird stur nach Süden geflogen. Über Frankreich hinweg zum Wendepunkt bei Niort an der Sevre.« Der Zeigestock tippte auf den genannten Ort. »Die Marke ist an und für sich schon gut zu erkennen, denn die Stadt liegt an einem breiten Fluß und

besitzt einen Eisenbahnknotenpunkt. Damit aber nichts schiefeht, werfen die vorausfliegenden Pfadfinder dort gelbe Leuchtbomben ab und erneuern die Markierung der ganzen Anflugzeit. Über Niort Kursänderung nach Royan.« Er erklärte, warum die Stadt angegriffen werden und der deutsche Kessel dort durch Bomben zerschlagen werden sollte. »Das Ziel ist ebenfalls durch rote oder grüne Markierungsbomben ausgeleuchtet, über denen die Bomben abgeworfen werden müssen. Nach dem Bombenabwurf sammeln über dem Flugplatz Cognac und von dort aus Rückflug«, schloß Leeds seine Einweisung ab.

Der Navigationsoffizier erläuterte den Angriffsplan in weiteren Details. Der Met (Meteorologe) gab Auskunft über die Wetterlage, die seiner Meinung nach sehr gut sein sollte? »Über dem Ziel selbst befinden sich Wolken«, erklärte er zum Schluß, »die aber meiner Meinung nach den Abwurf der Bomben nicht wesentlich behindern.«

Am Abend starteten die Bomber zu den festgelegten Zeiten aus den Plätzen heraus, sammelten sich am Scheinwerfer und flogen planmäßig nach Süden ab. Unter ihnen die »Lancaster« der Besatzung Gloster.

Der Anflug verlief ohne Zwischenfälle.

»In fünf Minuten erreichen wir den Wendepunkt«, rief Pilot Officer Bair, der neben dem Funker saß, dem Piloten zu.

»Ich sehe ihn bereits«, erwiderte Gloster. »Dort gibt es gelbe Markierungsbomben in rauhen Mengen. Die Pfad-

finder haben damit nicht gespart.«

Über dem Wendepunkt ging Gloster auf einen Kurs von 190 Grad und steuerte auf das Ziel zu, dessen rote und grüne Leuchtmarkierungen kurz darauf in Sicht kamen.

Dicht vor Royan sprangen die Bombenklappen der ersten Welle auf. Die Bombenschützen visierten die farbigen Markierungen durch ihre Zielgeräte vom Typ Mark XIV an und legten die Finger auf die Auslöseknöpfe ...

In dem Augenblick wehrte sich der Kessel.

\*

Obergefreiter Steiger lag auf der Sitzbank hinter dem Steuer des Kfz 17 und schlief. Gefreiter Siebert saß vor den Funkgeräten und döste vor sich hin. Die an einem Bügel befestigten Muscheln der Kopfhörer lagen rechts und links an seinem Hals. Die kleine Lampe am Gerät war so eingestellt, daß sie nur wenig Licht spendete.

Der an der Wagenwand stehende Feldfernsprecher klingelte.

Siebert schreckte hoch und rutschte hinüber. Steiger schnarchte genauso laut wie vorher weiter.

»Sonnenschein, Siebert«, meldete sich der Funkgefreite mit dem Decknamen der Funkstelle.

»Ist Steiger nicht da?« drang die vertraute Stimme des Obergefreiten Fuchs an sein Ohr. Über eine Vermittlung hatte er sich mit der Funkstelle verbinden lassen, um sich durch ein Gespräch mit seinem Freund die Langeweile des

Nachtdienstes zu vertreiben.

»Der schläft«, gab ihm Siebert Bescheid.

»Dann weck ihn. Pennen im Dienst ist verboten«, sagte Fuchs über den Draht. Sofort darauf aber rief der Sanitätshelfer: »Mensch, über uns sind Flugzeuge; deutlich zu hören.« Sofort danach war Fuchs aus der Leitung verschwunden.

Siebert legte den Hörer auf den Feldfernsprecher zurück und lauschte. Auch er vernahm nun das dumpfe Röhren der Flugzeugmotoren. Durch die Ritzen in der Tür drang heller Lichtschein ins Innere des Wagens.

Siebert streifte den Kopfhörer ab und sprang nach draußen.

Durch die Löcher in der Wolkendecke sah er am nächtlichen Himmel schwebende »Christbäume« (Markierungszeichen der RAF-Pfadfinder). Rot und grün gefärbter Feuerschein flackerte in der Gegend von Royan auf.

Siebert rannte zum Kfz 17 und weckte Steiger. »Sie greifen an. Komm raus!«

In Sekundenschnelle stand Steiger neben dem Wagen und blickte nach Süden, wo sich der Lichtschimmer verstärkte.

»Den Geräuschen nach zu urteilen, muß es sich um eine Menge Bomber handeln«, rief Steiger durch den Lärm, der sich ständig steigerte.

Im ganzen Kessel waren die deutschen Soldaten jetzt wach und starrten zum Himmel.

Während die »Christbäume« langsam zur Erde herabschwebten, heulten die ersten Bomben aus den Schächten

der viermotorigen Bomber. Mit donnerndem Getöse schlugen sie im Ziel ein.

Kurz vorher flammten die Scheinwerfer der Festung auf, und die Flak feuerte. Immer mehr Geschütze mischten mit und schickten Granaten zum Himmel hinauf. Das Licht der herumgeisternden Scheinwerfer brach sich an den über Royan schwebenden Wolken, so daß kein Ziel erfaßt werden konnte.

In der Luft gab es einen ungeheuren Knall, der die dumpfen Schläge der hochgehenden Bomben übertönte. Die schwere Flak hatte eine »Lancaster« getroffen. Sie platzte in der Luft auseinander und fiel als brennendes, sich mehrmals überschlagendes Wrack zur Erde herab. Zwei weitere Maschinen ebenfalls in Flammen gehüllt, folgten kurz darauf.

Das Toben der Abwehrschlacht steigerte sich. Die schweren Batterien im Stützpunkt Le Verdon griffen ein. Sie nahmen die Bomber unter Beschuß, die nach Süden abgekommen waren oder über der breiten Girondemündung herumkurvten. Auch sie erzielten Abschußserfolge.

Über Steiger, Siebert und anderen im Wald von La Coubre herumstehenden Soldaten rauschte es auf einmal heftig. Es hörte sich so an, als würde ein D-Zug vom Himmel auf die Erde zurasen.

»Deckung!« brüllte Steiger. Er und Siebert sprangen in Einmannlöcher, die neben dem Fahrzeug ausgehoben waren. Die übrigen Soldaten spritzten auseinander und tauchten in Erdlöchern oder Zickzackgräben unter.

Als alle verschwunden waren, ging das Rauschen in ohrenbetäubenden Lärm über. Mit donnernden Schlägen, begleitet von hellen Explosionsblitzen, gruben sich vier Bomben kurz hintereinander in den Waldboden ein.

Die Erde zitterte und bebte. Bombensplitter, Äste, Zweige und sogar verstümmelte Bäume schwirrten durch die Luft. Neben den beiden Funkern krachte es laut. Holzstücke und Zweige wirbelten in die Einmannlöcher hinein. Sie wagten es nicht, die Köpfe herauszustrecken und nachzusehen, was geschehen war.

Ein paar Minuten vergingen. Im Wald von La Coubre fielen keine Bomben mehr.

»Ist alles klar bei dir?« rief Steiger aus seinem Loch zu Siebert hinüber.

»Ja, bis jetzt noch«, antwortete dieser.

Steiger reckte sich, schob den Kopf langsam höher und blickte über den Rand des Erdloches hinweg. Er konnte nicht genau erkennen, was geschehen war, aber der Funkwagen stand schief, und auf seinem Dach mit der Rahmenantenne lag ein dunkler Gegenstand.

Der Obergefreite verschwand sofort wieder in der Erde, als die nächsten Bomben rauschend, pfeifend und orgelnd vom Himmel herunterkamen. Auch sie gruben sich mit donnerndem Getöse und schnell zuckenden Blitzen in die Erde. Allerdings diesmal nicht so dicht beim Funkwagen wie die erste Lage.

Danach trat im Festungsabschnitt La Coubre Ruhe ein. Auch in Royan ließ die Wucht des Luftangriffs nach. Die

Flak schoß aber noch Sperrfeuer und erzielte weitere Abschußserfolge.

Im eigentlichen Zielgebiet flackerten Brände. Über Hafen und Stadt Royan, in der noch viele Franzosen wohnten, wölbte sich eine rote Feuerglocke.

Die Luft roch nach Rauch, Feuer, Kordit, Benzin- und Ölgasen, als Steiger und Siebert aus ihren Deckungen kletterten und zu ihren Funkwagen hinübergingen.

In dem von Royan herüberleuchtenden Feuerschein erkannten sie daß Bombensplitter die Reifen auf der rechten Seite des Wagens durchlöchert hatten und die Luft entwichen war; deshalb stand das Kfz 17 auch schief.

»Sieh dir das an«, rief der kleine Siebert, der im Rahmen der Seitentür stand und mit der rechten Hand zum Dach hinauflangte. Dort lag ein etwa zwei Meter langes, armdickes Baumstück, dessen aufgesplittertes Holz weiß glänzte.

»Kletter hinauf und sieh nach, was mit der Antenne los ist«, forderte Steiger seinen Kameraden auf.

Siebert turnte nach oben, hockte auf dem Dach und zerrte an dem Baumfragment. Er löste es und schleuderte es in den Wald. Danach kroch er auf allen vieren auf dem Dach herum und untersuchte die rings herum verlaufende Rahmenantenne.

»Und?« rief Steiger, der dem Gefreiten zugesehen hatte.  
»Im Eimer?«

»Nein, nur verbogen. Ich nehme an, daß sie noch funktioniert.«

»Das werden wir sofort überprüfen, wenn dieser Scheißangriff vorüber ist«, sagte Steiger.

Das Dröhnen der Flugzeugmotoren verschwand in östlicher Richtung. Die Kanoniere an den Geschützen stellten das Feuer ein. Ein paar Nachzügler der RAF-Bomberflotte luden noch ihre Bomben ab und gingen dann auf Kurs zum Sammelplatz Cognac.

Die Kanoniere der schweren Batterie setzten eine Art Schlußpunkt hinter den ersten Akt dieses grausamen Schauspiels. Sie feuerten auf einen einzelnen Bomber, der über der Girondemündung im Licht eines Scheinwerfers zu sehen war. Innerhalb von 60 Sekunden stand die »Lancaster« in hellen Flammen und stürzte ab. Die erste Phase des Luftangriffs war vorüber.

Die Soldaten atmeten auf. Keiner von ihnen ahnte, daß es ein ebenso schreckliches Nachspiel geben würde.

Hoch über ihnen schlug der Tod nochmals zu. Diesmal war daran aber keine deutsche Flakgranate schuld, sondern etwas ganz anderes.

\*

Im dritten Pulk der ersten Angriffswelle flog Pilot Officer Gloster mit seiner »Lancaster« das inzwischen nicht nur durch die rot-grünen Leuchtmarkierungen, sondern auch durch Brände gut erkennbare Ziel an.

Der Bombenschütze lag am Mark XIV, beschattete das Zielgerät von beiden Seiten mit den Handflächen und

blickte durch die Optik.

»Dreißig Sekunden lang stur geradeaus und absolut die Höhe halten«, befahl er dem Piloten, als er zum Abwurf ansetzte. Gloster mußte dem Sergeant jetzt gehorchen, denn wenn die Bomben geworfen wurden, war nicht mehr der Pilot Kommandant der Maschine, sondern der Bombenschütze. Dabei spielte der höhere oder niedrigere Dienstgrad keine Rolle.

Gloster hielt sich an die Anweisung und flog in der angewiesenen Höhe das Ziel an.

Die Bomben fielen aus dem Schacht. Die Maschine machte einen Hopser nach oben, als sie von ihrer schweren Fracht befreit war. Die Bombenklappen fuhren zu, Gloster drehte bei und ging auf 90 Grad. Da die Wolkendecke jetzt aufriß, konnten er und seine Besatzung die Bahnlinie verschwommen erkennen, die von Royan nach Saintes führte. In der Ferne schimmerte etwas später die Flugplatzbeleuchtung von Cognac, die inzwischen eingeschaltet worden war.

Kurz vor dem Sammelpunkt passierte es.

»Von links kommt ein dunkler Schatten auf uns zu, Skipper«, meldete der im Drehturm auf dem Rumpf sitzende Schütze.

»Höhe?« fragte Gloster.

»Auf unserer.«

»Was für ein Typ?«

»Soweit ich es erkennen kann, Viermot.«

»Der wird uns gleich erkennen und abdrehen«, meinte

Gloster.

Er irrte sich.

In der anderen »Lancaster« saß offenbar eine junge Besatzung, die ihren ersten Einsatz flog. Pilot und Crew übersahen in der für sie noch ungewohnten Feindflugatmosphäre, verbunden mit Hunderten von ungewohnten Eindrücken anscheinend, daß sie auf Kollisionskurs zu Glosters Maschine flogen.

»Skipper, sie rasen genau auf uns zu und haben uns immer noch nicht erkannt«, alarmierte der Turmschütze den Piloten.

Gloster reagierte sofort. Er ließ die Positionslampen einschalten, trat ins Seitensteuer und legte die Steuersäule nach rechts.

Zu spät!

Die »Lancaster« stürzte förmlich auf Glosters Bomber zu. Erst im letzten Moment, als die roten, grünen und weißen Positionslichter aufflammten und ein großer, dunkler Schatten vor dem Cockpit auftauchte, warf der junge Pilot die Steuersäule zur Seite.

Doch die tonnenschwere Masse reagierte nach dem Trägheitsgesetz und raste sekundenlang in der alten Richtung weiter, so daß die Tragflächenenden ineinanderkrachten, abbrachen und wegflogen. Beide Maschinen stürzten in die Tiefe.

Gloster erkannte sofort, daß es hier nur noch eines gab.

»Aussteigen!« brüllte er ins Mikrofon.

Er und die alten Füchse seiner Besatzung hingen kurz

darauf an den Fallschirmen und schwebten langsam zur Erde hinab. Die »Lancaster« aber stürzte mit heulenden Motoren und schrillum Pfeifen ab, bohrte sich mit lautem Knall in die Erde und brannte aus. Wie es der Besatzung des anderen Bombers ergangen war, blieb ungewiß.

Pilot Officer Gloster bemerkte, daß ihn der Wind auf den Flugplatz Cognac zutrieb. Südlich davon brannte ein Scheinwerfer, dessen heller Strahl senkrecht nach oben gerichtet war. Anscheinend hatten ihn die Franzosen als Navigationshilfe für die alliierten Flieger in Betrieb gesetzt.

Gloster landete am Rand eines Weinfeldes, das an der von der Stadt zur Flugbasis führenden Straße lag.

Er schnallte den Fallschirm ab, betastete seinen Körper und stellte fest, daß alles in Ordnung war. Danach ging er auf das asphaltierte Band zu, über das gerade ein Auto mit abgeblendeten Scheinwerfern in Richtung Stadt rollte.

Der Brite kam nur einige Dutzend Meter weit.

Plötzlich flammte eine Taschenlampe vor ihm auf, deren Lichtstrahl auf sein Gesicht gerichtet war. Geblendet zog er die Augenlider zusammen.

Eine rauhe Stimme rief ihm etwas zu, das er nicht verstand. Kurz darauf näherte sich ihm ein Mann, der eine Baskenmütze, am Arm eine Binde trug und eine Maschinenpistole in den Händen hielt.

»Allemand?« rief er Gloster zu.

Da wurde dem RAF-Piloten klar, daß die beiden französischen Freischärler die Situation verkannten und ihn anscheinend für einen deutschen Fallschirmjäger hielten.

Das bedeutete höchste Gefahr, denn der Franzose mit der MPi brauchte nur den Zeigefinger zu krümmen, dann war Gloster ein toter Mann.

\*

Obergreifer Steiger stieß den kleinen Siebert an, der neben ihm auf der Sitzbank vor den Funkgeräten saß, Körper und Kopf an die Seitenwand gelegt hatte und schlief.

Siebert zuckte zusammen, öffnete die Augen und blinzelte Steiger an »Was ist los?« fragte er mit müder Stimme.

»Ich glaube, die Brüder greifen nochmals an«, rief ihm der Obergreife zu.

Siebert war sofort hellwach. »Wie kommst du darauf?«

»Hörst du denn nicht das Brummen?«

Siebert lauschte und sagte: »Tatsächlich.«

Nach dem ersten Luftangriff war eine Stunde vergangen. Die Funker hatten die Geräte überprüft und festgestellt, daß sie trotz der beschädigten Antenne noch funktionierten. Die durchlöcherten Reifen wollten sie am nächsten Tag flicken.

Das Brummen verstärkte sich und ging in das charakteristische Dröhnen über, das sie vom ersten Angriff her kannten. Die Flak begann zu schießen. Durch die Ritzen der Tür schimmerte wieder das hellweiße Licht von Zielmarkierungen.

»Raus aus dem Kasten«, drängte Siebert.

Steiger nahm die Kopfhörer ab und legte sie auf den Tisch vor die Geräte. Er knipste die kleine Lampe aus und stieg aus dem Funkwagen. Siebert sprang sofort hinter ihm her. Auch in den übrigen Unterkünften und Stellungen waren die Soldaten auf das Brummen aufmerksam geworden, das von Nordosten heranzog.

Am Himmel flammten neue »Christbäume« auf, die wieder über Stadt und Hafen Royan standen. Auch der rotgrüne Schein war plötzlich wieder zu sehen.

Die Wolkendecke über der Festung hatte sich etwas aufgelockert, so daß die Lichtbündel der Scheinwerfer sie durchbrachen. Sie erfaßten eine Maschine, die in etwa 3.000 Meter Höhe über Royan herumkurvte.

»Das ist bestimmt ein Pfadfinder«, rief Steiger.

Das Flakfeuer konzentrierte sich auf den Bomber, so daß er innerhalb von wenigen Sekunden in ein Netz von Licht und explodierenden Granaten eingehüllt war. Er bekam mehrere Treffer, explodierte und stürzte ab.

Das unheimliche Dröhnen des anfliegenden Bomberverbandes verstärkte sich immer mehr. In der Luft flammte plötzlich ein rotes Licht auf, das an einem Fallschirm zur Erde herabschwebte.

»Sie greifen an«, rief Steiger, faßte Siebert am Arm und zerrte ihn zu den Erdlöchern hinüber, in denen sie verschwanden.

Die ersten Bomben rauschten vom Himmel und explodierten mit dumpfen Knallen.

Die Bedienungen der Fla-Geschütze arbeiteten wieder

mit höchster Geschwindigkeit. Granate um Granate donnerte aus den Rohren der Festung. Leuchtspriraketen der leichten und mittleren Flak rasten durch die Luft. Der Kampflärm steigerte sich abermals zu einem höllischen Inferno, das die Ohren betäubte und die Nerven der Soldaten zum Flattern brachte.

Wieder schlugen Bomben in den Wald bei La Coubre und in der Nähe anderer Stellungen ein. Doch es handelte sich dabei nicht um gezielte Würfe. Die Hauptwucht des Angriffes richtete sich gegen Royan.

In der Stadt und im Hafen wurden die Trümmer nochmals von den Bomben durchpflügt, und das, was noch stand, fiel der Vernichtung anheim. Zu den bereits lodern den Bränden kamen neue hinzu. Rettungsmannschaften, die sofort nach dem ersten Luftangriff an die Arbeit gegangen waren, zogen sich in Deckungen zurück. Viele mußten ihr sofortiges Eindringen in das von der RAF angerichtete Chaos mit dem Leben bezahlen.

Brennende Bomber stürzten vom Himmel, schlugen mit ungeheurem Getöse auf das Land oder fielen ins Wasser.

Siebert hockte in seinem Loch, hielt sich die Ohren zu und drückte sein schmales Gesicht auf die Oberschenkel. Er verlor das Gefühl für die Zeit und wußte nicht, wie lange er in dieser Stellung ausgeharrt hatte, als er plötzlich einen harten Schlag in den Nacken bekam. Er zuckte zusammen, richtete sich auf und löste die Hände von den Ohren.

»Komm raus aus deiner Höhle«, rief ihm Steiger zu, der ihn mit dem Fuß angestoßen hatte. »Der Angriff ist

vorbei.«

Siebert richtete sich auf und kroch aus dem Loch. Jetzt erst bemerkte er, daß die Feuerglocke südlich von ihnen noch heller und brandroter war als nach dem ersten Angriff.

»Das ist eine Sauerei ersten Grades«, schimpfte Steiger. »Die Amis und Tommys wissen doch genau, daß in Royan hauptsächlich Franzosen leben. Und sie schrecken nicht davor zurück, ihre Verbündeten mit Bomben anzugreifen.«

Die beiden gingen zu ihrem Wagen, stiegen ein und hörten dabei schon aus den Kopfhörern, daß sie von der Gegenstelle gerufen wurden.

Steiger schaltete den Sender ein und antwortete.

Sofort nach dem zweiten Angriff setzten in Royan die Rettungs- und Löschmaßnahmen wieder ein. Doch die Mannschaften wußten nicht, wo sie beginnen sollten, denn das Chaos war fürchterlich.

\*

Der französische Freischärler, vor dem Pilot Officer Gloster stand, ließ den RAF-Piloten nicht aus den Augen. Auch die Mündung der MPi war immer noch auf den Flieger gerichtet.

Schließlich machte er dem RAF-Piloten durch Zeichen klar, daß er die Hände hochnehmen und auf die Straße zugehen sollte. Gloster gehorchte.

Die vor der Festung Royan liegenden französischen

Maquisards und auch Offiziere der Befehlsstelle, die sich auf dem Flugplatz Cognac befand, waren anfangs seltsamerweise des Glaubens, daß es sich um einen Angriff deutscher Flugzeuge gehandelt habe. Die abgesprungenen RAF-Flieger hielten sie für deutsche Fallschirmjäger, die von ihnen sogar bereits in der Luft unter Beschuß genommen worden waren. Viele Engländer mußten diese Verwechslung mit dem Leben bezahlen.

Gloster konnte von Glück sprechen, daß die beiden Franzosen Zweifel darüber bekamen, wen sie vor sich hatten, einen Deutschen oder einen Engländer. Sie waren deshalb zu dem Entschluß gekommen, Gloster zur Befehlsstelle nach Cognac zu bringen, um dort seine genaue Identität feststellen zu lassen. Das rettete ihm das Leben.

In einer Baracke auf dem Flugplatz wurde er einem französischen Offizier vorgeführt, der Englisch sprach. Wenig später klärte sich alles auf. Gloster erläuterte dem Offizier und den übrigen im Raum anwesenden Franzosen, was in Wirklichkeit geschehen war.

Die Befehlsstelle unterrichtete daraufhin sofort alle französischen Einheiten und verbot das Schießen auf die an Fallschirmen landenden Flieger.

In Royan gingen in den nächsten Stunden immer noch Bomben mit Langzeitzündern hoch, was die Rettungsarbeiten sehr erschwerte.

Der Morgen graute. Erst jetzt wurde das wahre Ausmaß der Katastrophe voll und ganz sichtbar. Überall im Stadt-

und Hafengebiet loderten Brände. Rauchsäulen stiegen in den Himmel. Wohnhäuser und sonstige Gebäude waren zu 75 Prozent zerstört, der restliche Prozentsatz war mehr oder weniger stark beschädigt worden. Die Bomben waren vor allem in die Wohn- und Geschäftsviertel an der Rue de la Republique und der Rue Cambetta gefallen. Über die Hälfte der 1.500 bis 2.000 französischen Bewohner waren getötet worden. Viele von ihnen lagen noch unter den Trümmern; darunter Verwundete, die vor ihrer Bergung starben.

Die deutschen Stellungen an der Ostfront, im sonstigen Festungsbereich und auch auf der Halbinsel Le Verdon (Gironde-Süd) hatten dagegen so gut wie nichts abbekommen. Sie waren nach dem Bombardement sofort wieder funktionsfähig und einsatzbereit.

Warum waren ausgerechnet Franzosen, deren Wohn- und Geschäftshäuser samt Hafen bombardiert worden? Das war die große Frage und zugleich auch ein Rätsel.

Die Franzosen zählten schließlich zu den Verbündeten der Engländer und Amerikaner, nachdem ihr Land von diesen befreit worden war. Französische Truppen kämpften auf seiten der Alliierten mit. Am 9. September 1944 hatte General de Gaulle eine neue französische Regierung gebildet, an deren Spitze er stand. Am 23. Oktober 1944 war diese Regierung von den Engländern und Amerikanern anerkannt worden. Tatsachen, die rein äußerlich und offiziell die Freundschaft zwischen Franzosen, Engländern und Amerikanern dokumentierten. Und trotzdem nun das

Debakel von Royan, bei dem sozusagen Freunde ihre Freunde angriffen, ihnen schweren Schaden zufügten und viele von ihnen töteten.

Es gibt bis heute noch keine genaue Erklärung dafür. Eventuellen Aufschluß vermittelnder Dokumente sind vermutlich in irgendwelchen Archiven deponiert und werden sicherlich geheimgehalten. Das deutet darauf hin, daß die Engländer, beziehungsweise auch die Amerikaner, heute noch nicht zugeben wollen, wer die Katastrophe herbeigeführt hat und folglich daran die Schuld trägt.

Die Flieger der RAF indessen konnten damals nicht ahnen, daß das Bombardement politische Verwicklungen heraufbeschwören würde.

Sie hatten den Auftrag bekommen, ihre Bomben dort zu werfen, wo die Zielmarkierungen zu sehen waren. Und das war geschehen.

Die über Royan hereingebrochene Katastrophe führte etwas herbei, was normalerweise kaum zustande gekommen wäre. Freund und Feind, Verteidiger und Belagerer, reichten sich die Hände. Vorübergehend kannten sie nur das gemeinsame Ziel, der vernichteten Stadt und ihren überlebenden Bewohnern zu helfen.

Der deutsche Festungskommandant genehmigte, daß die französische Marinefeuerwehr aus dem benachbarten La Rochelle (ebenfalls noch deutsche Festung) an den Lösch- und Rettungsarbeiten in Royan teilnehmen durfte. Ferner wurde ein neuntägiger Waffenstillstand vereinbart, damit die Hilfsmaßnahmen ungestört durchgeführt werden

konnten. Verwundete Franzosen wurden von deutschen Sanitätsstellen behandelt und versorgt.

Doch diese Eintracht war nur von kurzer Dauer.

»Ich glaube, bald ist der Ofen vollkommen aus«, sagte Obergefreiter Steiger zu Siebert.

Die beiden saßen vor ihren Funkgeräten, aßen trockenes Brot, schoben scheinchenweise Hartwurst in den Mund und spülten mit einem Becher Rotwein nach.

»Wie kommst du darauf?«

»Stell dich nicht so dämlich an«, fauchte Steiger. »Du hörst doch fast jeden Tag den Wehrmachtsbericht und weißt genau, wie beschissen die Lage ist. Amis und Tommys stehen mitten in Deutschland; die Russen werden bald Berlin einkassieren. Und bei uns hier geht es auch nicht mehr lange so weiter. Eines Tages drehen sie uns den Hals um: Darauf kannst du jetzt schon einen trinken.«

Er blickte durch die offenstehende Tür nach draußen. Grauer Morgennebel wallte über das feuchte Gras und den Wald. Kühle Aprilluft drang zu den beiden herein, die nach Meer roch.

»Vielleicht holt uns die Marine noch heraus«, blieb Siebert noch optimistisch.

»Den Zahn kannst du dir ziehen lassen«, meinte Steiger mißmutig. »Du mußt dich allmählich damit abfinden, daß wir vollkommen abgeschrieben sind. Hin und wieder bekommen wir noch ein paar Funkprüche aus Deutschland, aber das ist auch alles. Ansonsten kümmert sich kein

Aas mehr um uns. Von uns erwartet man nur noch eins ...«

»Was?« fragte Siebert.

»Kämpfen und sterben«, sagte Steiger.

\*

Die Franzosen bereiteten zu dieser Zeit zusammen mit Engländern und Amerikanern eine Großoffensive gegen die deutschen Atlantikfestungen vor, vor allem gegen Royan. Das Unternehmen trug den Decknamen »Venerable«. Es sollte zu Lande, zu Wasser und aus der Luft durchgeführt werden.

Aufgrund des Kräfteverhältnisses hatten die Soldaten in Royan und Le Verdon von vornherein keine Chance, das Duell zu gewinnen.

Allein die französische Armeeabteilung Atlantik (Oberbefehlshaber General de Larminat) verfügte über 50.000 Mann, denen etwa 8.000 Deutsche gegenüberstanden. Hinzu kamen noch die Kräfte, die Amerikaner und Engländer zur Verfügung stellten. 280 deutschen Geschützen standen 3.000 alliierte gegenüber. Doch die Artillerie der Angreifer wurde noch verstärkt. Die Deutschen besaßen keinen einzigen Panzer, keine Flugzeuge und keine Schiffe. Man kann behaupten, daß es im ganzen Zweiten Weltkrieg keine Offensive mit einem derartig unterschiedlichen Kräfteverhältnis gegeben hat.

Die alliierte Planung sah außerdem noch vor, daß zum erstenmal ein neuartiges Kampfmittel mit einer geradezu

entsetzlichen Wirkung massiert eingesetzt werden sollte.

So hatte das Ganze von vornherein den Charakter eines Massakers, eines blutigen Gemetzels, das man ohne weiteres hätte vermeiden können. Denn nicht nur den Deutschen, sondern auch den Franzosen und ihren Verbündeten war bekannt, daß der Krieg innerhalb kurzer Zeit beendet sein würde. Und mit der deutschen Kapitulation hätte auch automatisch die Festung Royan übergeben werden müssen. Es bestand also, strategisch gesehen, überhaupt kein Grund, mit derartigen Massen und Mitteln gegen einen verlorenen Haufen vorzugehen.

Doch die Provisorische Regierung der Französischen Republik wollte diesen Kampf. Vielleicht hat bei dieser Entscheidung der Wunsch eine Rolle gespielt, einen »großen Sieg« an die eigenen Fahnen heften zu können.

Das alliierte Oberkommando (Eisenhower) und auch der französische Generalstab (»Defense Nationale«) waren einverstanden.

Anfang April 1945 fuhr der Chef des französischen Generalstabs, General Juin, nach Cognac. Dort besprach er mit General Larminat nähere Einzelheiten der kommenden Offensive.

Es wurden ferner zwischen amerikanischen und französischen Offizieren Absprachen getroffen, die das Zusammenwirken der französischen Luftstreitkräfte mit dem britischen Bomberkommando und der amerikanischen 8. Luftflotte sicherstellten.

Bis zum 13. April 1945 waren alle Vorbereitungen

abgeschlossen.

Das Unternehmen begann mit dem Auslaufen eines Schiffsverbands aus dem Hafen von Plymouth. Während er die Bretagne ansteuerte und weiter nach Süden vorstieß, herrschte auf den Bomberflugplätzen in England Hochbetrieb. Auch französische Luftstreitkräfte bereiteten sich auf den Angriff vor.

Am Morgen des 14. April 1945 fanden letzte Flugbesprechungen statt. Hauptthema: die Wetterlage. Die Prognose der Meteorologen: gute Bedingungen, keine wesentlichen Störungen oder Behinderungen. Also auch auf diesem Sektor optimale Fakten.

Die Besatzungen gingen oder fuhren zu ihren viermotorigen Bombern, von den Amerikanern »heavies« (Schwere) genannt.

In schneller Reihenfolge starteten die »Lancasters«, »Liberators« und »Flying Fortresses« (B17) aus den Flugplätzen heraus, drehten ihre Platzrunden und nahmen dabei letzte Funktionsteste vor, um danach zu den Sammelpunkten an der Küste zu fliegen.

Aus den Warteräumen gingen sie in vielen Pulks auf Kurs nach Süden. Eine gewaltige Luftarmada dröhnte durch den Himmel. Etwa 4800 Motoren dröhnten, Propellerblätter zerrissen die Luft und wirbelten sie durcheinander. Fast 2500 Schützen hockten hinter ihren MG. Sie kontrollierten ständig den Luftraum, aber kein deutscher Jäger tauchte auf, um in die riesige Phalanx einzubrechen, denn die deutsche Luftwaffe existierte nur noch in Fragmenten.

Auch die Flak war verschwunden. Deshalb hatten die Besatzungen auf ihrem Flug über Frankreich hinweg so gut wie nichts zu befürchten.

In das Timing der Luftstreitkräfte waren auch die US-Jagdbomber vom Typ Thunderbolt (P47) einbezogen worden, die zum Flugplatz Bordeaux-Merignac verlegt worden waren. Die Piloten saßen einsatzbereit in ihren Jagdeinsitzern, die teils mit Bomben, teils mit Raketen- geschossen ausgerüstet waren. Sie sollten zu genau fest- gelegten Zeiten starten und die ihnen zugewiesenen Ziele im Tiefflug angreifen. Zwanzig Minuten vor Erreichen des Zieles legten die Besatzungen in den viermotorigen Bombern der ersten Welle die Sauerstoffgeräte an. Die Piloten gingen auf die befohlene Angriffshöhe von 4.000 Metern.

Die Bombenschützen legten sich in die Kanzeln und schalteten die Zielgeräte ein. Sie und auch die Piloten waren bei mehreren Einsatzbesprechungen über die Ziele informiert worden, die sie bombardieren sollten. Die Panne des Januarangriffs sollte sich nicht wiederholen. Obwohl in dieser Hinsicht nicht mehr viel passieren konnte; denn Stadt und Hafen Royan waren zwar, so gut es ging, aufgeräumt worden, aber trotzdem noch ein Trümmer- haufen.

Hauptziele des ersten Angriffs waren die Halbinsel Le Verdon – dort sollten die schweren Flak-Batterien ver- nichtet werden – und das große Abwehrsystem im Wald von La Coubre.

Dort standen Steiger und Siebert an diesem Morgen mit ein paar anderen Soldaten vor Bombentrichtern und unterhielten sich. Hauptthema wie immer: Was wird aus der Festung? Was wird mit uns geschehen?

Sie wußten, daß aufgrund der allgemeinen Kriegslage und anderer Anzeichen innerhalb von kurzer Zeit irgendeine Entscheidung über ihr weiteres Schicksal fallen mußte. Noch hofften sie, daß es zu einer friedlichen Lösung, zu einer Übergabe der Festung ohne Kampf und Blutvergießen, kommen würde; denn in dieser Hinsicht bahnte sich in anderen Festungen etwas an, wie zum Beispiel bei La Rochelle.

Die Gespräche verstummten plötzlich, denn weit entfernt war das dumpfe Dröhnen, Röhren und Brummen von Motoren zu hören. Geräusche, die sie kannten und fürchteten.

»Das sind Bomber«, rief Steiger. Er und Siebert setzten sich in Bewegung, liefen zu einer Waldlichtung hinüber, von der sie freie Sicht zum Himmel hatten. Die übrigen rannten hinter den beiden Funkern her.

Sie blickten über die Gipfel der Nadelbäume hinweg, konnten aber noch nichts erkennen. Nur die Motoren-geräusche schwollen an.

»Ich schätze, das sind genauso viele wie im Januar«, rief Steiger.

»Wenn nicht noch mehr«, ergänzte Siebert.

In dem Augenblick tauchten im schwachen Dunst am Himmel die ersten Bomber auf, die lange Kondensstreifen

hinter sich herzogen. Von der Erde her gesehen wirkten sie wie kleine Insekten, die im Licht der Sonne silbrig glänzten und harmlos wirkten.

Die Flak-Batterien in Royan und Gironde-Süd eröffneten das Feuer. Die ersten 8,8- und 10,5-cm-Granaten zerplatzten am vordersten Bomberpulk.

Dahinter tauchten vier weitere Formationen von Viermotorigen auf. Das Dröhnen der Bomberarmada schwoll zu einer Lautstärke an, wie sie die Soldaten in den Gironde-Festungen noch nie gehört hatten.

Steiger stieß Siebert an, dessen Gesicht weiß geworden war. »Jetzt braten sie uns einen über, daß uns Hören und Sehen vergeht«, rief er ihm zu. »Los, in Deckung!«

Die beiden Funker rannten zum Wagen hinüber. Steiger riß die Tür auf. Vor den Geräten saßen zwei Gefreite, die zu Steigers Funktrupp gehörten und gerade Dienst hatten, Kopfhörer auf ihren Ohren. Einer von ihnen tastete mit der Morsetaste einen Funkspruch durch.

Steiger stieß ihn an und zog ihm die Hörer vom Kopf. »Kommt raus aus der Schachtel und geht in Deckung!«

»Aber wir müssen doch den Spruch durchtasten ...«

»Raus, habe ich gesagt«, brüllte ihn Steiger an. »Auf diesen Scheißfunkspruch kommt es jetzt auch nicht mehr an.« Er und Siebert sprangen in Erdlöcher. Die beiden Gefreiten stürzten aus dem Kastenwagen, liefen ein paar Meter über den schmalen Waldweg und verschwanden in einem Zickzackgraben.

Bei den ersten Viermot-Pulks sprangen die Bomben-

klappen auf.

Rings um die schweren Bomber zuckten pausenlos die Blitze explodierender Flakgranaten. Die Viermotorigen schwankten.

8,8-cm-Granaten zerplatzen direkt unter der Tragfläche einer Maschine und rissen sie ab. Das Flugzeug fiel aus der Formation heraus und trudelte zur Erde. Die Besatzung hing wenig später an den Fallschirmen.

Sekunden darauf lösten die Bombenschützen der anderen Viermots die Sprenglasten aus.

Das war der Anfang der Hölle, die nun über Royan und Le Verdon hereinbrach.

Mit grellem Pfeifen sausten die Bomben nach unten, schlugen ein und gingen mit donnerndem Getöse hoch.

Die nächsten Pulks lösten aus. Von da ab prasselten pausenlos, wie bei einem artilleristischen Trommelfeuer, Bomben auf die Festungen herab.

Sie schlugen in den Wald von La Coubre ein, durchpflügten den Boden, warfen Gräben und Erdlöcher zu, zerfetzten die Stacheldrahtverhaue und vernichteten MG-Stellungen samt den Bedienungen.

In das Donnern der hochgehenden Bomben mischten sich die Schreie der Verwundeten und Sterbenden. Überall ertönten Rufe nach den Sanitätern. Doch die Männer mit den blauen Uniformen, dem Äskulapabzeichen und der Rot-Kreuz-Armbinde konnten nicht helfen, da sie durch diese Wände aus Explosionen, Myriaden von Splittern, herumwirbelnden Zweigen, Ästen und Bäumen, Dreck und

Gestein nicht hindurchkamen.

Über Steiger und Siebert ertönte grelles Rauschen und Zischen; es hörte sich so an, als würde ein unsichtbarer Gigant mit seinem Riesenmaul schmatzen.

Jetzt ist es aus, schoß es durch Steigers Kopf. Jetzt bist du dran. Er machte sich so klein wie eben möglich, verkroch sich förmlich in sich selbst. Nur noch ein Häufchen Todesangst. Siebert erging es ähnlich. Auch er wartete darauf, daß in wenigen Sekunden die große Dunkelheit über ihn herfallen und ihn nie wieder freigeben würde.

Kurz hintereinander explodierten drei Bomben in unmittelbarer Nähe der Erdlöcher, in denen die Funker hockten. Die Erde zitterte und bebte. Mit weit aufgerissenen Augen sah Steiger, wie das hellbraune Erdreich sich hin und her schob und sich auf ihn zubewegte.

Feuerblitze rasten über die runde Öffnung hinweg; Bombensplitter zischten und fauchten. Die Trommelfelle schienen gerissen zu sein, denn Steiger konnte plötzlich nichts mehr hören.

Danach trat in dem Abschnitt, in dem die Funker lagen, Ruhe ein; das heißt, dort fielen keine Bomben mehr. Der Schwerpunkt des Angriffs verlagerte sich nach Osten, zur HKL an dem schmalen Fluß Seudre, der bei Marennes ins Meer mündet. Die Bomben zerschlugen die Stellungen, zerfetzten die Stacheldrahtsicherungen, drückten Gräben ein oder schütteten sie zu. Nur die in Panzertürmen und Betonbunkern liegenden Einheiten waren einigermaßen geschützt.

Obergreifer Steiger kam es wie ein Wunder vor, daß er noch lebte. Er richtete sich langsam auf und spürte, wie sein Gehör langsam wieder aus der Betäubung erwachte. So hörte er auch, daß in seiner Nähe etwas zischte, knackte und prasselte.

Der Funkwagen, durchfuhr es ihn. Vorsichtig reckte er sich, spähte über den Rand des Erdloches und erkannte, daß er mit seiner Vermutung richtig lag.

Das Fahrzeug war voll getroffen und in ein Wrack verwandelt worden, das zu einem kahlen Gerippe aus verbogenen Blech und Stahlteilen ausbrannte. Das Feuer brachte die an der Seite befindlichen Benzinkanister zur Explosion, die das Ende des Funkwagens noch perfekter machten.

Bis dahin hatten die viermotorigen Riesenvögel ausschließlich Sprengbomben mit der Absicht geworfen, die deutschen Stellungssysteme zu zerschlagen und die Festungsbesatzung in die Deckungen zu zwingen.

Die darauf folgenden Bomberpuls setzten zum erstenmal im Zweiten Weltkrieg massiert eine der scheußlichsten Waffen ein: Napalm-Bomben.

Nicht nur in der HKL, sondern auch im Abschnitt La Coubre verwandelten die Spezialbomben – aus der Luft herabrauschende Flammenwerfer – die ganze Gegend in ein Feuermeer, das abscheulich stank und aus dem schwarze Rauchschwaden hochstiegen. Unter gräßlichsten Qualen kamen deutsche Soldaten darin um. Überall waren die Todesschreie von Brennenden zu hören, die plötzlich

verstummt. Soldaten sprangen brennend aus ihren Deckungen, warfen sich auf den Boden, um die Flammen an ihrer Kleidung zu ersticken. Viele kamen so mit dem Leben davon, erlitten aber fürchterliche Brandwunden.

Die Funker hatten wieder einmal Glück. In ihrem Abschnitt fielen zwar auch Napalm-Bomben, doch sie lagen weit von ihnen ab und wurden ihnen nicht gefährlich.

Nach dem Abwurf dieser höllischen Wurfkörper ließ die Wucht des Angriffs nach. Die letzten Viermots warfen ihre Lasten, drehten bei und flogen in Richtung Cognac ab.

In Royan und Le Verdon atmete man auf. Die Soldaten kamen aus ihren Stellungen, Bunkern und Deckungen. Jetzt begann die Arbeit der Sanitäter, die zu den Verwundeten liefen, um sie zu versorgen; zu Sterbenden, um ihnen die Augen zuzudrücken.

Noch einmal wurden alle wieder in die Deckungen gezwungen, als die »Thunderbolts« aus Bordeaux über die Gironde heranrasten, sich in zwei Keile teilten, um Royan und Le Verdon mit Bomben und Bordwaffen anzugreifen. Doch das war für die Soldaten mehr ein Kinderspiel gegenüber dem, was sie vorher erlebt hatten.

An diesem ersten Angriffstag setzten auch die französischen Kräfte auf dem Land zum Vorstoß an. Sie hatten dazu zwei Kampfgruppen gebildet, von denen die Gruppe-Nord auf die deutschen Hügelstellungen bei Medis und die Gruppe-Süd auf Semussac vorgingen. Es gab dort keinen nennenswerten Widerstand, so daß die Angriffsziele erreicht werden konnten.

Aber noch war Royan fest in deutschen Händen, und die Franzosen wußten, daß die Deutschen sich hartnäckig verteidigen würden.

Am zweiten Angriffstag (15. April 1945) griff die riesige Flotte der viermotorigen Bomber nochmals an. In den Schächten hingen vorwiegend Napalm-Bomben, deren Feuermassen in die Schießscharten der Panzertürme, Bunker, Kasematten und andere Stellungen eindringen und die Bedienungen vernichten sollten.

Die RAF-Bomber warfen dabei über 1.120 Tonnen Napalm-Bomben ab; der amerikanische Angriffsbericht sprach von »460.000 Gallonen eines neuen flüssigen Brennstoffs« (eine amerikanische Gallone = 3,785 Liter, abgeworfen also etwa 1,8 Millionen Liter).

Die Napalm-Bomben richteten zwar verheerende Schäden an, verursachten Verluste, konnten aber das deutsche Verteidigungssystem trotzdem nicht völlig lahmlegen.

Nach dem Bombardement griffen die französischen Verbände wieder an. Ein Schwerpunkt war dabei im Frontabschnitt Medis für die Gruppe-Nord die befestigte Hügelstellung von Belmont, die deutscherseits Panzerbastion 3 genannt wurde. Es handelte sich hierbei um eine Reihe von Panzertürmen aus Beton, die unterirdisch miteinander verbunden waren. Außerdem waren dort viele MG in Stellung gebracht worden; vor ihnen Minenfelder und Stacheldrahthindernisse, dahinter in einem Laubwald gut getarnte Geschütze und Granatwerferstellungen, die

sich auf bestimmte Angriffszonen eingeschossen hatten. Trotzdem aber waren die Deutschen den Angreifern personal und auch waffenmäßig von vornherein unterlegen. Sie traten dennoch zum Kampf an und wehrten sich.

Auf französischer Seite griffen das 4. Zuavenbataillon, ein Panzerbataillon der 12. Kürassiere und das 3. Bataillon der Marinefusiliere an.

Aus allen Stellungen des deutschen Abwehrsystems schlug ihnen heftiges Feuer entgegen. Die Panzer kamen kaum voran, da ihnen nicht nur die deutsche Abwehr Schwierigkeiten machte, sondern auch das mit Unmengen von Bomben- und Granattrichtern übersäte Gelände. Den Besatzungen blieb deshalb nichts anderes übrig, als ihre Munition zu verschießen, auszubooten und zusammen mit der übrigen Infanterie vorzugehen.

Auf deutscher Seite machte sich schon bald der Mangel an Munition aller Art bemerkbar, so daß ein Geschütz nach dem anderen ausfiel, die MG das Feuer einstellen mußten und nur noch Gewehre und Handgranaten eingesetzt werden konnten.

Aus diesen Gründen waren die Verteidiger am Nachmittag gezwungen, den Kampf einzustellen und sich zurückzuziehen, um nicht durch Handgranaten umzukommen, die die Franzosen nun durch die Schießscharten in die Panzertürme und Bunker warfen.

Damit war in diesem Abschnitt für die französische Gruppe-Nord der Weg nach Royan frei.

Die französische Kampfgruppe Süd stieß in ihrem

Abschnitt ebenfalls auf hartnäckigen Widerstand. Allgemein wunderten sich die Franzosen darüber, daß die Deutschen nach den furchtbaren Luftangriffen überhaupt noch weiterkämpften. Sie hatten geglaubt, eine völlig demoralisierte Truppe vorzufinden, deren Kampfkraft auf Null gesunken war. Doch das stellte sich nun als Irrtum heraus.

Die Verteidiger gaben erst dann auf, wenn sie wirklich nichts mehr besaßen, mit dem sie den Kampf fortsetzen konnten. So kam es, daß der Stützpunkt von den Angreifern immer mehr eingeengt werden konnte.

Im Raum Royan kämpften schließlich nur noch die Stützpunkte auf der Pointe des Vallieres, auf der Hafemole, im Fort Royan und im Hotel du Golf (Gefechtsstand des Festungskommandeurs in einem Bunker) weiter.

Nördlich davon, im Raum Seudre und La Coubre, gestaltete sich die Lage ähnlich. Dort gelangen einem französischen Marine-Freikorps der Übergang über den schmalen Fluß Seudre und die Bildung eines Brückenkopfes am linken Ufer. Diese Erfolge waren aber auch wesentlich wieder darauf zurückzuführen, daß den Verteidigern die Kampfmittel ausgingen und Nachschub überhaupt nicht zur Verfügung stand.

Im Zuge dieser örtlichen Operation fielen den Franzosen auch die Lazarette in die Hände. Zusammen mit anderen Soldaten mußte der Obergefreite Fuchs den Weg in die Gefangenschaft antreten.

Danach standen die französischen Kräfte vor den

Stellungen im Abschnitt La Coubre, wo Obergefreiter Steiger und seine Funker nach dem Verlust ihres Funkwagens als Infanteristen in einem Graben eingesetzt waren.

Am 17. April 1945, 10.00 Uhr, drangen Zuaven in Kompaniestärke, unterstützt von Panzern, gegen den Bunker vor, der dem Festungskommandanten als Gefechtsstand diente. Aufgrund des auch dort eingetretenen völligen Mangels an Kampfmitteln mußten sich die Soldaten und ihr Kommandant ergeben.

Daraufhin bliesen die Franzosen den Kampf gegen den Wald von La Coubre ab, da der allgemeine Fall der Festung jetzt kurz bevorstand. Man wollte nicht noch unnötig Blut vergießen.

Aufgrund dieser Lage bat auch der Kommandant auf der Halbinsel La Coubre um eine Bedenkzeit von zwölf Stunden, die ihm gewährt wurde. Am 18. April 1945 war er zur Übergabe bereit. Auch er hatte eingesehen, daß weiterer Widerstand sinnlos war, der nur noch Verluste, aber keine entscheidenden Vorteile bringen würde.

Damit war die Schlacht um Royan beendet.

Auch der Kampf um die Festung Gironde-Süd auf der Halbinsel Le Verdon wurde äußerst heftig geführt. Die Deutschen wehrten sich zäh und verbissen. Dort griffen auch die von England in Marsch gesetzten Kriegsschiffe in den Erdkampf ein. Aus der Luft rollten fast pausenlos

Bomben- und Tieffliegerangriffe. Die »Thunderbolts« aus Bordeaux schossen Stellungen zusammen und jagten Munitionslager in die Luft.

Doch schließlich kam es auch dort, wie es kommen mußte. Die deutschen Soldaten verfeuerten die letzten Granaten und Patronen und mußten sich dann dem Gegner, der von Anfang an mit einer gewaltigen Übermacht angegriffen hatte, ergeben.

Die Festung Lorient und St. Nazaire blieben bis zum Kriegsschluß in deutscher Hand und wurden übergeben. Ebenso erging es La Rochelle und La Pallice.

Am 28. April 1945, zwei Tage vor seinem Selbstmord, erinnerte sich Hitler in seinem Bunker in Berlin nochmals an diejenigen Soldaten, die er abgeschrieben und einem ungewissen Schicksal überlassen hatte, die mit ihrem Ausharren in den Stützpunkten und Festungen feindliche Kräfte binden sollten.

Um 23.02 Uhr ließ er einen Funkspruch an die Westfestungen absetzen, in dem es hieß, »... daß der Führer ihrer gedenkt und erwartet, daß sie auch weiterhin in vorbildlicher soldatischer Haltung ihre Pflicht erfüllen. Jede eigenmächtige Handlung ist zu unterlassen.«

Doch zu jener Zeit war auch dieser Durchhalteappell schon längst zur Farce geworden.

Unzählige Soldaten, darunter die Obergefreiten Steiger und Siebert, befanden sich bereits in alliierter Kriegsgefangenschaft.

Ein Kampf auf verlorenem Posten, von vornherein

ebenso sinnlos und ohne Aussicht auf Erfolg wie in den übrigen Festungen zwischen Atlantik und Ostdeutschland, hatte die Totenfelder des II. Weltkrieges mit weiteren Opfern gefüllt.

ENDE

