

**DER
LANDSER
GROSSBAND**

Ostreich 5.24,-
Schweiz 5fr.3,-
Italien L.3000 - Spanien Pta.190,-
Niederlande flt.2.75

DDR M 9,- · 3,- DM

**Erlebnisberichte zur 769
Geschichte des
Zweiten Weltkrieges**

NEUAUFLAGE

MIT MAGAZIN UND DOKUMENTARISCHER BILDBEILAGE

H. HOLL

Die Hoffnungsschleuse von Stalingrad

1942. – Transportflieger retteten 25000 Verwundete



DER LANDSER GROSSBAND

0769 - Die Hoffnungsschleuse von Stalingrad, von H. Holl

1942/43 – Der Opfergang deutscher Transportflieger

Am 2. 9.1942 hatte die deutsche 6. Armee die Wolga bei Stalingrad erreicht, doch kaum fünf Monate später sollte für ihren Oberbefehlshaber, Feldmarschall Paulus, mit der Kapitulation die bitterste Stunde seines Lebens gekommen sein. Nach der Einschließung durch sowjetische Streitkräfte im November hatte für die 265.000 Soldaten im Kessel ein Leidensweg ohne Beispiel begonnen, und als im Februar 1943 die Waffen schwiegen, waren über 100.000 Stalingradkämpfer in den Totenfeldern zurückgeblieben. Dazwischen lag der Tag, an dem die ersten Transportflugzeuge mit Nachschubgütern auf dem Flugplatz Pitomnik auftauchten, aber der Versuch, die todgeweihte Armee aus der Luft zu versorgen, wurde schließlich auch für die an der Aktion beteiligten Flieger zu einem Opfergang ohnegleichen. Von diesen Männern, die unter unvorstellbaren Bedingungen ihre Pflicht erfüllten und noch 25.000 Schwer verwundeten das Leben retten konnten, ist auf den folgenden Seiten die Rede.

Die Redaktion

In flirrenden Wellen löst sich die Augustsonne des Jahres 1942 vom Rollfeld des Flugplatzes von Mariupol. Sie reflektiert sich in zuckenden Blitzbündeln von den Kanzelspitzen der drei Ju-52-Transporter, die sich nacheinander von der Erde lösen und mit dröhnenden Motoren in die Höhe ziehen.

Oberfeldwebel Hans Rösche nimmt die drei Gashebel ein Stück zurück und läßt sich aufatmend zurücksinken. Sein Blick gleitet zu dem Bordmechaniker, Unteroffizier Heinz Sievers, hinüber, der mit schweißdurchtränktem Hemd auf dem Sitz neben dem Piloten hängt und nun die Füße gegen die Unterkante des Armaturenbrettes stemmt.

Sie sprechen noch nichts, wie meistens nach dem Start. Ihre Blicke wandern noch einmal zu dem Flugplatz zurück, der mittlerweile unter einer dichten Staubwolke verschwunden ist.

„Fahrwerk ist eingefahren!“ erklingt jetzt die Stimme des Bordmixers in den Kopfhörern des Oberfeldwebels, und auch diesmal nötigt der abgedroschene Scherz zumindest ein schwaches Grinsen ab. Denn immerhin gibt es in der ganzen „großdeutschen“ Luftwaffe keine „Tante Ju“, deren Fahrwerk sich einziehen ließe.

Sie steigen und sehen zu dem sonnenschillernden Wasserspiegel des Asowschen Meers hinüber, dessen Nordrand wie ein dicker Zeigefinger auf die Stadt Rostow deutet. Der Himmel ist wolkenlos bis in die höchsten Höhen und der Rumpf der „Anton“, in der sie sitzen, bis zum letzten Plätzchen mit Kisten, Benzinfässern und anderem Versorgungsgut gefüllt.

Links und rechts haben die beiden anderen Maschinen der Kette inzwischen aufgeschlossen. Wie behäbig dahinziehende Riesenvögel hängen sie neben Rösches „Ju“, die Bugs nach Nordwesten gerichtet, wo jenseits des Donez ihr Ziel liegt: Tazinskaja, jenes Stück Landefläche in der von tiefen Tälern durchschnittenen Donsteppe; jenes Flugfeld mit niedrigen Bunkern, Zelten, baufälligen Hütten an seinen Rändern, gesäumt von Splittergräben, Deckungslöchern und hohen Stapeln mit allen möglichen Versorgungsgütern. Und schließlich in der Umgebung einige russische Kolchosen, in denen Stäbe und andere Einheiten sich mit der Hitze, den Heerscharen von Läusen oder anderen Plagegeistern herumschinden.

Rösche schiebt die verschwitzte Kopfhaube etwas zurück und zerrt an seiner Sonnenbrille herum. Der Kopf des Bordmechanikers an seiner Seite pendelt hin und her, und weiter hinten hat sich Udo Tanner, der Bordfunker, mit seinem massigen Oberkörper über die Geräte gebeugt.

Sie sind schon auf der Höhe von Rostow, als der Bordmixer wieder die Augen öffnet. Er wischt den Schweiß vom Gesicht und startt auf die Steppe hinaus, die, mit winzigen Dörfern und Siedlungen bedeckt, sich dem Horizont entgegenzieht.

Der ausgeprägte Adamsapfel des Bordmechanikers beginnt zu hüpfen. Er schielte zu den beiden anderen Maschinen hinüber und dann auf Rösches schmales, sonnengebräuntes Gesicht.

„Weißt du, daß wir heute ein Jubiläum haben, Hans?“

„Wieso?“ erkundigt sich Rösche, ohne den Blick zu wenden.

„50. Flug nach Tazi und Moro!“

Er verstummt und läßt den Oberkörper nach vorn zucken. Rösche ist sofort seiner Blickrichtung gefolgt. Die silbern schimmernden Punkte die etwa 1.000 Meter über den drei Ju 52 am Himmel glitzern, sind nicht zu übersehen.

„Jäger!“ sagt Sievers atemlos. „Fragt sich nur, von welcher Partei.“

Rösche nickt. Seine Hände klammern sich fester um die Griffe des Steuerhorns. Die winzigen Punkte im Sonnenglast werden größer. Sekunden vergehen noch, bis sie es alle drei genau wissen:

Es sind russische MIG 3, die nun in rasantem Sturz auf die drei Transportmaschinen herabziehen...

*

Auf den Gesichtern der Luftwaffenoffiziere schillern große Schweißtropfen. Sie stehen im Lagerraum des Gefechtsstandes der Luftflotte 4 in Mariupol. In ihrer Mitte, über eine große Karte des Einsatzraumes gebeugt, ihr Chef, Generaloberst Freiherr von Richthofen.

Am Himmel erklingt das Dröhnen von Flugzeugen. Das Geräusch schwillt an, wird stärker und stärker und verliert sich allmählich in nordwestlicher Richtung.

Der Generaloberst hebt den Kopf und sieht seinen Chef des Stabes an, Oberst i. G. Hans Detlef Herhadt von Rohden, ehe sich sein Blick auf eines der Fenster richtet.

Niemand weiß, welche Gedanken den Chef der Luftflotte 4 in diesen Augenblicken bewegen. Vielleicht denkt er an den Tag, an dem der Sturm von fünf deutschen Armeen aus der Frontlinie zwischen Isium, rund hundert Kilometer nördlich von Stalino, und Kursk am 28. Juni begonnen hatte. An jenem Tag also, an dem im nördlichen Abschnitt der Offensivfront die Heeresgruppe B unter Generalfeldmarschall List mit der 2. und 6. Armee sowie der 4. Panzerarmee und im Süden die Heeresgruppe A unter Feldmarschall von Bock mit der 17. Armee und der 1. Panzerarmee auf einer Frontbreite von rund fünfhundert Kilometern zum Angriff angetreten und die russische Front durchbrochen hatten. Vielleicht erinnert er sich auch an den 5. Juli, an dem die 2. Armee Woronesch

genommen hatte, und an den 7. Juli, als die 4. Panzerarmee und Panzerverbände innerhalb der 6. Armee des Generalobersten Paulus bei Kalitwa den Don erreicht hatten.

Es waren Offensivbewegungen gewesen, die mit unglaublichem Elan geführt worden waren, andererseits aber auch Probleme heraufbeschworen hatten, die ebenso zu einer Katastrophe wie zu einem glanzvollen Sieg führen konnten.

Ein düsterer Ernst liegt auf dem Gesicht des Luftflottenchefs, als er jetzt die erwartungsvolle Stille mit den Worten unterbricht:

„Meine Herren, die Lage geht einer Krise entgegen. Nur außergewöhnliche Mittel werden sie überwinden. Wir stoßen zwar schon auf den Terek, kämpfen bei Kotelnikowo und ringen um Kalatsch. Überall zäher Feind. Es fehlt an Bomben für uns und an panzerbrechenden Waffen für das Heer. Die Entfernungen werden immer größer. Mit einem Wort: Die Versorgung stockt, und der Russe gewinnt vor Stalingrad Zeit. Dem Heer aber fehlt es an Transportraum. Was schlagen Sie vor?“

Die anwesenden Offiziere verlieren ihre starre Haltung und sehen sich an. Stimmengewirr klingt auf. Der Luftflottenchef steht mit verschränkten Händen vor der Karte. Er hebt langsam den Kopf und dreht sich um, als sich der erste der Herren zu Wort meldet. Schweigend hört er zu. Manchmal nickt er, aber er scheint mit seinen Gedanken woanders zu sein. Vielleicht am Don, in Tazinskaja, bei den Männern von Oberst Kühls KG (Kampfgeschwader) 55 in Morosowskaja, oder gar schon in der Stadt, die das Ziel der großangelegten Offensive ist: Stalingrad?

Worte flattern durch den hitzegeschwängerten Raum, Ratschläge, Einwände. Dann erklingt wieder die Stimme, hell und scharf, leidenschaftlich:

„Meine Herren, die Luftversorgung nach Tazinskaja und Morosowskaja, unseren vordersten Bombenhäfen und zu den Nahkampfplätzen am Donknie ist im Gang. Es reicht nicht aus. Aus allen Luftwaffeneinheiten sind daher rücksichtslos Kraftfahrkolonnen zusammenzustellen. Sie fahren Betriebsstoff, Bomben, Munition und was sonst dringend gebraucht wird, zu unseren Verbänden und zum Heer. Bitte, veranlassen Sie das Weitere.“

Die Offiziere sehen sich an, erstaunt, vielleicht sogar fassungslos. Was hatte der Chef da gesagt? Kraftfahrkolonnen der Luftwaffe zur Front?

Die Befehlswoorte scheinen noch immer durch den Raum zu hallen.

Und der Befehl wird ausgeführt...

*

Das Fliegervisier des MG 15 ruckt in die Höhe. Umheult vom lauwarmen Fahrtwind, steht der Bordmechaniker Heinz Sievers im offenen, oberen Rumpf stand der Ju 52 und sieht den russischen Jägern entgegen, deren spitze Motorpartien immer noch ihrer nahezu sicheren Beute entgegengereckt sind - falls nicht ein Wunder geschehen sollte.

Die Flugzeuge mit den roten Sternen auf den Tragflächen sind noch ein ziemliches Stück entfernt, aber mit jeder weiteren Sekunde werden ihre Konturen größer und größer.

Sievers hält den Atem an. Er spürt nicht, wie ihm der Schweiß aus allen Poren bricht. Denn er weiß, daß sie kaum eine Chance haben werden, wenn die Piloten in den MIG's mit ihren Kanonen erst einmal loszulegen beginnen. Noch hätte es keinen Sinn, auf sie zu feuern. Unwillkürlich huscht der Blick des Unteroffiziers zu den beiden anderen Transportmaschinen hinüber. Sie schließen jetzt enger auf, wie große und doch so hilflose Vögel, die aneinander Schutz suchen. Unten huscht das ausgedörrte Land vorbei, kaum hundert Meter von der Unterseite der Ju 52 entfernt.

Dann sind sie da!

Sievers läßt das Visier in den Vorhalt rucken und zieht den Abzug zurück. Auch die Kameraden in den anderen Maschinen schießen bereits. Es ist eine fast lächerliche Feuerkraft, die sie auf zuweisen haben. Sievers denkt allerdings nicht daran. Er feuert immer noch, und das Hämmern und Schütteln der Waffe vermittelt ihm für Augenblicke eine armselige Erleichterung.

Sekunden noch, dann sind die Feindjäger vorbei. Ihre Piloten hatten nicht geschossen. Vielleicht war ihr Sturz so angesetzt, daß sie aus diesem Winkel keine Schußposition fanden. Sie jagen jetzt in steilen Messerkurven tief über die Erde, ziehen hoch und dröhnen wieder in den Himmel hinein. Pfeilschnell zischen sie in die Höhe, legen sich halb auf den Rücken und neigen die spitzen Nasen wieder in die Tiefe.

Doch schon im nächsten Moment gehen sie in einen flachen Sturz über, ohne ihre Drehung zu vollenden und auf die langsame Transporter einzuschwenken.

Sievers öffnet den Mund und wischt sich über die Augen. Er kann es nicht begreifen, was da vor sich geht. Wollen sie denn vielleicht mit uns spielen, wie eine Katze mit der Maus? denkt er erschüttert.

Der Gedanke ist kaum zu Ende, als der Blick des Unteroffiziers auf sechs helle, blitzende Flecke fällt, die dicht nebeneinander in die Tiefe stürzen.

„Jäger!“ schreit er da in das Röhren der Motoren und das Jaulen des Fahrtwindes. „Me's, mein Gott!“ Er läßt den Kolben des MG los und reißt beide Hände in die Höhe. Wie gebannt verfolgt er den Flugweg der sechs Messerschmitt-Maschinen. Sie werden jetzt wie auf ein Kommando aus dem flachen Sturz genommen, ziehen kurz hoch und kippen dann über die Tragflächen ab.

Tief unter ihnen jagen die drei MIG's mit hoher Geschwindigkeit nach Osten. Kaum eine halbe Minute später steigen sie hoch und ziehen den Me 109 entgegen, die jetzt aus starker Überhöhung auf sie einkurven.

Von Tazinskaja aus ist der „Zirkus“ der Jagdflugzeuge bereits gut zu beobachten. Das Heulen in der Luft übertönt sogar den Lärm, der auf dem Steppenflugplatz herrscht. Die Männer vor den hohen Kistenstapeln mit Nachschubgütern und den weitflächigen Karrees mit Benzinfässern lassen die Hände sinken, Fahrer und die Aufsicht führenden Dienstgrade hören zu fluchen und zu schimpfen auf und sehen nach Südwesten.

Einer von ihnen, ein Kradmelder mit einer schweißverkrusteten Staubmaske auf dem Gesicht, sitzt in der Nähe eines Erdbunkers auf seinem Krad und hält die Hand über die Augen. Er wendet nur kurz den Kopf, als eine halbnackte Gestalt neben ihm auftaucht. Dem breitschultrigen Mann mit dem sonnengebräunten Oberkörper, seinen ölverschmierten Händen und den Ölstreifen auf dem Gesicht sieht man es an, daß er zum technischen Personal der Luftwaffe gehört. Er hockt sich jetzt neben dem Krad auf den Boden und betrachtet den Luftkampf, der sich immer mehr nach Tazi hinzieht. Die Me 109 und die russischen MIG, die vor einiger Zeit am Platz vorbeigeprescht waren, sind deutlich zu sehen.

Am südlichen Platzrand klingt das Geräusch von Flugmotoren auf. Es sind drei Ju 52, die sich jetzt über den Horizont schieben und in engem Verbandsflug auf „Tazi“ zudröhnen. Der Oberwerkmeister reißt die Arme in die Höhe und brüllt einige Befehle hinaus, die Gestalten an den Kistenbergen beginnen sich wieder zu bewegen. Kraftfahrzeuge rollen am Flugfeld entlang und erzeugen quirlende Staubwolken.

Der Mann vom technischen Personal ist soeben davongerannt. Er läuft auf den Rollfeldrand zu und bleibt dort bei seinen Kameraden stehen.

Die Lkw am Platzrand setzen sich in Bewegung. Sternförmig rollen sie auf die Ju 52 zu, die am Rand des Steppenstückes gehalten haben, das als Rollfeld dient. Es gibt hier keine feste Startbahn, nur eine Fläche zum Starten und Landen. Rings um dieses sogenannte Flugfeld ducken sich niedrige Erdhütten und Bunker an den Boden. Dazwischen viele einfache Zelte. In der Ferne die Gebäude russischer Kolchosen, teilweise durch die Berge von Nachschubgütern am Platzrand der Sicht verborgen. Überall recken leichte Fla (Fliegerabwehr-Geschütze) ihre Rohre in den seidigblauen Himmel, manchmal hinter den Staubwolken verschwindend, die von den vorbeifahrenden Lastwagen aufgewirbelt werden.

Ein gutes Dutzend der halbnackten Gestalten von der Luftwaffe kümmert sich um die Transportmaschinen. Die Besatzungen sind bereits ausgestiegen und unterhalten sich miteinander. Ein Pkw brummt auf sie zu, und ein höherer Offizier steigt aus. Ehrenbezeugungen, Fragen, Antworten.

Der hektische Betrieb kommt jetzt zum zweitenmal innerhalb kurzer Zeit ins Stocken.

Am Horizont tauchen pfeilschnell dahinhuschende Flugzeuge auf. Es sind Me 109. Sie jagen auf den Platz zu, und zwei von ihnen fliegen mit wackelnden Tragflächen über die Landebahn. Keiner der Männer am Rollfeldrand denkt mehr an seine Arbeit. Alle verfolgen das interessante Schauspiel. Die Jäger ziehen jetzt fast senkrecht in die Höhe, kommen aus steilen Kehrkurven zurück und slippen dicht hintereinander der Erde entgegen. Sie berühren mit ihren gespreizten Fahrwerken den Boden, hüpfen noch ein bißchen, rollen dann aus und preschen mit einer beachtlichen Fahrt ihren Liegeplätzen entgegen.

Splitterboxen, einfache, halbkreisförmige Erdwälle, liegen ganz in der Nähe des Kradfahrers. Er sieht die Piloten aussteigen und aufeinander zugehen. Sie vollführen mit den Armen seltsame Gesten, während sie sich miteinander unterhalten.

Kurze Zeit später kommen sie in der Nähe vorbei. Und da sieht der Kradmelder auch den Mechaniker wieder, der vorhin bei ihm gewesen war. Offenbar hat er im Moment nichts zu tun und somit Zeit für ein kurzes Palaver.

Er bleibt neben dem Krad stehen und deutet auf die Jagdflieger.

„Kennst du den da, den Blonden?“

„Wie sollte ich?“ erwidert der Unteroffizier, „schließlich bin ich hier nicht zu Hause.“

Die Stimme des Flugzeugwartes klingt ziemlich aufgereggt.

„Das ist Major Wilcke vom Jagdgeschwader 3. Sie nennen ihn den .Fürsten'.“

Der Kradmelder nickt und zieht den Rauch tief in die Lungen. Er blickt dabei nach Westen, wo die Sonne sich bereits dem Horizont entgegensekt. Er will gerade etwas sagen, als er drei Flieger heranschlendern sieht. Offenbar ist es die Besatzung eines gerade gelandeten Transportflugzeugs.

Der Mechaniker scheint die Männer zu kennen, obwohl sie allem Anschein nach nicht von diesem Platz stammen. Sie tragen alle durchgeschwitzte Hemden ohne Dienstgradabzeichen.

„Geht's heute noch zurück, Herr Oberfeld?“ wendet sich der Mechaniker an einen breitschultrigen schwarzhaarigen Mann mit einem schmalen Gesicht, über das der Schweiß in wahren Bächen rinnt.

„Denken Sie vielleicht, wir sind zu einem Erholungssurlaub hierhergekommen, Binder?“

„Natürlich nicht!“ grinst der Obergefreite, während Oberfeldwebel Rösche den Kradmelder betrachtet.

Ein Röhren schwingt jetzt von Westen her über die Erde, die leicht zu bebren beginnt. Die Männer drehen sich um und sehen in die betreffende Richtung. Sechs Panzer IV mählen mit klirrenden Ketten in der Nähe des Flugplatzes vorbei, gewaltige Staubwolken in die Höhe schleudernd. Es scheint, als ob die Stahlkästen den Kradmelder wieder an seine Aufgabe erinnerten. Er deutet einen Gruß an, schwingt sich auf den Sitz und startet den Motor. Kurz darauf verschwindet er in Richtung einer der Kolchosen.

Ein Mechaniker kommt vom Rollfeld her auf die drei Männer aus der „Anton“ zugelaufen.

„Herr Oberfeld“, sagte er, „Ihre Maschine ist entladen und betankt. Sie können, wenn Sie wollen.“

Rösche schiebt seine Mütze ins Genick und wirft Sievers, der bis jetzt erstaunlicherweise schweigend neben ihm gestanden hat, einen kurzen Blick zu.

„Wir werden wohl müssen“, sagt er dann, „Wiedersehen, Binder, bis zum nächsten Mal...“

*

Die Doppelposten vor dem Gefechtsstand der 6. Armee in Nischne Tschirskaja, am Don und südlich von Kalatsch gelegen, packen die Gewehrriemen fester und nehmen Haltung an. Ihre Blicke sind auf den Mann mit dem asketischen Gesicht gerichtet, der soeben vor dem Eingang des Gebäudes aufgetaucht war. Sein Name: Generaloberst Paulus. Sein Aufgabenbereich: Oberbefehlshaber der 6. Armee.

Paulus ist allein, keiner seiner Stabsoffiziere ist ihm gefolgt. Er hebt gedankenverloren die Hand an die Mütze und geht an den beiden Posten vorbei. Dann bleibt er wieder stehen und blickt nach Nordwesten, dorthin, wo hinter dem wirbelnden Schneevorhang jene Stadt liegt, um die seine Soldaten seit dem 25. August 1942 einen verzweifelten Kampf führen: Stalingrad!

Der Schneefall wird dichter, und ein eisiger Ostwind trägt die weißen Flocken vom Don herüber. Es ist Abend geworden. Das letzte Licht des scheidenden Tages liegt düster und drohend über den Dächern der Häuser. Irgendwo röhren die Motoren von Panzern. Flugzeuge ziehen über den Schneewolken nach Westen, und weit in der Ferne hallt der Donner von Geschützen über das Land.

Im Eingang des Gebäudes taucht ein grauhaariger Hauptmann auf. Fröstelnd zieht er den Kragen seines Mantels zusammen und blickt auf den OB (Oberbefehlshaber), der immer noch in starrer Haltung im Tanz der weißen Schneeflocken steht. Vor wenigen Minuten war er noch im Lageraum vor der Karte gestanden, die Hände auf dem Rücken verschränkt. Sein Blick war leer und ausdruckslos über die bunten Fähnchen gewandert, Symbole eines Vormarsches, der nach dem 21. August mit dem Stoß aus dem Brückenkopf im Nordosten von Kalatsch in einem schmalen Angriffskeil nach Stalingrad geführt hatte. Niemand hatte bei der Lagebesprechung jenen 25. August erwähnt, an dem die 16. Panzerdivision (PD) des einarmigen Generals Hube und in ihrem Verband das Panzergrenadierregiment Nr. 79 die Wolga nördlich von Stalingrad erreicht hatten. Es wäre unnötig gewesen, denn mittlerweile war der Stoß auf das Zaryzin der Russen, das im russischen Bürgerkrieg zum „roten Verdun“ geworden war und nun den Namen Stalins trug, zu einer Schlacht ohne Beispiel geworden. Tag für Tag vergrößert sich unter den schweren Luftbombardements, unter dem Beschuss der Artillerie beider Seiten und im Verlauf des verzweifelten Ringens in den Zentren des sowjetischen Widerstandes das endlose Trümmerfeld. Auch der Funkspruch, den der Kommandeur der 16. PD, General Hube, an jenem historischen Augusttag von Stalingrad aus an das XIV. Panzerkorps hatte absetzen lassen, ist fast schon vergessen.

„Kampfgruppe Panzergrenadierdivision 79 als erste deutsche Truppe 18.35 Uhr Wolga erreicht. Panzerregiment 2 besetzt mit einer Kompanie Spartakowka. Anfangs schwacher, sich später verstärkender Feindwiderstand. Mit starken Angriffen aus Norden ist zu rechnen. VIII. Fliegerkorps hat den Angriff hervorragend unterstützt.“

Die lapidare Antwort, die Hitler, der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht, daraufhin dem XIV. Panzerkorps hatte übermitteln lassen, lautete:

„16. Panzerdivision hält Stellung unter allen Umständen.“

Adolf Hitler“.

Ein junger Ordonnanzoffizier taucht neben dem Hauptmann auf. Sein Gesicht wirkt frisch und zuversichtlich, seine Haltung schneidig, sein Gruß makellos. Er flüstert die Worte fast:

„Der Herr Generaloberst sind sehr nachdenklich.“

„Ja, es sieht so aus“, nickt der Hauptmann. Er blickt auf die einsame Gestalt im Schneetreiben, und er versucht sich vorzustellen, welche Gedanken den Mann da drüben bewegen könnten, der die Verantwortung für rund 270.000 Soldaten trägt. Denkt er an die letzten Meldungen, denen zufolge sich der sowjetische Widerstand in Stalingrad von Tag zu Tag mehr versteift? Oder vielleicht an die Flanken der Armee, deren nördliche sich bei Dubowka an die Wolga und bei Katschalino an den Don anlehnen? Oder war er mit seinen Gedanken bei der 4. rumänischen Armee, die den Ring von Süden her um Stalingrad geschlossen hielten und die Umklammerung täglich weiter einzuengen versuchten?

Waren es vielleicht auch die Meldungen der Luftaufklärung, in denen von einer starken Aktivität der Russen im Norden und Süden des Angriffsschlauches die Rede war? Jene beunruhigenden Nachrichten über starke russische Truppenbewegungen im Norden des deutschen Einschließungsrings bei der rumänischen 3. und im Süden bei der rumänischen 4. Armee?

Vielleicht! Aber möglich war es auch, daß er die namenlosen Infanteristen, Panzermänner, Pioniere, Artilleristen, die 12.000 Luftwaffensoldaten und die vielen anderen in Stalingrad dachte, die sich praktisch Meter für Meter durch die Kraterlandschaft der zerstörten Stadtviertel kämpfen mußten, und das unter Opfern, die Tag für Tag schwerer wogen; bei einer Versorgungslage übrigens, die alles andere als ideal genannt werden konnte.

Auf der Straße fährt ein Kradmelder vorbei. Er wendet den Kopf zu der einsamen Gestalt und richtet den Oberkörper auf.

Das Krad verschwindet irgendwo. In einiger Entfernung klingt jetzt das Motorengeräusch von schweren Zugmaschinen auf. Ein Kübelwagen schlittert vorbei, dahinter eine lange Schlange von Fahrzeugen und Selbstfahrlafetten, auf denen die dünnen Rohre von Fla-Geschützen dunkel und drohend in das Zwielicht der herabsinkenden Nacht hineinragen. Vermummte Gestalten sitzen auf den Ladeflächen, die Köpfe gesenkt, die Stahlhelme nach vorn gebeugt. Die Oberkörper der Kanoniere wackeln mit gespenstischen Bewegungen im Rhythmus der Federstöße.

Der Oberbefehlshaber der 6. Armee sieht der Kolonne nach, bis sie in der Ferne verschwunden ist. Dann dreht er sich um und geht mit langsamem Schritten auf das Gebäude zu. Die beiden Offiziere treten respektvoll zurück.

*

Sie fuhren die ganze Nacht hindurch, und sie hielten nur, wenn es irgendwo einmal eine Stockung gab. War das Brüllen der Feldgendarmen wieder verebbt, traten die Fahrer auf die Gashebel, die schweren Motoren der Zugmaschinen donnerten auf, und die Räder mahlten über die mit einer dünnen Schneeschicht bedeckte Erde.

Der Tartarengarten lag schon weit hinter ihnen, zusammen mit dem Don und der Stadt Nischne Tschirskaja, wo der OB der 6. Armee seinen Gefechtsstand aufgeschlagen haben sollte. Einmal war die Parole aufgekommen, sie seien kurz vor Einbruch der Dunkelheit an dem Gebäude vorbeigekommen, und ein Kradmelder von der 295. hatte sogar erzählt, der Generaloberst sei auf der Straße gestanden. Aber was war da schon Besonderes dran bei dieser Hundekälte und dem Wissen um das Ziel dieser Fahrt? Was sollte einen noch ein Generaloberst interessieren, wenn man vor Kälte kaum mehr die Knochen bewegen konnte, der Hunger im Leib wühlte, und nicht einmal eine Zigarette mehr schmeckte?

Unteroffizier Peter Rösche, Geschützführer einer 2-cm-Flak (Flugabwehrkanone), steckt den Kopf aus dem Fahrerhaus und starrt aus brennenden Augen auf die Rollbahn, nachdem das vor ihm fahrende Fahrzeug mit einem Ruck angehalten hatte. Der Unteroffizier öffnet die Tür und steigt steifbeinig aus dem Wagen. Vom Anfang der Kolonne her wehen Schreie herüber, Flüche, Befehle. Ein schneidender Wind fegt über die Steppe und türmt den dünnen Schnee zu kleinen Haufen.

„Was ist los?“ erkundigt sich der Fahrer, ein Obergefreiter mit einem verummumten Gesicht, aus dem nur die obere Nasenpartie herausragt.

„Weiß nicht!“ erwidert der Unteroffizier, während er den Kopf in den Nacken beugt und zu dem bleigrauen Himmel hinaufsieht. „Wird schon wieder weitergehen.“

Der Obergefreite Ramsmeier stößt einen Fluch aus und schiebt sich hinter dem Steuer vor. Er steht kaum neben Rösche, als ein Kradmelder angebrummt kommt und neben dem Wagen stoppt. Er steigt ab und stapt auf die beiden Männer zu.

„Weißt du, was da vorn los ist?“ erkundigte sich der Geschützführer.

„Einer hat 'nen Achsenbruch“, erwidert der Kradfahrer. „Sie schieben ihn schon zur Seite. Gleich wird's weitergehen.“

Sie steigen ein, und dann setzt sich auch die Zugmaschine wieder in Bewegung. In langsamem Tempo rumpeln sie über die holprige Fahrbahn. Der Schneefall wird noch dichter, um dann schlagartig aufzuhören. Der Lichtstreifen im Osten färbt sich jetzt heller, und dann schiebt sich der erste Schein eines neuen Tages über die Steppe zwischen Wolga und Don.

Wie fasziniert starrt der Geschützführer Peter Rösche in die Fahrtrichtung. Draußen wird es jetzt zusehends heller. Ein klarer, eisigblauer Himmel schält sich aus dem Dunst. Zur Linken liegen einige ausgebrannte Panzer, daneben zerstörte Fahrzeuge. Auf einem Schneehügel zwei Stahlhelme, letzte Erinnerung an gefallene Kameraden, über deren Gräber vielleicht nie mehr ein Kreuz errichtet werden kann.

Und dann spiegelt sich in den Augen der Flak-Kanoniere zum erstenmal die Silhouette der Stadt Stalingrad, drohend und gespenstig, im trüben Licht des Morgengrauens, wie von Geisterhand vor den Horizont gezeichnet.

Hochhäuser recken ihre zerfetzten Stahlskelette gegen das Licht des neuen Morgens, und in der Ferne stehen die Schornsteine des Industrieviertels wie makabre Mahnmale im Weiß der Schneelandschaft. Glitzernde Sichelbögen ziehen durch den Himmel, schnell dahinhuschende Feuerschwänze, sich irgendwo herabsenkend und in der brodelnden Qualmwand versinkend, die überall in die Höhe wallt.

*

Mit gekrümmtem Rücken, die Beine an den Leib gewinkelt, sitzt Unteroffizier Heinz Sievers in der Kanzel der Ju 52. Manchmal schielt er nach hinten, wo im Ungewissen Zwielicht der Abenddämmerung drei Gestalten auf Liegestühlen zu sehen sind: drei Offiziere höheren Dienstgrads, die man ihnen in Tazinskaja mit dem Auftrag in die „Ju“ gepackt hatte, sie in Pitomnik wieder auf die Erde zu bringen.

Der Blick des Bordmixers fällt auf die mit grünlicher Phosphorfarbe bestrichenen Zeiger der Uhr am Armaturenbrett. Sie stehen auf 15.30 Uhr. Der Unteroffizier richtet sich etwas auf und sieht durch die rechte Scheibe nach unten. Von der Erde ist nur eine Schattenfläche zu sehen, obwohl sie höchstens fünfhundert Meter hoch fliegen. Sekunden vergehen noch, bis der Bordmechaniker der „Anton“ sein seltsames Unbehagen in die Worte kleidet:

„Ein verrücktes Land. Am hellen Nachmittag wird es schon Nacht.“

„Kann es nicht ändern!“ brummt Oberfeldwebel Rösche knurrig zurück. „Hab“ mit den Ladenschlußzeiten hier nichts zu tun. - Udo!“

„Ja?“

„Reich mir mal 'n QdM von Pitomnik!“

„Ist schon da!“ Der Funker gibt die Werte durch. Rösche nimmt sie schweigend zur Kenntnis. Die Ju 52 beginnt zu schaukeln. Mit routinierten Steuerbewegungen legt der Oberfeldwebel sie wieder in die Normallage. Das Miniaturflugzeug des künstlichen Horizontes bewegt sich wieder in die Horizontale.

„Scheint anständiger Durchzug zu sein, da draußen“, erklingt jetzt wieder die Stimme des Bordmechanikers.

Rösche nickt. Er sieht kurz herüber und blickt dann zum Rumpf zurück. Die Offiziere im Laderaum scheinen zu schlafen. Oder sie dösen zumindest vor sich hin. Schlaf wäre eigentlich nicht das Richtige, denkt Rösche, bei dem Ziel, das sie vor sich haben. Sie haben auch gar nicht besonders glücklich ausgesehen, als wir sie in Tazi in den Kahn gepackt haben.

Sievers' krächzende Stimme lenkt seine Gedanken wieder in die Wirklichkeit zurück. Im Licht der Armaturen ist zu erkennen, daß er nach vorn zeigt.

„Das Begrüßungsfeuerwerk für uns!“

„Dein Humor schmeckt wie Salzsäure“, gibt Rösche zurück.

Seine Wangenmuskeln zucken, während er mit zusammengekniffenen Augen die zuckenden Blitze betrachtet, die in pausenloser Folge über

den Horizont huschen. Vielfarbige Leuchtstriche steigen über den kleinen Flammenzungen unzähliger Abschußblitze in die Höhe, verharren sekundenlang und senken sich dann wie glühende Sichelbögen wieder der Erde entgegen. Der Lärm der Motoren verschluckt das Wummern der Front, das drunten auf der Erde wie ein schweres Gewitter über das Land toben muß.

Rösche tritt leicht ins rechte Seitenruder und berichtigt den Kurs. Der Bordmechaniker hat sich zurückgelehnt und sieht zum Himmel hinauf, wo Myriaden funkender Sterne ihr fahles Licht verströmen. Dazwischen die milchige Scheibe des Mondes.

„Ein Gutes hat die Sache an sich“, sagt Sievers in das monotone Rauschen der Motoren hinein, „man kriegt wenigstens nichts mit Jägern zu tun.“

Keiner der Männer erwidert etwas auf diese Feststellung, obwohl sicherlich jeder von ihnen der gleichen Ansicht ist. Es ist tatsächlich so, daß die kurze Spanne des Tageslichtes in diesen Breiten ein wahres Geschenk für die Männer in den verhältnismäßig langsam transportflugzeugen darstellt. Zwar hat die Aktivität der sowjetischen Jäger seit dem Durchbruch nach Stalingrad etwas nachgelassen, ganz verschwunden sind sie jedoch noch nicht vom Himmel über dem Kampfraum der 6. Armee, von dem Tag für Tag weitere Schneeflocken auf die Steppenlandschaft zwischen Don und Wolga und die Ruinenfelder von Stalingrad herabwirbeln.

„Es ist soweit!“ schallt jetzt Rösches Stimme über die Bordverständigung. „Fertigmachen zur Landung!“

Vor dem Bug der Ju 52 liegt nun ein aus vielen Lichtern bestehender Leuchtpfad, zwischen dem das Weiß des Schnees zu der einsamen Transportmaschine heraufschimmert. Rösche nimmt die Gashebel zurück. Der Lauf ton der Motoren verändert sich. Die Steuersäule wandert leicht nach vorn, und die „Ju“ neigt ihre Frontpartie dem Anfang der in den Schnee gestampften Landebahn entgegen. Die Nadel des Feinhöhenmessers sinkt stetig nach unten.

Dann kommt der Augenblick, wo der Oberfeldwebel das Segment zurückzieht. Ein kaum spürbarer Stoß, und die Laufräder berühren die Erde. Schon nach kurzer Rollstrecke verlangsamt sich die Vorwärtsbewegung. Ein Schuß Gas auf den linken Motor, und die Maschine schwenkt den bunten Lichtern entgegen, die irgendein Mann des Bodenpersonals in bestimmtem Rhythmus bewegt. Die Luftschaube des mittleren Triebwerks rotiert nur noch im Fahrtwind.

Voraus werden schemenhafte Gestalten sichtbar, die Konturen niedriger Hütten, dazwischen wie dunkle Höcker die Oberflächen der Erdbunker. Die Rohre leichter Flak ragen wie dünne Stachel in das gespenstische Zwielicht, und dann tauchen Männer auf, die dem Transportflugzeug entgegenlaufen. Die Motoren verstummen, und von einer Sekunde zur anderen dringt das drohende Geräusch an das Gehör der Männer, das sie auf diesem Steppenflugplatz im Westen von Stalingrad inzwischen schon so oft gehört hatten: die drohende Stimme der Front.

Steifbeinig steigt Rösche von seinem Sitz. Die drei Offiziere stehen bereits in der Nähe der seitlichen Luke, die der Bordmechaniker jetzt öffnet.

Der Oberfeldwebel verläßt die Maschine als letzter. Ein eisiger Wind peitscht ihm entgegen, der eine klirrende Kälte über den Flugplatz trägt, Schneefontänen werden hochgewirbelt und gegen die Mechaniker geschleudert, die jetzt langsam näher kommen. Von den drei Offizieren, die Rösche nach Pitomnik gebracht hatte, ist nichts mehr zu sehen.

Eine baumlange Gestalt mit vermußtem Kopf und flatterndem Mantel bleibt vor Rösche stehen. Es ist der Oberwerkmeister der technischen Kompanie, Fritz Emig! „Tag, Rösche!“

„Tag, Fritz! Wie ist die Lage?“

Der Oberwerkmeister sieht kurz zu der Ju52 hinüber, an deren Rumpfuk mittlerweile ein emsiger Betrieb entstanden ist. Unter den massiven Schimpfworten des Bordmechanikers nimmt jetzt die Entladeaktion ihren Verlauf. Außer den drei Offizieren waren noch gut eineinhalb Tonnen Versorgungsgüter im Rumpf der „Anton“ aufgestapelt gewesen. Es wäre in diesen Zeiten eine Todsünde gewesen, eine „Ju“ lediglich als Reiseflugzeug für einige nach Stalingrad kommandierte Offiziere zu verwenden, ohne sie gleichzeitig als Transportmittel für die so dringend notwendigen Nachschubgüter zu benutzen. Zwar wurde offiziell nie darüber gesprochen, aber die sogenannten Spatzen pfiffen es in Tazi und Moro, in Taganrog, Mariupol, Stalino und sonstwo bereits von den Dächern, daß die Versorgungslage der unter schweren Opfern bis nach Stalingrad vorgestoßenen Armee schon jetzt alles andere als rosig war.

Emig, der Oberwerkmeister, wischt etwas unter seiner Nase weg. Den Blick immer noch argwöhnisch auf den Haufen Männer vor der Ju 52 gerichtet, sagt er, in seinen Taschen offenbar nach einer Zigarette suchend:

„Herrlich wie immer, Hans!“ Er deutet in die Richtung, wo über dem Stadtgebiet von Stalingrad pausenlos Blitze aufzucken und Brände den Horizont mit einem rötlichen Schein bedecken. „Es geht nicht besonders vorwärts da drüben.“

Rösche nickt, nimmt eine Zigarette und läßt sich Feuer geben. Erst jetzt spürt er die Kälte wieder, die der schneidende Wind aus nördlicher Richtung von der Donsteppe herüberträgt. In der Nähe hält ein Kübelwagen. Eine Stimme erschallt. „Wo ist der Flugzeugführer der „Ju“?“

Rösche dreht sich um und macht sich bemerkbar. Ein Mann kommt auf ihn zu. Er trägt einen russischen Halbpelz und eine pelzgefütterte Mütze, eine Tatsache, die dem Oberwerkmeister nicht so richtig zu gefallen scheint.

„Oberarzt Dr. Hinz!“ stellt er sich vor. „Können Sie Verwundete mit zurücknehmen?“

„Selbstverständlich, Herr Oberarzt!“

„Gut!“ Der Arzt wirft nervöse Blicke um sich. Ehe er noch etwas sagen kann, klingt am Himmel ein schwaches Brummen auf, das aber mit jeder weiteren Sekunde stärker wird.

„Verdamm!“ knurrt Emig. „Die .Kaffeemühle‘ vom Iwan! Hoffentlich haben die Brüder so viel Wodka im Bauch, daß sie die Richtung verfehlten!“

Auch Rösche lauscht auf den klirprigen Klang eines Flugmotors. Die Maschine scheint von Stalingrad hergekommen zu sein und muß nun schon über dem Ostrand des Steppenflugplatzes stehen. Die Männer vor der „Ju“ stützen sich auf die bereits ausgeladenen Säcke und Kisten und sehen ebenfalls zum Himmel hinauf, der mit dünnen Wolkenfetzen bedeckt ist. Der Arzt neben dem Oberfeldwebel zuckt zusammen, als ganz in der Nähe einige leichte Fla-Geschütze zu feuern beginnen. Wie bunte Perlenschnüre zischen die Leuchtspurgeschosse in die Höhe.

Es vergeht keine Minute, bis droben in den Wolken ein feiner Lichtschein aufglimmt, der sich mit Sekundenschwelle vergrößert und sich in eine züngelnde Flammenschleppe verwandelt. Der Feuerschwanz wird kurz darauf zu einem erdwärts gerichteten Bogen, huscht immer schneller in die Tiefe und verzischt in einem grellen Feuerball. Ein Beben läuft durch die Erde. Die Flak stellt sofort das Feuer ein.

Der Oberwerkmeister starrt in die Richtung der Flak, als ob er an seinem Verstand zweifle.

„Ich werd' verrückt“, sagt er erschüttert, „sie haben ihn erwischt. Es geschehen offenbar doch noch Wunder.“

Der Arzt hat eine Zigarette im Mund und ein Streichholz in der Hand. Im Schein der kleinen Flamme wird sein hageres Gesicht sichtbar.

„Ich muß wieder zu meinen Leuten zurück. Sind Sie in einer halben Stunde fertig?“ sagt er nach einigen schnellen Zügen aus der Zigarette.

„Selbstverständlich, Herr Oberarzt!“

Der Sanitätsoffizier nickt, tippt an seine Fellmütze und läuft zu seinem Wagen zurück.

Emig sieht ihm finstern Blickes nach.

„Sind ja wertvolle Burschen!“ brummt er. „Aber in seinem geheizten Laden brauchte er keinen Pelzmantel, wo meine Leute hier sich im Freien den Hintern abfrieren.“ Er scheint gar keine Antwort zu erwarten, macht einige Schritte auf die Maschine zu und schreit den Namen eines Unteroffiziers. Eine kleine Gestalt löst sich aus der Masse der Mechaniker.

„Herr Oberfeld?“

„Seid ihr fertig?“

„In fünf Minuten!“

„Gut! Dann gleich tanken. Der Kahn muß in 'ner halben Stunde weg.“

„Jawohl!“

Emig kommt wieder zurück. Sein Blick richtet sich wieder auf die Feuerwand im Osten. Er scheint über etwas Besonderes nachzudenken. Dann sagt er:

„Der mieseste Platz, auf den sie mich je verfrachtet haben. Nur ein Glück, daß es hier so früh dunkel wird. Sonst würden die Iwans sicher noch mehr Zielübungen auf uns machen.“ Er schüttelt den Kopf und zündet eine neue Zigarette an. „Da drüben ist die Hölle los, Hans. Weiß Gott, wie das weitergehen soll. Jeden Tag sind es mehr Verwundete. Du mußt mal mit denen reden. Sie kämpfen um jeden Meter Trümmerfläche, um jeden Keller, um jede Seitenstraße. Was die Stuka und unsere ‚Dicken‘ anrichten, ist ja gewaltig. Aber sie sagen, daß jede neue Ruine nur ein weiterer Unterschlupf für die Russen ist. Es muß furchtbar zugehen da drüben!“

Rösche nickt. Er zieht den Kragen seiner Kombination hoher hinauf. Seine Worte klingen nicht gerade zuversichtlich. „Wir werden es schon schaffen, Fritz. Es ist bisher gegangen, und es wird auch weitergehen.“

„Der Teufel soll mich holen“, meint Emig, „aber ich hab' irgendwie so'n flaues Gefühl im Magen.“

„Das haben wir alle“, sagt Rösche mit einem schnellen Seitenblick auf die Ju 52, auf die jetzt zwei Lastwagen zufahren. Er sieht auf seine Uhr und lauscht kurz auf das Grollen, das von Stalingrad her über die Steppe schallt. „Will mir noch'n bißchen die Beine vertreten, Fritz. Bis zum nächstenmal.“

„Ja, bis zum nächstenmal!“

Sie reichen sich die Hand. Der Oberwerkmeister wirkt seltsam nervös, ehe er sich abwendet und auf einen der zahlreichen Bunker zugeht.

Rösche spürt den Atem eines Mannes hinter sich und dreht sich um. Udo Tanner, sein Funker, steht vor ihm. „Wir sind soweit, Oberfeld!“

Der Pilot nickt und schiebt die Hände in die Taschen seiner Kombination. Der Funker läuft neben ihm her, als er sich einer der in der Nähe befindlichen Geschützstellungen nähert. Hinter dem meterhohen Erdwall, in dessen Mitte ein 2-cm-Vierlings-Geschütz steht, glimmen Zigaretten. Vermutlich Kanoniere stehen dahinter und tröppeln auf dem Boden herum, um ihre Füße warm zu halten. In der Nähe leuchtet ein schwacher Lichtschein hinter einer Decke, die vor dem Eingang eines Unterstandes hängt. Der Wunsch nach Wärme veranlaßt Rösche, auf den Bunker zuzugehen. Er schlägt die Decke zur Seite und poltert die wenigen Stufen in den Unterstand hinab.

Im Schein einer Kerze, die auf einem rohgezimmerten Tisch steht, sieht er einen Wachtmeister mit dem Rücken vor einem Kanonenofen hocken. Der Mann von der Flak steht auf, als er Rösche bemerkte. Ein Lächeln huscht über sein bäriges Gesicht.

„Tag!“ sagt Rösche, den Blick auf die glühende Platte des Ofens gerichtet. „Wir wollten uns nur ein bißchen aufwärmen. Müssen gleich weiter. Du hast doch nichts dagegen?“

„Na, Mensch“, sagt Wachtmeister Pape mit dröhnendem Baß, „nur herein in die gute Stube. Aufwärmen kostet nichts. Setzt euch ein bißchen!“

„Danke, aber nicht lange“, sagt Rösche, während er sich auf einem der wackligen Hocker niederläßt. Der Funker tut das ebenfalls, und auch der Wachtmeister faltet seine Zweizentnerfigur über einen der Stühle. „Wo kommt ihr her?“

„Mariupol und dann Tazi!“

„Mariupol!“ seufzt der Wachtmeister mit einem verträumten Blick auf die Bunkerdecke. „Junge, Junge, allein schon der Name ist wie Musik. Asowsches Meer, 'ne Stadt mit richtigen Häusern, anständige Buden und was sonst dazugehört.“ Er verzerrt sein vollwangiges Gesicht und hält eine Zigarette an die Kerzenflamme. „Man darf gar nicht daran denken, sonst kriegt man die Motten. Das hier, dieses verfluchte Pitomnik, ist so ziemlich das letzte. Wenn nicht die Iwans gerade auf uns rumknallen, hörst du in mondhellenden Nächten die Erdachse rasseln.“ Er macht einige Züge und schiebt dann zu Rösche hinüber. „Ein Glück, daß es euch noch gibt. Denn das, was sie auf dem Boden herankarren, ist wie 'n Fingerhut. Ging halt alles 'n bißchen schnell, von Kursk hierher. Aber jetzt geht es dafür um so langsamer. Die Kumpels drüben an der Wolga müssen sich meterweise vorbeißen. Weiß Gott, wie das noch weitergehen soll.“

Rösche senkt den Kopf und blickt auf seine rotgefrorenen Hände. „Hab“ ich droben schon mal gehört, von Emig.“

„Hm, der Emig!“ macht der Wachtmeister. „Glaub nur nicht, daß er der einzige ist, der sich seine besonderen Gedanken macht. Es ist...“ Er verstummt und blickt auf den Eingang, wo gerade jemand die Treppenstufen herunterkommt. Der Oberfeldwebel sitzt mit dem Rücken zu dem schmalen Geviert.

Es scheint einer der Männer des Wachtmeisters zu sein, der jetzt den kleinen Raum mit den sechs einfachen Holzpritschen an den Wänden betritt.

„Unteroffizier Rösche...“

Weiter kommt er nicht. Die Augenbrauen des Wachtmeisters wandern verwundert in die Höhe, als er den Flieger wie von der Tarantel gestochen herumfahren und dann aufspringen sieht. Und dann geschieht etwas, was sich gewiß nicht alle Tage ereignet.

Die beiden Männer, der Pilot der Ju 52 und der von der Flak im dicken Wachmantel stehen sich gegenüber und starren sich an, einen Ausdruck aus Freude, Fassungslosigkeit und tiefster Überraschung auf den Gesichtern. Doch dann entspannen sich ihre Mienen. Sie reißen die Arme in die Höhe und klopfen sich auf den Schultern herum.

„Hans!“

„Peter!“

„Mensch, das ist doch nicht möglich!“

Der Flak-Wachtmeister ist inzwischen ebenfalls aufgestanden. Er stieß dabei an den Tisch und brachte die Kerze ins Flackern. Mit offenem Mund stellt er sich neben die beiden Männer, die jetzt ein solches Geschrei vollführen, daß einer der Kanoniere vom Geschütz den Kopf in den Unterstand steckt und nun ebenfalls Zeuge dieses überraschenden Wiedersehens wird.

Der Wachtmeister ist nun soweit, daß er sich mit der Frage einmischen kann:

„Ihr kennt euch?“

Peter Rösche öffnet den Mantel und wischt sich den Schweiß von der Stirn.

„Er ist mein Bruder, Wachtmeister!“

Der Hüne zuckt zurück, wischt sich über die Augen und schüttelt dann den Kopf.

„Und das hier in dieser lausigen Gegend“, sagt er erschüttert.

*

Der MG-Schütze nimmt den Finger vom Abzug, zieht den Kopf ein und rutscht mitsamt dem Maschinengewehr den Trümmerwall hinunter, hinter dem er gerade einige Feuerstöße abgegeben hatte. Er liegt jetzt über der Waffe, die Unterarme vor dem Gesicht, und wartet die Detonation der Werfergranaten ab, deren Abschüsse er vor Sekunden aus den Ruinenfeldern in der Nähe des Chemiewerkes Lazur gehört hatte. Das widerliche Fiepen der Geschosse ist jetzt direkt über ihm, und während er instinktiv den Atem anhält, detonieren die Geschosse kaum zwanzig Meter von ihm entfernt in einem Steinhaufen, der früher einmal die Mauer eines Hauses dargestellt hatte. Große Brocken wirbeln durch die Luft, prasseln auf andere Geröllberge, bringen sie ins Rutschen und drücken eine rötliche Staubwolke unter der dünnen Schneeschicht hervor.

Während der Feuerstoß aus einigen russischen Maschinenpistolen über die Trümmerhalde peitscht, zieht der Obergefreite das MG (Maschinengewehr) 34 hinter sieb her und robbt einem dunkel gähnenden Loch entgegen. Wenig später läßt er sich hineingleiten und findet sich im Keller eines Hauses wieder.

In seiner Nähe hocken vermummte Gestalten in zerschlissenen Mänteln um einige Munitionskisten. Ein Feldwebel mit einem dunklen Stoppelbart, das EK I (Eisernes Kreuz I. Klasse) auf der abgewetzten Feldbluse, die unter dem geöffneten Mantel hervorlugt, hält dem Obergefreiten einen Brotkanten hin.

„Da!“ sagt er, einen unterdrückten Fluch hinterherschickend. „Das ist für dich. Frühstück, Mittag- und Abendessen. Schön einteilen!“

Der Obergefreite streckt gerade die Hand aus, als eine Granate ganz in der Nähe den Trümmerschutt hochschleudert. Die vier Männer um die Munitionskisten verziehen keine Miene. Ihre Gesichter wirken grau und verfallen. Sie stopfen winzige Brotstücke in den Mund, während draußen eine weitere Lage niedergeht. Steinstaub wird in den Keller geweht, ein deutsches MG feuert, verstummt aber schon nach wenigen Sekunden.

Von dorther, wo die Russen - kaum fünfzig Meter entfernt - hinter den Steinhaufen einer anderen Ruine liegen, ertönt wieder das Floppen eines Granatwerfers. Der Feldwebel behält das Stück Brot vor dem Mund, das er gerade zwischen die Zähne schieben wollte, und horcht auf das Rauschen der Geschosse. Die Einschläge erfolgen irgendwo in der Nähe. Er dreht jetzt den Kopf herum und sieht in eine Ecke des Kellers, wo auf einer Kiste zwei Knobelbecher und der Saum eines zerschlissenen Mantels zu sehen sind. Der Oberkörper des dazugehörigen Mannes ist nicht zu erkennen. Sekunden später kommt Bewegung in die reglose Gestalt. Es geschieht kurz nach dem Knall eines Schusses. Der Soldat schiebt sich jetzt nach unten. Es ist ein Gefreiter. In seiner Hand hält er einen Karabiner mit einem Zielfernrohr.

„Hast du ihn?“ sagt der Feldwebel, ohne seine Kaubewegungen zu unterbrechen.

Der Gefreite nickt und kommt näher. Seine Augen flackern, als er den halben Brotlaib auf der Muni-Kiste sieht.

„Steht Kohler noch draußen?“ erkundigt sich der Feldwebel.

Der Scharfschütze kommt zu keiner Antwort mehr.

„Sie kommen!“ gellt draußen ein Schrei auf.

Blitzschnell fahren die Männer in die Höhe und rennen auf das Kellerloch zu. Fahles, diesiges Licht empfängt sie. Sie hasten hintereinander an dem Steinwall entlang, ziehen sich hinauf und werfen ihre Waffen über den Schutthaufen.

Und dann feuern sie. Es vergeht kaum eine Minute, bis die Trümmerhalde wieder so verlassen im trüben Licht des Morgens liegt wie zuvor.

Eine gespenstige, drohende Stille hat sich über die Ruinenfelder gesenkt. Die Männer sehen sich an und lauschen dorthin, wo sich die Verteidiger Stalingrads ebenso wie sie selber in die Überreste der von Granaten und Bomben zerfetzten Häuser gewühlt haben. Sie kennen diese plötzliche Stille, und sie wissen, daß sie selten etwas Gutes bedeutet. Nirgendwo ist etwas zu hören, nur im Süden des „Tennisschlägers“ (Gleisanlage, ihrer charakteristischen Form wegen so genannt), bei der Kanonenfabrik, klingt Gefechtslärm herüber.

„Da!“ sagt der Obergefreite Melcher, sein MG mit dem Kolben zwischen seine Beine stellend. „Hörst du es?“

Der Feldwebel nickt und blickt in die Höhe. Zwischen den Schneewolken ist manchmal ein Stück blauer Himmel zu sehen. Darüber schwingt das Rumoren von Flugmotoren durch die Luft. Und dann sehen sie die Silhouetten der Flugzeuge. Kettenweise ziehen sie über das Wolkenloch. Drei, sechs, neun Maschinen.

„Stuka!“ sagt der Feldwebel. „Hinze, Kobus, das Fliegertuch raus, schnell, schnell!“

Die beiden Männer hasten zum Keller und kommen kurz darauf mit einem zerfetzten Tuch zurück, das wie eine Fahne aussieht. Sie breiten es über die Steine und kauern sich dann auf die Knie. Das Dröhnen am Himmel wird lauter. Die Flugzeuge ziehen direkt über den „Tennisschläger“, der Wolga entgegen. Ihr Motorengeräusch wird schwächer, aber die Männer in den Steinlöchern kennen das. Wahrscheinlich fliegen sie auch an diesem Tag die russischen Stellungen wieder von Osten her an, um die eigenen Linien noch erreichen zu können, falls sie von der Flak getroffen werden.

Die Russen melden sich bereits. Peitschende Abschüsse hallen von Osten her über die Kraterlandschaft. Granaten fauchen in den Himmel. Die Leuchtspurketten leichter Flak züngeln wie feurige Perlenschnüre in die Schneewolken. In das Rattern der Abschüsse mischt sich nun ein immer mehr anschwellendes Heulen.

Mit dem Rücken an den Steinwall gelehnt, blickt Karcher in das Inferno, das die Stukabomben am Nordrand des Chemiewerkes angerichtet haben. Er kann die zusammengebrochenen Hallen und die immer breiter werdende Brandfläche mehr ahnen als sehen, denn die gegenüberliegenden Häuserruinen versperren die Sicht auf die Werksanlage, die u. a. zusammen mit dem Traktorenwerk „Roter Oktober“ und der sogenannten „Glocke von Betekowka“ im Süden zu den hartnäckig verteidigten Bastionen der Russen im Stadtgebiet von Stalingrad gehören. Der Feldwebel weiß das so gut wie die Männer neben ihm und die unzähligen anderen in dieser Hölle an der Wolga.

Trotzdem ist es ihm gleichgültig. Denn für ihn und die abgerissenen, bärtigen Gestalten, die zum Rest seines Zuges gehören, gibt es schon seit Tagen und Wochen nur noch dieses Trümmergrundstück, auf dem sie jetzt liegen, den halb eingefallenen Keller, in dem sie hausen, den Hunger und den Tod, der bald jeden Tag wieder einen von ihnen aus ihren Reihen geholt hatte. Sie haben es längst aufgegeben, sich für das zu interessieren, was die Herren in den Stäben planen und befehlen. Denn hier vorn bei ihnen, mitten in der Folterkammer Stalingrads, gibt es nur noch den Kampf um das nackte Leben.

*

In Tazinskaja heben die Männer in den Erdbunkern und diejenigen, die zu dieser frühen Morgenstunde draußen auf dem Flugplatz zu tun haben, die Köpfe. Das Brummen eines einzelnen Flugzeuges, das von Norden her auf den Platz zufliegt, war die Ursache dafür.

Der Obergefreite Jupp Binder steht in der Nähe des Erdbunkers, in dem er zusammen mit einigen Kameraden vor der grimmigen Kälte Schutz gefunden hat; neben ihm Oberfeldwebel Kern, der Oberwerkmeister, der ihm gerade einen Befehl für die anderen übermittelt hatte.

Es ist eine Ju 88, die unterhalb der tiefhängenden Schneewolken auftaucht. Sie schaukelt manchmal, was wohl von dem böigen Wind herrührt, der zuweilen heulend über den Flugplatz fegt. Von einer der Kolchosen her, in der die Kommandostellen untergebracht sind, kommt ein Wagen über den Schnee geschlittert.

Der Flugzeugführer in der Ju 88 scheint es ziemlich eilig zu haben, wieder Boden unter den Rädern zu spüren. Er slipt in starker Schräglage dem roten Landekreuz entgegen und rollt kurz darauf an den Boxen der Me 109 vorbei, vor denen eine Schar vermummter Mechaniker ebenfalls das Landemanöver verfolgt.

Der Kübelwagen hält in der Nähe. Der Offizier, der jetzt aus dem Wagen steigt, ist Binder und all den anderen in Tazi ebenso vertraut wie der Motor einer „Ju“, dessen Pflege bei diesen höllischen Temperaturen von Tag zu Tag zu einem größeren Problem wird. Es ist Generalmajor Carganico, Kommandeur des Flughafenbereichs Tazinskaja. Den Oberkörper gegen den Wind gestemmt, sieht er der Ju 88 entgegen, die bereits ausgerollt ist und vor einer langen Schneefahne herangedröhnt kommt. Offenbar bringt die Besatzung wichtige Nachrichten mit, und allem Anschein nach handelt es sich bei dem Flugzeug um eine Fernaufklärungsmaschine.

Einige Mechaniker bewegen jetzt die Arme über den Köpfen. Der Pilot der „88“ hält genau auf die Warte zu, stoppt etwa zehn Meter vor ihnen und stellt dann die Motoren ab.

Nacheinander kommen vier Gestalten über die schmale Eisenleiter, die unter dem Bug der Maschine herausgeschoben worden war. In ihren dicken Pelzkombinationen gleichen sie aufrecht dahertappenden Bären. Einer von ihnen sieht sich kurz um, erkennt anscheinend den General und geht auf ihn zu. Er salutiert, macht eine Meldung und läuft dann neben dem Kommandeur auf den Wagen zu, der sich kurz darauf in Bewegung setzt.

Das Aufbrummen des Wagenmotors vermischt sich mit dem Geräusch von anderen Flugmotoren. Drei Ju 52 kommen von Süden her im Tiefflug auf den Platz zu, drehen kurz ein und setzen zur Landung an.

„Los!“ sagt der Oberwerkmeister zu Binder. „In null Komma drei Sekunden steht der Haufen hier draußen, verstanden?“

Kurz darauf quellen die Warte aus den Bunkern in der Nähe und laufen zum Platzrand. Die drei Transportmaschinen sind bereits in der Nähe, werden eingewinkt und kommen zum Stillstand.

Oberfeldwebel Kern läuft mit seinen kurzen Beinen schon auf Hans Rösche zu, kaum daß dieser mit den Füßen die Erde berührt hat.

„He!“ schreit er schon von weitem. „Auch wieder mal da? Hast du mir Stumpen mitgebracht, Hans?“

Der Pilot der „Anton“ schüttelt die dargebotene Hand, ohne indessen auf den fröhlichen Ton seines alten Bekannten aus Tazi einzugehen. Ein Ausdruck düsteren Ernstes liegt auf seinem Gesicht. Dem Oberwerkmeister entgeht das natürlich nicht.

„Irgend etwas muß los sein“, murmelt er. Er dreht nur kurz den Kopf, als die Besatzungen der anderen Ju 52 in der Nähe auftauchen. Die beiden Piloten, zwei Unteroffiziere, bleiben neben ihm und den anderen stehen. Unteroffizier Sebald, ein Mann mit einem dunkelhäutigen Gesicht, einer ausgeprägten Adlernase und einer respektablen Körperlänge, deutet mit dem Daumen über die Schulter in nördlicher Richtung.

„Verstehen Sie das, Oberfeld?“ wendet er sich an Rösche. „Warum sollten wir denn nicht mehr rau zum Don?“

„War gerade dabei, darüber zu reden“, erwidert Rösche. Der lange Sievers steht neben ihm und läßt seinen Adamsapfel hüpfen. Er scheint sich über die seltsame Funkwarnung, die sie während des Fluges empfingen, ebenso seine Gedanken zu machen wie die anderen.

„Was ist das?“ mischt sich der Oberwerkmeister ein. „Wieso...“ Offenbar sucht er vergeblich nach entsprechenden Worten.

In nördlicher Richtung brummt ein Flugzeug heran. Kurz darauf kommt eine HS 126 in Sicht. Der Anderthalbdecker mit dem hochbeinigen Fahrgestell beschreibt eine rasante Kurve und setzt fast diagonal zur Rollrichtung zur Landung an. Nach dem Ausrollen zieht der Pilot die Maschine herum und hält direkt auf die Gruppe in der Nähe der Transporter zu. Er stoppt ganz in der Nähe, steigt vom Sitz und kommt dann mit schnellen Schritten angelaufen.

Nach den Schwingen auf seiner Kombination ist er ein Feldwebel. Sein von der Kälte gerötetes Gesicht wirkt verzerrt. Helle Erregung leuchtet aus seinem Blick.

„Sie sind durch!“ keucht er. „Droben am Don! Alles ist zusammengebrochen. Die Rumänen rennen. Ein Russenpanzer hinter dem anderen. Sie treiben die Rumänen vor sich her wie die Hasen...“

Die Männer sehen ihn an, als ob er den Verstand verloren hätte.

Oberfeldwebel Kern ist der erste, der die Sprache wiederfindet.

„Was sagst du da? Sie sind durchgebrochen? Am Don?“

Der Feldwebel aus der HS 126 nickt und fummelt in den Taschen seiner Kombination herum. Rösche hält ihm eine Zigarette hin. Die Hände des Schlachtfliegers zittern, als er die Spitze an die Flamme eines Sturmfeuerzeuges hält.

„Es kann nicht anders sein“, sagt er dann, „überall nur Russen mit Marschrichtung nach Süden. Hunderte von Reitern. Und davor quellen sie nach Süden. Ich war ganz tief unten. Es waren Rumänen, alle in wilder Flucht. Und von der Donsteppe her rollen die Panzer. T 34 und andere. Wir waren mit sechs Maschinen da. Weiß nicht, wo meine Kumpels sind. Das Wetter ist ja dermaßen säuisch, daß du dich kaum in der Luft halten kannst. Mensch, wenn das nur keine Katastrophe wird!“

*

Es wurde eine Katastrophe!

In den Gefechtsständen am Don, in Nischne Tschirskaja bei der 6. Armee und ein Stück weiter westlich, im Gefechtsstand von Generalmajor Fiebigs III. Fliegerkorps, liefen die Meldungen vom Durchbruch im Norden nur zögernd ein.

Sofort wurde alles in die Luft gehetzt, was an Bombern, Schlachtfiegern und Stuka verfügbar war. Und das bei einer Wetterlage, die allein schon die immer stärker werdenden Befürchtungen bekräftigen mußte. Denn diese Witterung war das ideale Angriffswetter der Russen: Nebel, Schnee, geringe Sicht, tiefhängende Wolken, die einen Einsatz der Luftwaffe nur in geringem Umfang erlaubten.

Von Stunde zu Stunde wurden die Gesichter der Stabsoffiziere ernster, häuften sich die Hiobsbotschaften, Das, was man seit Wochen befürchtet hatte, schien tatsächlich eingetreten zu sein: ein russischer Großangriff gegen die Flanke des Angriffsschlauches auf Stalingrad und dort angesetzt, wo sich die schwächsten Stellen befanden: im Frontabschnitt der rumänischen 3., italienischen 8. und ungarischen 2. Armee. Bald wurde es klar, daß es sich nicht mehr um eine jener Angriffsunternehmungen handeln konnte, bei denen der Gegner schon seit Anfang Oktober anscheinend nur die „weichen Stellen“ in der deutschen Nordflanke sozusagen abgetastet hatte.

In den Stäben, vor allem aber bei der Luftflotte 4 in Mariupol, lagen die Durchschriften der Meldungen, die im Verlauf des Oktober bis in die letzten Tage hinein an das Oberkommando der Luftwaffe als Fazit der Luftaufklärungsergebnisse abgesandt worden waren:

„Feind baut kleine Brücken über den Don bei Kletskaja - nordwestlich Kletskaja weitere Flussübergänge des Gegners - starke gegnerische Aktivität nördlich des Don...“

Was war daraufhin geschehen?

Nichts!

Trotzdem hoffte man noch und wartete auf die Meldungen der Besatzungen, die in aller Eile nach Norden gejagt worden waren. Was würden sie sehen? Würde sich aus ihren Beobachtungen jenes Gesamtbild ergeben, das man insgeheim doch befürchtete?

Es vergingen noch viele Stunden, ja Tage, bis sich das Bild der drohenden Katastrophe in seinen Einzelheiten abzuzeichnen begann. Es war eine furchtbare, fast hoffnungslose Situation.

Die Russen hatten aus ihren Tastangriffen gegen die Nord- und Westflanke der Heeresgruppe B am Don gute Lehren gezogen und diese zu einem Zeitpunkt in die Tat umgesetzt, wo nicht nur das Wetter gegen die Deutschen sein mußte. Ihr Großangriff vom 19. November 1942 erfolgte in jenen Tagen, als sich die Erfolge der britischen 8. Armee auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz sowie die Auswirkungen der Landung der Alliierten in Nordafrika bereits abzuzeichnen begannen.

Unter dem Oberbefehl von General Wassilewski stießen die sowjetischen Stoßverbände, von General Rokossowski geführt, hauptsächlich von ihrem bisher gegen alle Angriffe behaupteten Brückenkopf Kremenskaja - südlich des Don-Bogens - gegen die von Stalingrad bis in den Raum von Kalitwa gespannte rund 300 Kilometer lange Flanke der deutschen und ihrer verbündeten Armeen vor. Im Schutz des unsichtigen Wetters, bei Nebel und Schneetreiben, durchbrachen sie mit drei Panzer- und zwei Kavalleriekorps die Stellungen der Italiener und Rumänen. Während die ersten russischen Keile nach Süden vorgingen, ihre Panzer alles niederwalzten und einen 30 Kilometer breiten Einbruch erzielten, bemächtigte sich der rumänischen Verteidiger eine unvorstellbare Panik. Von Kosaken getrieben, hetzten sie zurück, und selbst die unter den niedrig hängenden Wolken herumkurvenden Schlachtflieger waren nicht in der Lage, die Lawine zu bremsen. Hinter den russischen Verbänden der ersten Welle standen 21 Schützendivisionen, die nach den motorisierten Angriffseinheiten in den

Einbruchsraum fluteten. Zehntausende von Rotarmisten wogten nach Süden, ein gemeinsames Ziel vor Augen: die Zange um die 6. deutsche Armee von Norden her zu schließen und Stalingrad zu entsetzen.

Zum gleichen Zeitpunkt hatte General Wassilewski aber auch von Süden her eine großangelegte Angriffsoperation angesetzt. Unter dem Befehl des Generals Jeremenko durchbrachen zwei russische Panzerkorps und neun Schützendivisionen südlich von Stalingrad - aus der Kalmückensteppe vorgehend - die Stellungen der rumänischen 4. Armee und strebten nach Norden, dem anderen Angriffskeil entgegen, der vom Don her gekommen war.

Erst einige Kilometer nördlich und östlich des Tschir-Bogens zeigten die immer stärker werdenden deutschen Luftangriffe gewisse Erfolge. Der Angriffselan der russischen Verbände erlahmte, und es entstand eine dünne Frontlinie, die von zusammengewürfelten Verbänden wie durch ein Wunder gehalten werden konnte. In pausenlosen Einsätzen, die wenigen Stunden Tageslicht bis zuletzt ausnutzend, flogen Stuka, Schlachtfabzeuge und Bomber in den Einbruchsraum. Sie taten es so lange, bis ihre Flugplätze von den feindlichen Angriffsspitzen überrollt waren und sich eine neue Stoßrichtung der Sowjets gegen den Raum Kalatsch abzeichnete, der nur von schwachen deutschen Verbänden gesichert war. Würde es noch gelingen, das Desaster zu verhindern?

Es gelang nicht mehr. Es war bereits zu spät.

Am 22. November 1942 war der Ring um die 6. Armee in Stalingrad geschlossen.

*

Die drei Ju 52 verschwinden manchmal in den Wolken, die kaum zweihundert Meter hoch über der Donsteppe hängen. Vor einer Viertelstunde waren sie nach einer Zwischenlandung in Tazinskaja wieder gestartet. Ihr Flugweg hatte sie an Morosowskaja vorbeigeführt, etwa 40 Kilometer von Tazi entfernt, an jenem Platz, auf dem einige von Oberst Kühls He-111-Bombern schemenhaft in dem trüben Mittagslicht zu sehen gewesen waren.

Immer wieder schweiften die Blicke der drei Männer an Bord der „Anton“ nach Norden und Nordosten, in die Richtung des Donknies. Ihre Gesichter sind ernst, und es ist seit dem 19. November noch nicht einmal passiert, daß die ulkigen Sprüche von Heinz Sievers über die Eivau gekommen wären.

Auch jetzt sitzt er in schräger Haltung und mit mahlenden Kinnbacken neben Rösche und starrt aus zusammengekniffenen Augen zu den beiden anderen „Ju's“ hinüber, die von Unteroffizier Sebald und einem Oberfähnrich geflogen werden, der erst vor einigen Wochen zu der Staffel nach Mariupol gekommen war. Zur Linken schiebt sich die Silhouette einer kleinen Stadt aus dem Dunst. Es muß Obliswkaja sein, wo sich Generalmajor Fiebigs Fliegerkorps-Gefechtsstand befindet.

Keiner der drei Männer spricht etwas. Jeder hält stumme Zwiesprache mit seinen Gedanken. Denn sie wissen alle, was im Norden und Süden von Stalingrad geschehen ist. Stumm hocken sie auf ihren Plätzen und starren wieder nach Norden. In den Wolken zuckt ein Feuerschein. Die Ju-52-Kette dröhnt weiter. Der Don schiebt sich quer zur Flugrichtung in den Sichtkreis. An seinem hohen Ufer eine andere Stadt: Nischne Tschirskaja.

Der Bordmechaniker sieht zur Seite. Er begegnet Rösches Blick. Sie reden auch jetzt noch nichts miteinander, aber vielleicht denken sie das gleiche: Was wird zu dieser Zeit dort unten geschehen im Gefechtsstand der 6. Armee?

*

22. November.

Es ist Nacht geworden in Nischne Tschirskaja. Im Zimmer des Oberbefehlshabers der 6. Armee schrillt das Telefon. Generalmajor Schmidt, Chef des Generalstabes, nimmt den Hörer ab. Paulus greift nach einem anderen, um mitzuhören.

Generalmajor Fiebig, Chef des VIII. Fliegerkorps, ruft von Obliswkaja aus an. Er spricht von der Kampfsituation im Raum von Kalatsch am Don, in der Luftlinie kaum 90 Kilometer entfernt. Der Stabschef lauscht in den Hörer, nervös und ungeduldig. Dann sagt er:

„Ich sehe keine unmittelbare Gefahr für die Brücke bei Kalatsch über den Don. Auf den Höhen bei Kalatsch steht eine ausreichende Brückensicherung.“ Fiebig am anderen Ende der Leitung macht offenbar einen Einwand. Dann klingt Schmidts Stimme wieder durch den Raum:

„Was die Absichten der Armee sind? Nun, der OB trägt sich mit dem Gedanken, zu ‚igeln‘. Im übrigen wird die Entscheidung morgen fallen, Generaloberst Hoth (OB der 4. Panzerarmee) wird auch hiersein...“

Der Teilnehmer aus Obliswkaja unterbricht. „Hören Sie, ich mache mir die größte Sorge, daß Sie zu stark mit einer Luftversorgung rechnen. Ich halte so etwas auf Grund meiner Erfahrungen für undurchführbar. Die Wetterlage und die Feindlage sind völlig unberechenbare Faktoren. Wie denken

Sie sich denn eigentlich die Versorgung der Armee? Die Nachschubverbindungen nach Stalingrad sind ja jetzt schon unterbrochen..."

Der Stabschef der 6. Armee runzelt die Stirn und sagt: „Nun, dann wird die Armee eben aus der Luft versorgt werden müssen..."

Sekunden vergehen, bis Fiebig wieder spricht, entsetzt, fassungslos: „Eine ganze Armee aus der Luft versorgen? Unmöglich! Unsere Transportflugzeuge sind in Afrika und an den anderen Fronten stark in Anspruch genommen. Ich warne vor übertriebenen Hoffnungen."

Das Gespräch ist zu Ende. Langsam legt Paulus den Hörer auf den Tisch.

*

Flugplatz Tazinskaja, 25. November 1942.

Ein Tag wie jeder andere, seit vor drei Tagen die düstere Ahnung zur Tatsache wurde: die endgültige Einkesselung der 6. Armee in Stalingrad. Und doch ist alles anders geworden. Was vorher für die Besatzungen der Transportmaschinen blanke Routine und fliegerischer Kriegsalltag war, zeigt sich jetzt in einem anderen Licht. Das Wissen um die täglich größer werdende Not der Kameraden im Kessel, die stetig zunehmende Kälte, das schlechte Wetter - all das stellt die Besatzungen vor eine Fülle von Problemen, deren Realisierung furchtbare Opfer von ihnen verlangen wird. Das wissen sie schon jetzt. Manchmal hören sie von dem hektischen Hin und Her in den hohen Stäben, von beschwörenden Funkmeldungen, Forderungen, Wünschen, Ausflüchten und den verzweifelten Versuchen, zu retten, was noch zu retten ist.

Für die Männer auf dem Flugplatz von Tazinskaja verdrängt die unerbittliche Wirklichkeit an diesem Morgen fast alles, was nicht zu ihrer neuen Aufgabe gehört: die Versorgung der 6. Armee aus der Luft.

Sie stehen in der Nähe der Maschinen, umweht von einem eisigen Wind, der klingenden Frost über das Land trägt. Dutzende von Soldaten in flatternden Mänteln, mit verumumten Köpfen und rotgefrorenen Gesichtern arbeiten an den Flugzeugen, die für den ersten Start in den Kessel bereitgemacht werden. Nur wenige sehen zu dem Wagen hinüber, der in einiger Entfernung hält. Oberst Förster, der inzwischen nach dem Debakel vom 22. November zum Luftransportführer Tazinskaja ernannt wurde, spricht mit einigen Offizieren, steigt wieder in den Wagen und fährt dann in Richtung auf eine der Kolchose davон.

Drüben am Start rollen drei Me 109 über den Schnee, schwingen sich in die Luft. Hinter ihnen zwei HS 129 und dann einige Stuka. Der Wind trägt die hochgewirbelten Schneekristalle zu den Ju 52 herüber, die in langen Reihen abgestellt sind. Tag für Tag kommen weitere Transporter auf den Flugplatz zwischen Tschir und Donez, und täglich tauchen in den Hütten und Gefechtsständen neue Gesichter auf. „Alte Hasen“ sind unter den hier zusammengezogenen Besatzungen, aber auch solche, die vor ihrem ersten Einsatz stehen.

Manche erschienen mit klapprigen, ausgeflogen Maschinen, die von den Mechanikern in der Eiseskälte erst einmal frontverwendungsfähig gemacht werden mußten. Lehrbesatzungen sind unter den Neuankömmlingen, Flugzeugführer, die bis dahin in der Heimat ihre Erfahrungen an Flugschüler vermittelten.

Alles wird konzentriert, und alle Hebel werden in Bewegung gesetzt, um jenes Ziel zu erreichen, das der Luftflotte 4 gestellt worden war: täglich mindestens 300 Tonnen Versorgungsgüter in den Kessel. So lautete der Befehl, den Hitler der Luftflotte am Asowschen Meer hatte übermitteln lassen: täglich 300 Kubikmeter Kraftstoff, 30 Tonnen panzerbrechende Waffen und sonstige Munition.

Jeder kennt diesen Befehl, und jeder versucht, nicht daran zu denken. Denn jeder der Männer in den dicken Pelzkombinationen weiß, was er für sie bedeutet.

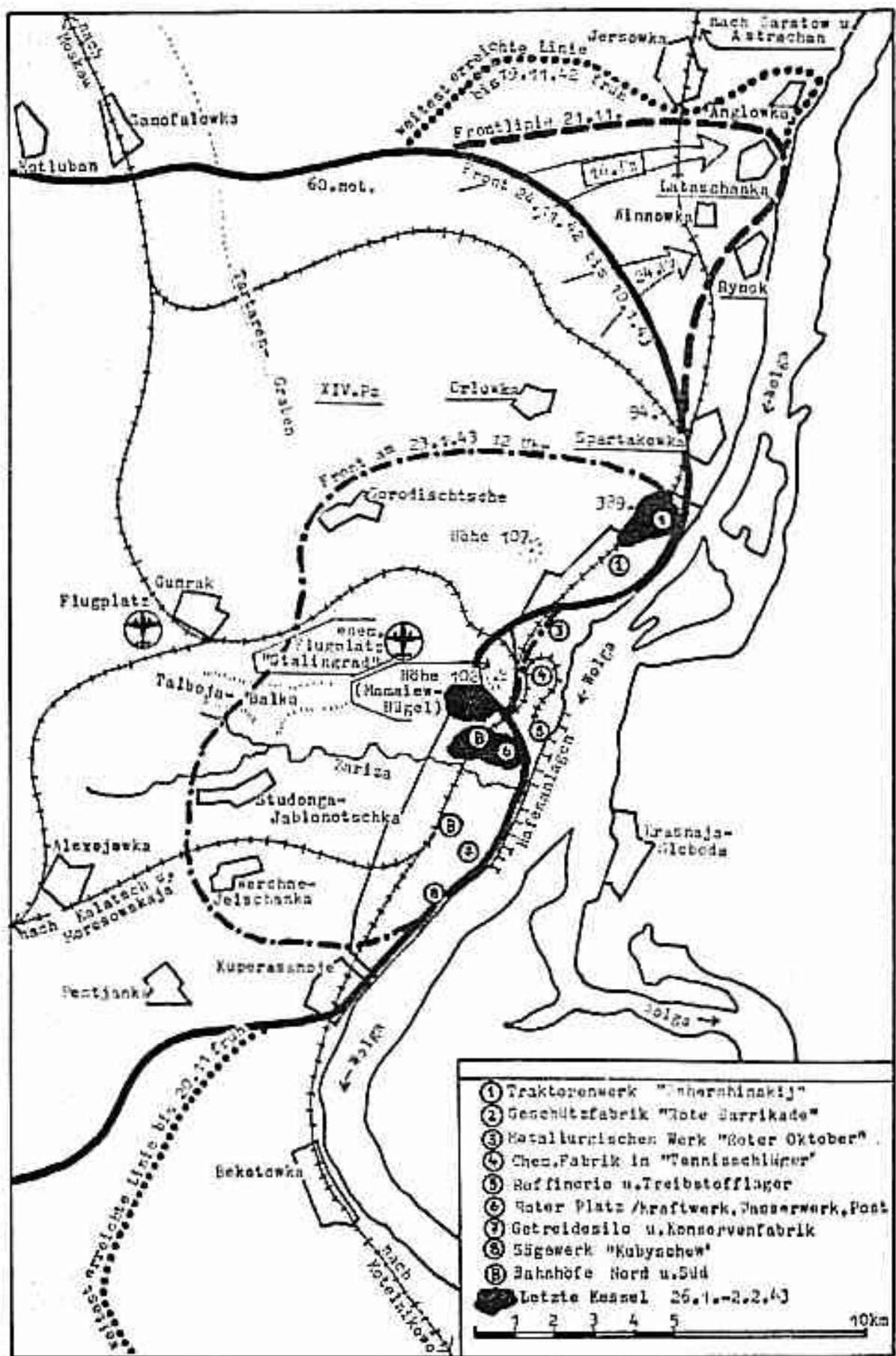
Oberfeldwebel Kern stapft über den Schnee. Er bleibt vor Rösche und seiner Besatzung stehen. „Fertig!“ sagt er. „Ihr könnt los!“

Rösche nickt, tippt an die Kopfhaube und winkt den anderen. Zehn Besatzungen nähern sich den Maschinen, die sozusagen bis zur Halskrause vollgeladen sind. Die Männer verschwinden in den langen Rümpfen, die Motoren dröhnen auf, und dann ziehen sie wie träge, überdimensionale Vögel zum Start.

Vor Oberfeldwebel Rösche steht eine fast undurchdringliche Schneewand, als er die Gashebel auf Vollast schiebt und den Start beginnt.

Die Transportmaschine ruckt nach vorn, schwerfällig, fast widerwillig. Dann schiebt er sich in die Schneewolke, und nur noch die Blindfluginstrumente verraten Rösche die Richtung. Er zieht die Steuersäule leicht nach hinten, als das Holpern der Räder nicht mehr zu hören ist. Ein kurzer Steigflug beginnt, ein mühseliges Hinaufkriechen in den Himmel. Dann sehen sie die Wolken wieder, ein Strahlenbündel Sonne und die weiße Erde.

Links und rechts tauchen die zuvor gestarteten Maschinen auf, unförmig wirkende Flugzeuge. Die vorhin gestarteten Me 109 kommen in Sicht, schwirren vorbei und verschwinden irgendwo.



Rösche nimmt die Gasspitze heraus und lehnt "sich zurück. Er spricht nichts, und auch die anderen schweigen. Neben dem Funker beginnen die Kistenberge, die den Rumpf fast völlig ausfüllen.

Sie fliegen nach Nordwesten, dem Don entgegen. Und jeder denkt daran, was wohl geschehen wird, wenn sie den Rand des Kessels erreicht haben. Den Kessel? Ist es denn wirklich wahr?

Sie merken es, als sie auf der Höhe von Kalatsch und jenseits des Don der Stadt an der Wolga entgegenziehen. Von den Jägern ist nichts zu sehen. Dafür erkennen sie die Mündungsblitze vieler leichter Fla-Geschütze. Wie ein Spalier des Todes schienen sie entlang der Einflugschneise postiert worden zu sein. Leuchtpurkaten zischen herauf und verschwinden in der grauen Wolkenwand, aus der vereinzelte Schneeflocken herausrieseln. Die Wolkenbänke hängen wie dicke Filter vor dem Sonnenlicht. Die Erdoberfläche wirkt düster und gespenstig.

Rösches Hände klammern sich fester um die Griffe des Steuerhorns. Die Flak feuert immer noch. Ein Schrei Sievers läßt den Oberfeldwebel herumzucken. Der Bordmechaniker deutet nach links.

Eine Maschine aus dem Verband der Ju52 hat sich in ein einziges Flammenmeer verwandelt. Der Bug kippt jetzt nach vorn. Kurz darauf rast die Maschine nach unten und nähert sich mit hoher Geschwindigkeit dem Erdboden. Mit stockendem Atem verfolgen die Männer in der „Anton“ den Sturzweg, bis alles zu Ende ist. Keiner der Kameraden war mehr herausgekommen.

Sie sehen sich nur an, mit fahlen, verzerrten Gesichtern. Die russische Flak hat ihr Feuer eingestellt, als ob den Kanonieren dieser eine Triumph genügt habe.

Der Verbandsführer, Oberleutnant Cäsar, drückt seine Ju 52 tiefer an die Erde. Auch Rösche verändert die Flughöhe. Zwanzig Minuten werden sie noch zu fliegen haben, bis Pitomnik vor ihnen auftaucht. Die Erinnerung an das furchtbare Bild, das sie vorhin sahen, hängt wie eine

Last in ihnen.

Von unten flackerte MG-Feuer herauf. In der linken Tragfläche scheppert es. Einige Kugeln stanzen Löcher in das gewellte Blech.

In starrer Haltung sitzt Hans Rösche hinter dem Segment. Schweißtropfen stehen auf seiner Stirn. So ist es also, denkt er nur, und so wird es jeden weiteren Tag sein. Was, um Gottes willen, war nur schuld daran, daß das geschehen konnte? Hatten sie denn nicht gemerkt, daß die Russen diese Offensive planten?

*

Es spielte jetzt keine Rolle mehr, ob man es gewußt hatte oder nicht. Viel wichtigere Dinge standen auf dem Spiel, und die Funksprüche, die vom 22. bis 24. November im Kampfraum Stalingrad abgesandt oder empfangen wurden, redeten ihre eigene, eindeutige Sprache. Vom Gefechtsstand des Feldmarschalls Paulus war schon am 22. November abends gemeldet worden:

„Armee eingeschlossen, Munitionslage gespannt. Verpflegung reicht für sechs Tage. Armee beabsichtigt, verbliebenen Raum von Stalingrad bis Don zu halten und hat hierzu alles eingeleitet. Voraussetzung ist, daß Schließung der Südfront gelingt und reichlich Verpflegung eingeflogen wird. gez. Paulus“

Nicht nur Paulus gab an diesem Abend einen ungeschminkten Bericht der wirklichen Lage. Der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe B, Generaloberst Freiherr von Weichs zur Glon, tat das ebenfalls in einem Fernschreiben an das Oberkommando des Heeres. Seine Sprache war noch realistischer, und doch wurde auch diese stumme Warnung nur zur Kenntnis und zu den Akten genommen. Niemand zog daraus den Schluß, daß eine Luftversorgung der 6. Armee ein Wunschtraum bleiben mußte. Der Generaloberst hatte folgendes Fernschreiben absetzen lassen:

„Trotz der ungewöhnlichen Schwere des zu fassenden Entschlusses, dessen Tragweite mir voll bewußt ist, muß ich melden, daß ich die Zurücknahme der 6. Armee, die von Paulus vorgeschlagen wurde, für notwendig halte. Gründe: Die Versorgung der zwanzig Divisionen umfassenden Armee auf dem Luftwege ist nicht möglich. Mit dem verfügbaren Luftransportraum, entsprechendes Wetter vorausgesetzt, kann täglich nur ein Zehntel des wirklichen Tagesbedarfs in den Kessel geflogen werden.“

*

Die neun Ju 52 haben Pitomnik erreicht. Ausgefrorene Gestalten kommen ihnen entgegen. In fiebriger Eile werden die Maschinen entladen und entankt. Denn sie führen in ihren Tragflächen auch Treibstoff für die Kraftfahrzeuge im Kessel und für die Jagdflugzeuge mit, die in Pitomnik stationiert sind. Es gibt keine Scherzworte mehr, nicht einmal Anflüge von Galgenhumor. Jeder weiß, wie es steht.

Oberfeldwebel Emig kommt auf Rösche zu. Er scheint in den letzten Tagen noch hagerer geworden zu sein. Sein Gesicht wirkt knochig, zersorgt, ausgemergelt. Auch seine Stimme hat nicht mehr den

dröhnen Klang. Er reicht Rösche und den anderen die Hand und deutet dann in die Richtung, wo die Sanitätsbunker liegen.

„Es werden jeden Tag mehr!“

Am jenseitigen Platzrand heulen Motoren auf. Kurz darauf jagen drei Me 109 über den Schnee. Sie schwingen sich in die Luft und ziehen der Wolkenuntergrenze entgegen. Ihr Motorenengeräusch ist kaum schwächer geworden, als ein feines Wimmern über dem Platz zu hören ist. Der Klang einer Alarmsirene lenkt die Blicke der Männer vor den Transportmaschinen zum Himmel hinauf.

„Alarm!“ sagt Emig. Mit rudernden Armen läuft er auf die in der Nähe stehende „Anton“ zu und gibt seinen Männern einige Befehle. Die Warte spritzen auseinander und rennen den Erdaufwürfen am Platzrand entgegen. In der Luft beginnt es zu rumoren. Von Osten her ziehen Flugzeuge durch den mit Schneewolken behangenen Himmel. Die ersten Flak beginnen zu feuern. Wie das Knallen riesiger Peitschen hallen die Abschüsse herüber. Dutzende von Leuchtpurketten verschwinden in den bleigrauen Wolken.

„Los, in die Löcher!“ schreit Emig, als er an Rösche und seiner Besatzung vorbeihastet. Sie folgen ihm und rutschen in einen Splittergraben. Der Oberwerkmeister zieht den Kopf ein.

Rösche behält ihn oben. Sein Blick richtet sich auf die Sanitätswagen, in denen sicher Schwerverwundete liegen. Niemand kümmert sich um sie, denn es wäre ja sinnlos, jetzt noch etwas für sie tun zu wollen. Man kann nur hoffen.

Die ersten Bomben detonieren weitab vom Flugplatz. Zwischen dem Dröhnen der Flugmotoren ist jetzt das hämmende Stakkato von Bordwaffen zu hören. Ein heller Schein strahlt durch die Wolken, gleichzeitig ist ein schrilles Heulen zu hören. Irgendwo südlich von Pitomnik steigt Sekunden später eine hohe Feuersäule aus der Erde. Munition detoniert, bunte Flammenkaskaden zischen wie ein schauriges Feuerwerk aus dem Flammenpilz des Aufschlagbrandes. Das Rattern der Bordwaffen ebbt allmählich ab. Zwei Me 109 heulen dem Flugplatz entgegen, eine dritte folgt einige Augenblicke später.

Emig richtet sich auf.

„Wieder einmal Glück gehabt!“ keucht er.

Die Krankenwagen fahren weiter. Einer hält vor der „Anton“. Die Türen werden geöffnet. Sanitäter ziehen Tragen heraus, auf denen sich unter Decken die Umrisse menschlicher Körper abzeichnen. Mit langsamem Schritten gehen die drei Flieger auf ihre Maschine zu. Die Sanitäter haben graue, starre Gesichter. Keiner von ihnen scheint das Stöhnen der Unglücklichen bewußt aufzunehmen, die sie nacheinander in die Maschine schieben. Zwei der Sanis stehen im Luk und nehmen die Tragen im Empfang. Rösche steht neben einem Schwerverwundeten, der von den Sanitätern soeben in den Schnee gesetzt wurde. Das Gesicht des Soldaten ist mit blutigen Binden umwickelt. Er scheint wahnsinnige Schmerzen zu haben, denn sein ganzer Körper zuckt pausenlos.

Rösche sieht zu Sievers hinüber. Das Gesicht des Bordmechanikers wirkt versteinert.

„Und das ist erst der Anfang!“ sagt er.

Für die Offiziere in den hohen Stäben war es in diesen Tagen schon mehr als ein Anfang. Was sie geahnt hatten, war furchtbare Gewißheit geworden. Und es war für sie nicht schwer, sich vorzustellen, welche Katastrophe bevorstand, wenn nicht irgend etwas Entscheidendes

geschah.

Generalmajor Pickert, der Kommandeur der 9. Flakdivision, die in Stalingrad stationiert war, gehörte ebenfalls zu jenen, die das sich anbahnende Desaster erkannt hatten, ebenso wie der Chef des VIII. Fliegerkorps, Generalmajor Fiebig, und alle anderen Heerführer inner- und außerhalb des Kessels. Schon am 22. November, als die sowjetische Umklammerung als eine unumstößliche Tatsache angesehen werden mußte, war Pickert kurz nach jenem Zeitpunkt im Gefechtsstand des Generalobersten Paulus erschienen, als der Chef des Stabes das Telefongespräch mit Generalmajor Fiebig abgebrochen hatte. Dies war geschehen, weil Generaloberst Hoth, OB der 4. Panzerarmee, den Raum betreten hatte.

Das denkwürdige Zwiegespräch zwischen dem Stabschef der 6. Armee, Generalmajor Schmidt, und dem Kommandeur der 8. Flakdivision hatte die allgemeine Situation zum Inhalt.

„Was meinen Sie, Herr Pickert?“

„Sofort durchbrechen nach Südwesten!“

Schmidt: „Das geht ja aus Betriebsstoffmangel nicht und wird mit einer Katastrophe enden wie einst bei Napoleon.“

Pickert: „Wir helfen. Ich bringe meine einhundertsechzig 2-cm-Geschütze im Mannschaftszug durch. Die Munition wird getragen. Ich glaube nicht, daß es möglich ist, eine ganze Armee aus der Luft zu versorgen, besonders da das Wetter große Schwierigkeiten machen wird.“

Eine Zeitlang verliert sich das Gespräch in Details, bis der Stabschef der 6. Armee es mit den Worten beschließt:

„Es muß eben gehen. Und außerdem können wir ja erst die vielen Pferde im Kessel aufessen...“

*

In Tazinskaja, Millerowo, Morospwskaja, Mariupol, Stalino und den anderen Versorgungsflugplätzen wissen sie von diesen Vorgängen kaum etwas. Natürlich geistern Parolen herum, aus denen sich nur wenig entnehmen läßt und die letzten Endes auch niemand interessieren. Denn das, was in diesen Tagen von den Besetzungen der Transportgruppen verlangt wird, ist schier übermenschlich.

Eines wissen sie allerdings, wenn auch nur in großen Umrissen: daß die Luftwaffe praktisch selbst für die Erhaltung der hinter dem Tschir liegenden Versorgungsplätze gesorgt hatte, in jenen Tagen des sowjetischen Durchbruchs vom Don nach Süden, wo die Russen sicherlich das Ziel gehabt hatten, die Versorgungsbäsen zu nehmen und damit auszuschalten. Es hatte sich inzwischen herumgesprochen, daß in der Zeit zwischen dem 21. und 23. November, als der Feind unter Ausnutzung einer Schlechtwetterlage im Durchbruch nach Süden begriffen war, Major Druscheis Schlachtflieger von Kalatsch aus unter schwersten Bedingungen mit ihren zweimotorigen HS 129 und den Doppeldeckern vom Typ HS 123 in pausenlosen Einsätzen die feindliche Durchbruchsspitze attackiert hatten.

Von Karpowka bei Stalingrad aus waren die Sturzkampfbomber des Stukageschwaders 2 gestartet und in den Einbruchsraum geflogen. Unter ihnen der Führer der 1. Staffel, Hans Ullrich Rudel, der später die höchste deutsche Tapferkeitsauszeichnung, das goldene Eichenlaub, erhalten sollte, nachdem er über 2500 Feindflüge durchgeführt und rund 500 sowjetische Panzer abgeschossen hatte.

Aber nicht nur die fliegenden Verbände hatten erfolgreich versucht, das drohende Verhängnis abzuwenden. Eine Kampfgruppe, geführt vom Kommandeur des Flakregiments 99, Oberst Stabel, stimmte sich mit ihren aus Männern der rückwärtigen Dienste, Urlaubern, Stabsangehörigen usw. zusammengesetzten Einheiten gegen den überlegenen Feind. Alarmverbände stoppten den Gegner in vorderster Linie, so z. B. bei Obliwskaja, wo sich der Gefächtsstand des VIII. Fliegerkorps befand. Unterstützt von Schlachtfliegern und Stukas gelang es den dort stehenden Einheiten unter dem Befehl des Flak-Oberstleutnants Obergehtmann, die russische Angriffslawine zu bremsen und somit die Voraussetzungen für das Weiterbestehen der Tschir-Front zu schaffen.

Ohne diesen letzten Verteidigungsring im Norden der wichtigsten Versorgungsflugplätze in Kesselnähe - Morosowskaja und Tazinskaja - wäre es taktisch und technisch völlig unmöglich gewesen, den Plan zur Versorgung der 6. Armee in Stalingrad in die Tat umzusetzen.

*

All das gehört für die Männer in Moro und Tazi bereits der Vergangenheit an. Sie haben einen Befehl, und sie führen ihn aus, Tag für Tag, Nacht für Nacht.

Und auch gestern, am 26. November, waren sie im Kessel und sahen in Pitomnik das namenlose Elend der Schwerverwundeten, die irgendeiner mal die „Schlacke der Front von Stalingrad“ genannt hatte. Sie hörten den Donner der Geschütze, das ferne Jaulen der „Katjuschas“(*), der sowjetischen Raketengeschütze, das Grollen der Artilleriedetonationen, das Stöhnen der Unglücklichen unter den durchgebluteten Verbänden. Die Schreckensbilder verfolgten sie in ihrem unruhigen Schlaf, und sie waren sofort wieder gegenwärtig, wenn sie am Morgen in ihren armseligen Behausungen die Augen öffneten und in die klirrende Kälte hinaustraten. Bei der abendlichen Besprechung hörten sie, daß in den beiden letzten Tagen mit den ersten Versorgungsflügen lediglich 65 Tonnen Betriebsstoff und Munition nach Stalingrad eingeflogen werden konnten.

65 von den verlangten 300 Tonnen! Wie sollte es aber weitergehen, wenn schon am Beginn des Luftbrückenunternehmens nur solche geringen Transportleistungen erreicht werden konnten?

*

28. November 1942.

Die Oberkörper gegen den eisigen Sturmwind gebeugt, der über den Flugplatz von Tazinskaja fegt, stampfen Oberfeldwebel Rösche und die Männer seiner Besatzung über das Rollfeld. Die Flügel und Rümpfe der am Platzrand stehenden Ju 52 sind mit dicken Eiskrusten bedeckt, auf denen im fahlen Licht der Morgendämmerung hohe Schneehäuben schimmern. Dutzende von Transportflugzeugen stehen unter den niedrighängenden Wolken, eine beachtliche Armada sozusagen, aber der Schein trügt. Denn so wie auf den anderen Flugplätzen der Transportverbände sieht es auch in Tazinskaja aus: Die wirkliche Einsatzbereitschaft der Maschinen beträgt höchstens 40 Prozent. Auch Rösche und seine Männer wissen das, aber sie reden nicht darüber. Was hätte es auch für einen Sinn?

Sie nähern sich der „Anton“, deren Eiskruste gerade von einigen Warten mit einem Wärmegerät aufgetaut wird. Oberfeldwebel Kern, der kleine Oberwerkmeister, steht neben dem Obergefreiten

Fiebig, mit krummem Rücken, eingezogenem Kopf und vom Frost gerötetem Gesicht. Er versucht nicht einmal zu lächeln, als die drei aus der „Anton“ vor ihm auftauchen.

„Wird wieder 'ne Höllenarbeit“, sagt er, zu Rösche gewandt, „bis der Eisdreck runter ist. Es ist zum Kotzen!“

Rösche zündet sich mit dem Sturmfeuerzeug zwei Zigaretten an. Eine davon steckt er Kern in den Mund. Der Dank des Oberfeldwebels besteht aus einem Knurren, das der Wind ihm von den Lippen reißt.

Vor dem linken Motor der Maschine steht eine Eisenleiter. Ein verummpter Wart steht darauf und arbeitet an dem Triebwerk, dessen Verkleidungsbleche gelöst sind. Rösche sieht, daß er jetzt seinen Handschuh auszieht und eine Schraube zwischen die Finger nimmt, die er bis dahin mit den Lippen festgehalten hatte. Er zögerte kurz, nimmt dann einen Schraubenzieher und nähert die Schraube einem Motorteil. Wenig später stößt er einen entsetzten Schrei aus. Der Obergefreite Jupp Binder fährt herum, sieht zu dem Kameraden hinauf, der unter der Tragfläche gerade mit einem der dicken Wärmeschläuche herumhantiert. Er reißt dem Mechaniker den Schlauch aus der Hand, hastet die Leiter hinauf und hält dem Warmluftstrom über die Hand des Wartes vor dem Motor. Mit entsetztem, schmerzverzerrtem Gesicht blickt dieser auf seine Finger, die soeben an dem eiskalten Metall angefroren waren. Er steckt die Hand unter seinen Mantel, nachdem er sie wieder wegziehen konnte, und wankt über die Tragfläche.

Der Oberwerkmeister hatte sich während dieses Vorfalls nicht von der Stelle gerührt. Was soeben geschah, war etwas Alltägliches für ihn. Wenn einer auch nur sekundenlang nicht aufpaßt, war seine Hand angefroren.

Der Obergefreite Binder hatte dem Kameraden inzwischen von der Leiter geholfen und führt ihn jetzt in der Nähe vorbei.

„In den Bunker mit ihm!“ schreit Kern zu den beiden Männern hinüber.

Binder nickt. Der andere schien die Worte gar nicht gehört zu haben.

„Dieser Wahnsinn!“ wendet sich Kern an die drei Flieger. „Unter solchen Bedingungen soll man arbeiten. Ich weiß bald nicht mehr, wie es weitergehen soll. Überall fehlen Wärmegeräte. Die Maschinen sind Eisklumpen, und wir auch. Es ist wirklich zum Kotzen.“

Weder Rösche noch die beiden anderen sagen etwas. Sie ziehen an ihren Zigaretten und blicken über die festgestampfte Schneefläche, die als Rollbahn dient.

Kern hat sich inzwischen wieder etwas beruhigt. Er sieht Rösche an und sagt:

„Wie war es denn gestern?“

Der Oberfeldwebel senkt den Kopf. „Weißt du, was absoluter Blindflug ist? Von hier bis Pitomnik war kaum 'ne Hand vor den Augen zu sehen. Einziger Wegweiser das Peilzeichen von Pitomnik. Willst du noch mehr wissen?“

„Nein, es genügt!“ sagt der Oberwerkmeister. Er sieht in den schneeverhangenen Himmel und deutet dann nach Osten. „Wenn es so weitergeht mit dem Wetter, dann können die Iwans ihre Jäger und ihre Flakmunition sparen. Und jeden Tag sollen 300 Tonnen rüber. Ob die Herrschaften, die das ausgeklügelt haben, auch an dieses verfluchte Wetter gedacht haben?“

*

Sie hatten mit großer Wahrscheinlichkeit nicht daran gedacht. Was sie sich überhaupt bei dem Plan gedacht hatten, die 6. Armee aus der Luft zu versorgen, vor allem aber, was den Reichsmarschall Hermann Göring letztlich zu der Versicherung an den Obersten Befehlshaber Adolf Hitler bewogen haben mochte, die Versorgung durchzuführen, wird wahrscheinlich nie mehr vollgültig erklärt werden können.

Fest steht jedenfalls, daß Göring - entgegen der Warnungen der mit der Materie vertrauten Heerführer und der im Fronraum vor Stalingrad befindlichen Luftwaffen-Generale - Hitlergegenüber die Zusage gemacht hatte, täglich mindestens 300 Tonnen Versorgungsgüter in den Kessel fliegen lassen zu können. Was er mit dieser leichtfertig abgegebenen Versicherung heraufbeschwor, läßt ihn vor der Geschichte zu einem der Hauptverantwortlichen für die Katastrophe an der Wolga und für den Untergang der 6. Armee in Stalingrad werden. Wobei es gleichgültig ist, ob er tatsächlich wider besseres Wissen gehandelt, die gegebenen Möglichkeiten überschätzt oder lediglich in Unkenntnis der versorgungstechnischen Realitäten Hitler in seinem Entschluß bestärkt hatte, den damals noch möglichen Ausbruch der 6. Armee zu verbieten und damit faktisch das Todesurteil über 20 Divisionen oder rund 270000 Mann zu sprechen. Es geschah mit jenem Funkspruch, den Hitler nach einem ungeschminkten Lagebericht von Generaloberst Paulus am 24. November zurückfunkten ließ. Er hatte folgenden Wortlaut:

„Die 6. Armee ist vorübergehend von russischen Kräften eingeschlossen. Ich beabsichtige, die Armee im Raum Stalingrad-Nord, Höhe 137, Marinowko-Zybenko und Stalingrad-Süd zusammenzufassen. Die Armee darf überzeugt sein, daß ich alles tun werde, um sie entsprechend zu

versorgen und rechtzeitig zu entsetzen. Ich kenne die tapfere 6. Armee und ihren OB und weiß, daß sie ihre Pflicht tun wird."

Kronzeugen für die Tatsache, daß Göring sich selbst durch massive Vorhaltungen in seiner Hitler gegebenen Zusage nicht mehr wankend machen ließ, sind die ehemaligen Generalstabschefs der Luftwaffe und des Heeres, Jeschonnek und Zeitzier, die schon am Tag der Einschließung der 6. Armee - es war am Totensonntag des Jahres 1942 - in Hitlers Berghof auf dem Obersalzberg bei Berchtesgaden versucht hatten, Hitler von dem Plan einer Luftversorgung der 6. Armee abzubringen.

Als Göring von diesen Gesprächen erfuhr, wurde sein Stabschef Jeschonnek von ihm am Telefon abgekanzelt und darüber belehrt, daß eine Versorgung Stalingrads aus der Luft selbstverständlich möglich sei.

*

Die Tage schleichen dahin, zäh und träge, wie es schien. Im Stadtgebiet von Stalingrad hatte sich der Kampf inzwischen in ein stetig kraftloser und verzweifelter werdendes Ringen um jeden Meter Boden verwandelt. Die Bezeichnungen der Hauptwiderstandszentren „Rote Barrikade“, „Roter Oktober“, „Dschershinsky“, „Tennisschläger“ und „Glocke von Bketowka“ wurden zu Fanalen und Marksteinen eines endlosen Sterbens. In den Unterständen der Deutschen in Stalingrad, wo einmal zwanzig Divisionen den Kampf begannen, hatten sich Not, Elend und Hunger wie Gespenster eingenistet. Mit ihnen die Hoffnungslosigkeit, die nur dann wich, wenn die Parolen von einem bevorstehenden Ausbruch neue Nahrung erhielten. Jedes Stückchen Brot, jeder Schuß Munition, jeder Liter Treibstoff und jede Zigarette waren zu Kostbarkeiten geworden. Die Kraft der 6. Armee begann zu erlahmen, obwohl immer wieder die Motoren der Transportflugzeuge durch die Wolken dröhnten, durch Nebel, Dunst und eine eisige Luft, die jeden Tag mehr und mehr zu Verbündeten der russischen Führung wurden.

In den Gefechtsständen der Luftflotte 4 und des VIII. Fliegerkorps drehten sich die Gespräche nur noch um ein Ziel: Wie kann der Armee in Stalingrad geholfen werden, wie die täglich zu transportierende Tonnagezahl erhöht werden?

Denn was bis jetzt in dieser Hinsicht geschah, war trotz aller Anstrengungen kaum ein Tropfen auf einen heißen Stein. Die 300 Tonnen Versorgungsgut, von denen einmal die Rede gewesen war, sollten weiterhin eine Illusion bleiben, obwohl die Besatzungen der Transportverbände unter unvorstellbaren Wetterbedingungen weiterflogen. Sie starteten selbst dann, wenn die Wolken auf den Plätzen aufsaßen, zogen in die Höhe und folgten dem Funkleitstrahl nach Pitomnik.

Auf den nüchternen Meldungen in den Gefechtsständen wurde nur ihre Transportleistung zu Papier gebracht, Zahlen, die für sich sprechen und auch die Tage symbolisieren, an denen es selbst für die erfahrensten Besatzungen einem Selbstmordversuch gleichgekommen wäre, einen Start in die dichte Nebelwand über dem Flugplatz zu wagen. Und so sahen die Zahlen aus, die von den Gefechtsschreibern in die Übersichtslisten eingetragen wurden:

Vom 27.-29.11. 1942 269 Tonnen in den Kessel;

Vom 1.-1. 12 1942 1167 Tonnen.

1167 Tonnen für eine Spanne von elf Tagen, wo 3 300 mindestens benötigt worden wären.

Und doch: Welch eine Leistung der Männer des fliegenden und technischen Personals, wieviel Mut und Tapferkeit, Können und welcher Einsatz verbargen sich dahinter. Aber all das mußte dennoch Stückwerk bleiben, stilles Heldentum, das nichts dazu beitrug, die jeden weiteren Tag katastrophaler werdende Lage der 6. Armee zu verbessern. Und das, obwohl mittlerweile auch sämtliche im Bereich der Kesselfront liegenden Kampfverbände für den Versorgungseinsatz mit herangezogen wurden. Im einzelnen hatte die Luftflotte 4 Anfang Dezember 1942 folgende Kampf- und Transportverbände zur Versorgung der 6. Armee eingesetzt:

Ju 52-Verbände:

K.Gr.z.b.V.9	Oberst Adolf Jäckel
K.Gr.z.b.V.50	Major Otto Baumann
K.Gr.z.b.V.102	Oberstlt. Walter Erdmann
K.Gr.z.b.V.105	Major Jakobs
K.Gr.z.b.V.172	Major Erich Zähr
K.Gr.z.b.V.500	Major Ludwig Beckmann
K.Gr.z.b.V.700	Major Ferdinand Muggenthaler
K.Gr.z.b.V.900	Oberst Alfred Wübben
I./K.G.z.b.V.1	Major Maess
II./K.G.z.b.V.1	Oberstlt. Guido Neundinger

He 111-Verbände:

K.Gr.z.b.V.5	Major Fritz Uhl
K.Gr.z.b.V.20	Major Schmidt
zugeteilte Staffeln.	Glocke, Gaede, Gratl
III./K.G.4	Major Werner Klosinski
K.G.27	Oberstlt. Hans Henning Frhr. von Beust
I./K.G.100	Hptm. Hans-Georg Bätcher
K.G.55	Oberst Ernst Kühl

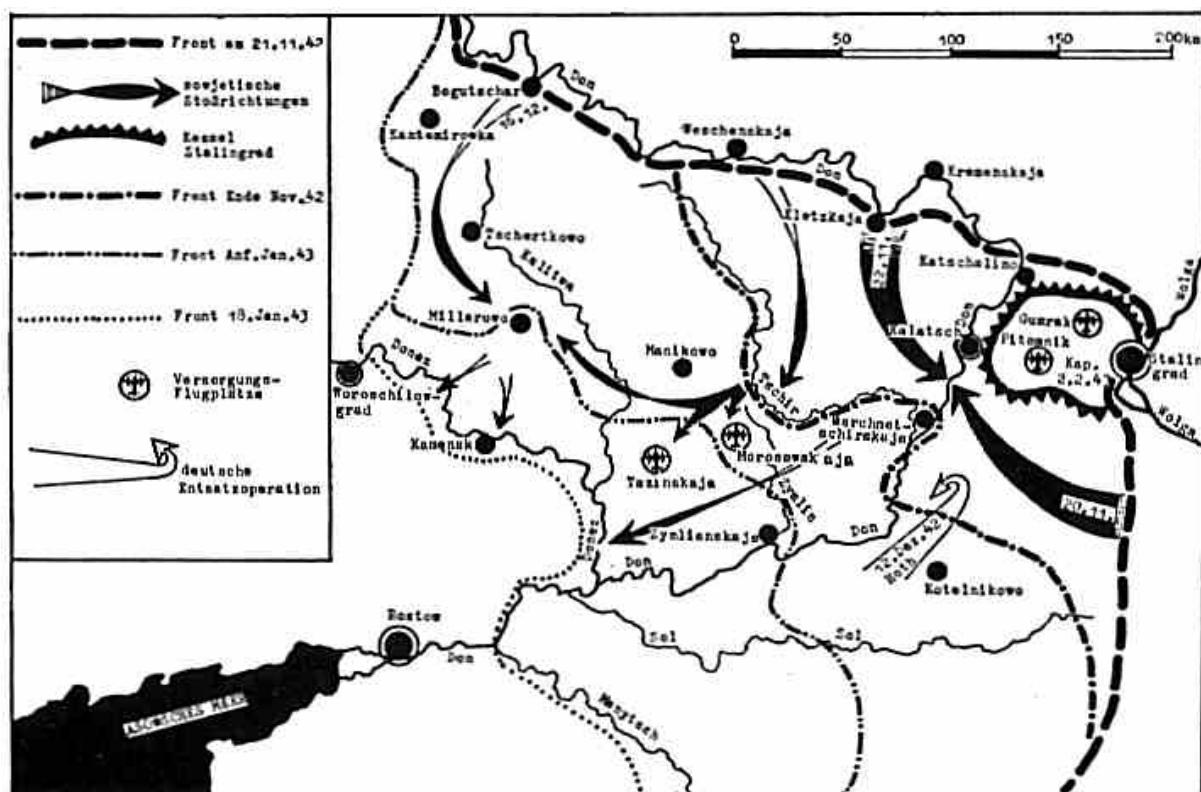
Dazu noch die mit Ju 86 ausgerüsteten Kampfgruppen z. b. V. (zur besonderen Verwendung) 21 und 22.

Am 30. November waren erstmalig 40 He 111 zusammen mit den Ju-52-und Ju-86-Verbänden in den Kessel eingeflogen, und sie taten es auch weiterhin, Tag für Tag, Nacht für Nacht.

Würde es jetzt gelingen, das drohende Verhängnis abzuwenden?

Noch wußte man es nicht.

*



Der Mann, den sie in Pitomnik mitgenommen hatten, sah wie jeder andere aus. Als etwa auf der Höhe von Kalatsch sechs russische Lagg-Jäger den aus fünf Me 109 und vier He 111 bestehenden Verband angriffen, hatte sich der Mann mit dem verschlossenen Gesicht doch etwas anders benommen als jeder andere. Ehe der Bordmechaniker Sievers noch zwischen den Tragen mit den Schwerverwundeten durchgekommen war, hatte er bereits das MG im Rumpfturm in der Hand und auf die Angreifer gefeuert.

Die aus den Ständen der He 111 und der Ju 52 herausschlagenden Geschoßsalven waren so wirkungsvoll gewesen, daß die Russen den ersten Angriff abbrachen und nur wütende Feuerstöße abgaben, die aber keinem der Flugzeuge geschadet hatten. Kurz vor ihrem zweiten Angriff waren vier Me 109 aus den Wolken herausgeschossen. Was dann weiter geschah, wußte weder der Bordmechaniker Sievers, noch der fremde Soldat, der in Pitomnik einen Sonderausweis vorgezeigt hatte.

Die Landung in Tazi war ohne weitere Zwischenfälle erfolgt. Aber auch dort war der seltsame Mann mit dem pelzgefütterten Mantel nicht einfach ausgestiegen. Die Bewunderung der „Anton“-Besatzung

für ihn war noch um einiges gestiegen, als sie gesehen hatten, daß er den Sanitätern beim Ausladen der Verwundeten half.

Rösche, Sievers und Tanner stehen jetzt unter der linken Tragfläche der Ju 52. Oberwerkmeister Kern und seine Warte kommen auf die Maschine zu. Die Tragen mit den Verwundeten stehen im Schnee. Sanitäter bringen sie zu wartenden Lastwagen und Sanka.

Der Mann, der vorhin das MG bedient hatte, kommt näher. Rösche räuspert sich, nickt ihm zu und fragt:

„Wer sind Sie eigentlich?“

Der Soldat - er ist mindestens einsneunzig groß und von kräftigem Wuchs - zuckt die Schultern. Er lächelt kurz und hält den anderen ein Zigarettenpaket entgegen.

„Ach ja“, sagt er dann, als seine Zigarette brennt, „das hätte ich vergessen. Bei dem Trubel ist das aber wohl zu entschuldigen.“ Wieder ein schnelles Grinsen. „Sicher wundert ihr euch über meinen Sonderausweis. Ist leicht zu erklären. Bin Kriegsberichter, Dienstgrad: Leutnant, Name: Feiten.“

„Kriegs...?“ Rösche schluckt einige Male. Er hätte alles andere erwartet als das. Auch Sievers und Tanner starren den Mann ziemlich fassungslos an. Man sieht ihnen an, daß sie besondere Gedanken wälzen.

Eine halbe Stunde später sitzen sie im Erdgeschoßraum einer Kolchose, die in der Nähe des Flugplatzes liegt. Ein hoher Ofen in der Mitte des Raumes mit den kahlen Wänden verströmt eine wohlige Wärme. Sie sitzen auf primitiven Stühlen, neben sich auf dem Fußboden die dicken Pelzkombinationen, und rauchen Zigaretten.

Ein Gefreiter des Gefechtsstandes, der in diesem Gebäude eingerichtet ist, bringt Kaffee. Die Zusammenkunft wurde sehr schnell arrangiert. Und nun sitzen sie einander gegenüber: der Kriegsberichter, die Männer aus der „Anton“, Oberleutnant Cäsar, zwei Feldwebel von einer He-111-Besatzung und zwei aus einem Stuka.

Der Mann von der Propagandakompanie hatte soeben seinen Mantel ausgezogen. Was daraufhin zum Vorschein kam, ließ darauf schließen, daß er kein KP-Mann der 6. Welle sein konnte, die auf den Schlachtfeldern herumkrauchen und weit hinter der Front abgeschossene Panzer fotografieren. Die Auszeichnungen auf seinem Uniformrock sprechen ihre eigene Sprache, die darauf sichtbaren Risse, Flicken und Schmutzstellen ebenfalls. Er sieht aus wie einer, der gerade aus dem Kampfzentrum von Stalingrad gekommen sein könnte. Noch weiß keiner der im Raum Versammelten, daß dies auch tatsächlich der Fall war.

„Meine Herren!“ erklingt nun seine Stimme, „ich danke Ihnen, daß Sie sich für dieses Gespräch zur Verfügung gestellt haben. Denn ich kann mir vorstellen, daß Sie alles andere lieber tun würden als mit einem von meiner Fakultät zu reden.“ Ein resignierender Ausdruck huscht über sein gebräuntes, scharfgeschnittenes Gesicht. Er sieht aus wie ein Bergführer, denkt Rösche, und verdammt nicht wie einer von den Schreiberlingen, die sich sonst hier herumtreiben, Hurra-Artikel verfassen und vom Endsieg quasseln. Er ist ein toller Bursche, und ich könnte mir denken, daß er bei unserem Verein eine ausgezeichnete Rolle spielen würde.

Der Mann mit der abgewetzten Uniform spricht weiter.

„Wie es bei Ihnen zugeht, habe ich heute in etwa am eigenen Leibe erleben können!“ fährt der Leutnant von der PK nun wieder fort. „Mit welchen ungeheuren Schwierigkeiten Sie zu kämpfen haben - ich denke dabei vor allem an das Wetter - , ist mir ebenfalls bekannt. Ich möchte trotzdem aber von Ihnen hören, wie sich Ihre Flüge in den Kessel abspielen, was Sie dabei erleben, und - welche Chance Sie sich ausrechnen?“

Er wischt sich jetzt über die Augen und sieht die Männer an, die vor ihm sitzen. Sie schweigen noch immer. Der Mann mit dem EKI auf dem Waffenrock weiß, daß sie ihm nie die Wahrheit sagen werden. Trotzdem glaubt er ihre Gedanken zu erkennen. Etwa diesen: War es nicht von vornherein ein Irrsinn, das, was wir jetzt Tag für Tag tun, überhaupt in Erwägung zu ziehen?

Oberleutnant Cäsar hebt den Kopf.

„Es gäbe viel zu sagen“, erklärt er mit einer rauen, trockenen Stimme. „Aber, was würde es nützen?“

Der Kriegsberichter zuckt die Schultern. Das Schweigen hat sich wieder über den Raum gesenkt. Draußen ist es dunkel geworden. Die Hitze, die der Ofen ausströmt, wird nahezu unerträglich. Schweißtropfen schillern auf den Gesichtern der Männer. Die Gedanken des Kriegsberichters gehen auf einen weiten Weg, zurück nach dem Osten Deutschlands, über einige tausend Kilometer, wo es vor kurzem einen Freund seines Vaters in einem hohen Stab aufgesucht hatte. Es war ein Luftwaffenstab gewesen. Man hatte unter anderem über Stalingrad gesprochen und in diesem Zusammenhang auch über Görings Rolle hinsichtlich der Luftversorgung der 6. Armee. Was der Luftwaffenoberst in dieser Hinsicht über den Reichsmarschall gesagt hatte, war alles andere als schmeichelhaft gewesen.

Einer der beiden Feldwebel von der He-111-Gruppe - sein Abzeichen weist ihn als Flugzeugführer aus - , scheint das Schweigen nicht mehr länger ertragen zu können. Ohne die anderen anzusehen, den Blick starr auf den Kriegsberichter gerichtet, sagt er jetzt:

„Vielleicht schadet es gar nichts, wenn man Ihnen einmal erzählt, wie es hier wirklich zugeht, Herr Leutnant. Zunächst einmal: für uns ist es eine elende Schinderei, obwohl es sicherlich ein Witz gegen das ist, was die Kumpels im Kessel durchmachen. Denn wir sehen ja jeden Tag, was dort los ist.“ Der Feldwebel spricht jetzt immer schneller, als ob er sich eine Last von der Seele reden wollte. „Da ist zunächst einmal das Wetter. Meistens ist es so, daß man in normalen Zeiten jeden eingesperrt hätte, der auch nur mit der Absicht zum Start aufgekreuzt wäre. Aber hier müssen wir fliegen, und keiner von uns weiß, ob er überhaupt den Start lebend übersteht. Dann hockt man in der Krähe, bepackt mit Versorgungsgut bis zur Halskrause, die Tanks voll mit Sprit, und rast in die Schneewand. Der einzige Trost, den man dabei hat, ist der, daß sich an diesem Tag sicherlich kein russischer Jäger in die Luft wagt, obwohl auch das nicht immer stimmt. Und dann kommt der zweite Akt: das Warten auf den Augenblick, wo die Vereisung so stark wird, daß die Maschine einem aus den Händen kippt. Und wenn das alles nicht eintritt, dann kommen die Russen mit ihrer Flak. Sie haben sich genau auf der Linie des Peilstrahls von hier oder Moro nach Pitomnik aufgestellt, und was sie herauf spucken, ist grandios. Meistens ist das Feuer so dicht, daß sich für sie sogar ein Zielen erübriggt. Da sehen Sie dann in der dicken Waschküche plötzlich einen Blitz und wissen, daß wieder einer oder fünf Kameraden Sekunden später unten aufschlagen und zerschellen werden.“ Der Feldwebel fährt sich durch sein Haar und sieht zu Oberleutnant Cäsar hinüber. „Entschuldigen Sie, Herr Oberleutnant, aber...“

„Reden Sie weiter!“ sagt Cäsar, „ich finde es ausgezeichnet, was Sie da erzählen!“

Aber der Feldwebel schüttelt den Kopf und steht auf. „Ich - ich muß an meiner Maschine noch etwas nachsehen, dürfte ich...“

„Gehen Sie!“ nickt Cäsar.

Der Flugzeugführer verläßt den Raum. Keiner sieht ihm nach, auch der Kriegsberichter nicht. Einer der beiden Stuka-Männer, ein Oberfeldwebel, richtet sich jetzt auf.

„Was er sagte, gilt ungefähr auch für uns“, berichtet er mit leiser, stockender Stimme. „Nur warten auf uns noch andere Überraschungen. Das Flakfeuer vom Iwan wird jetzt von Tag zu Tag stärker. Fast bei jedem Einsatz gehen Kameraden von uns für immer nach unten. Und die verdamten Wolga-Fähren, die wir beinahe täglich angreifen...“ Er zuckt die Schultern und senkt den Kopf. „Es kommt einem vor, als ob es genausogut wäre, wenn wir uns die Angriffe sparen würden. Denn was wir tagsüber zerstören, das bauen sie nachts wieder auf...“

Eine schnelle Bewegung des Kriegsberichters läßt ihn verstummen.

„Sie tun vieles, was wir nicht mehr können“, murmelt der Pk-Leut-nant gedankenverloren vor sich hin, „denn schließlich haben sie den Rücken offen.“

Oberleutnant Cäsars Stimme durchbricht das sofort wieder eingetretene Schweigen.

„Es wäre noch vieles zu sagen, aber mir scheint, es ist überflüssig. Ich habe den Eindruck, daß Sie die Möglichkeit haben, sich aus erster Quelle zu orientieren. Ist es nicht so?“

„Vielleicht!“ Der Blick des Kriegsberichters huscht zu einem der Fenster, vor dem sich inzwischen eine absolute Dunkelheit ausgebreitet hat. Trotzdem ist der Flugplatz noch nicht zur Ruhe gekommen. Motoren dröhnen durch die Nacht, und der Widerschein von Lichtern in der Gegend der aus Schnee bestehenden Start- und Landebahn deutet darauf hin, daß Maschinen zum Flug in den Kessel starten. „Was wollen Sie von mir hören, Herr Oberleutnant?“

Die Antwort erfolgt sofort:

„Ihre Meinung!“

Der Kriegsberichter scheint eine ähnliche Frage erwartet zu haben. Er zögert keine Sekunde. Sein Blick scheint in weite Ferne gerichtet, als er sagt: „Vielleicht ist meine Meinung die Ihre, Herr Oberleutnant, oder gar die hoher Offiziere. Denn ich spreche nicht nur mit den Landsmern vorn im dicksten Dreck. Ich spreche auch mit Generalen...“

„Und - was meinen diese?“ unterbricht ihn Cäsar, ohne seine Erregung unterdrücken zu können.

Die Antwort kommt wie aus der Pistole geschossen:

„Ausbruch aus dem Kessel!“

Cäsar wischt sich über die Stirn. Tiefe Falten umsäumen seine Mundwinkel. Er sieht nicht aus wie ein Mann von 28 Jahren. Er könnte genausogut vierzig sein.

„Ist das alles?“

Der PK-Mann zuckt die Schultern.

„Ich weiß es nicht.“ Er zieht eine Zigarette heraus und zündet sie an, und er wirkt schon lange nicht mehr wie ein in eine Uniform gepackter Journalist, der ein Interview führt. Eher wie ein Sprecher der Hunderttausende im Kessel von Stalingrad, deren namenloses Elend er kennt, oder wie ein Vertrauter von Generalen wie Paulus, Fiebig, Pickert, und wie sie alle heißen mögen. Einer, der aus vielen Gesprächen die Sorgen der Verantwortlichen kennt, jener Männer also, die damals allein schon der

Gedanke an eine Luftversorgung der 6. Armee mit den zur Verfügung stehenden unzulänglichen Mitteln entsetzte. Offiziere, die die Tücken des russischen Winters kennen, die schnellen Witterungswechsel, und die nicht aus 2.000 Kilometer Entfernung Entscheidungen zu fällen pflegen, wie ihr Oberster Befehlshaber. Entscheidungen, die nach ihrer Ansicht einem Todesurteil gleichkommen mußten.

„In Stalino“, sagt der PK-Leutnant, „sind viermotorige ‚Condor‘-Maschinen angekommen. Auch Ju 290, riesige Kästen, die acht Tonnen schleppen und achtzig Verwundete aus dem Kessel mit zurücknehmen können...“

Ein Gefreiter erscheint in der Tür und wendet sich an Oberleutnant Cäsar.

„Bitte zur Einsatzbesprechung, Herr Oberleutnant.“

Der Kriegsberichter steht auf. Auch die anderen tun es. Oberleutnant Cäsar reicht dem Mann mit der abgewetzten Feldbluse die Hand. Dann schiebt er sich an ihm vorbei, gefolgt von den übrigen Männern.

Eine halbe Stunde später sieht der Kriegsberichter die Besatzungen draußen auf dem Flugplatz wieder. Bei heulendem Sturm steigen sie in ihre Maschinen und rollen in die Nacht hinein.

Lange steht der PK-Leutnant noch auf dem gleichen Fleck im Schnee und horcht dem schwächer werdenden Motorenlärm nach. Unwillkürlich denkt er an Worte, die ein Major in Mariupol vor einiger Zeit zu ihm gesprochen hatte:

„Hoffentlich haben die Russen kein Weihnachtsgeschenk für uns parat.“

Sie hatten eines parat!

*

„Morgen ist Heiliger Abend“, sagt Sievers, durch ein Loch zwischen den Eisblumen auf den verschneiten Flugplatz hinausblickend, „mit Friede den Menschen auf Erden und so, aber wir...“

„Halt die Fresse!“ knurrt Rösche vom Pilotensitz herüber, während er die drei Gashebel ein Stück nach oben schiebt und die Motoren um einige hundert Touren schneller rotieren läßt, „meinst du, es wird etwas besser von deinem Gequatsche?“

Sievers schweigt und sieht zu Udo Tanner zurück, der mit starrem Gesichtsausdruck auf die vielen Maschinen blickt, die in der näheren und weiteren Umgebung am Rand des Rollfeldes stehen, mit laufenden Motoren, 180 an der Zahl.

„Mensch, wann lassen sie uns endlich los?“ erklingt jetzt seine Stimme in den Kopfhörern, „wollen sie denn warten, bis uns die Iwans mit ihren Panzern in den Boden drücken?“

Rösche zerrt an seiner Fliegerhaube herum, sagt aber nichts. Er spürt die Nervosität wie ein Fieber in sich. Was keiner für möglich gehalten hatte war eingetreten: Am 16. Dezember waren die Russen von Norden her durch die Front der 8. italienischen Armee gebrochen, und selbst der letzte Mechaniker auf Tazinskaja konnte sich denken, was sie wollten: die beiden Flugplätze westlich des Kessels, von denen aus die Versorgung der 6. Armee in Stalingrad hauptsächlich durchgeführt wurde.

Nebelschwaden wallen träge an den 180 Transportmaschinen vorbei, Ju 52 und Ju 86, die hier versammelt sind und wie auf dem Präsentierteller dastehen.

Manchmal sind zwischen dem Tuckern der Motoren peitschende Schläge zu vernehmen. Es sind Schüsse aus schweren Geschützen, vielleicht sogar aus Panzern. Aber niemand weiß etwas Genaues. Nur eines steht fest: Der Feind ist durchgebrochen und kann jeden Moment am Platz auftauchen.

Hunderte von Flugmotoren wirbeln den Schnee in langen Fontänen hinter die Leitwerke und schleudern ihn in den dicken Nebel, der die Sicht auf höchstens fünfzig Meter begrenzt.

Unteroffizier Heinz Sievers schlägt mit der Faust gegen das Armaturenbrett.

„Sie müssen schon ganz in der Nähe sein!“ sagt er verzweifelt, „und wir stehen immer noch hier. Das ist doch heller Wahnsinn...“

*

Er ist nicht allein mit dieser Meinung, aber der Wahnsinn hat Methode. Er basiert schließlich auf einem Befehl des Oberbefehlshabers der Luftwaffe, Hermann Göring, der einige tausend Kilometer weiter entfernt entschieden hatte:

„Tazinskaja wird bis zuletzt gehalten und erst dann aufgegeben, wenn der Platz unter Feindbeschuß liegt!“

Dutzende von Offizieren mit hohen und höchsten Dienstgraden haben sich im Flugleitbunker versammelt. Draußen knallen die Abschüsse feindlicher Panzer. Es kann also nicht mehr lange dauern, bis die Katastrophe vollkommen ist und 180 wertvolle Maschinen - Ju 52 und Ju 86 - unter den Detonationen russischer Panzergranaten zerfetzt sein werden. 180 Transportmaschinen, von

denen jede einzelne unersetztlich ist. Ganz abgesehen von den Ersatzteilen, der technischen Ausrüstung und den Männern des technischen Personals.

Aber das ist der Befehl des Oberbefehlshabers, und keiner der Offiziere ist in der Lage, ihm entgegenzuhandeln.

General Fiebig, Chef des VIII. Fliegerkorps, brüllt in das Telefon. Vergeblich, es kommt keine Verbindung zustande. Er will Richthofen anrufen, den Chef der Luftflotte 4, und von ihm die Erlaubnis zum Start der Transportmaschinen erhalten. Die Verbindung kommt aber nie mehr zustande, denn die Fernsprechvermittlung in der Ortschaft Tazinskaja war schon vor eineinhalb Stunden in Brand geschossen worden.

Neben Fiebig steht der Generalstabschef der Luftflotte 4, Oberst von Rohden. Er sieht durch das Fenster, vor dem der Nebel hängt. Die in der Nähe der Flugleitung stehenden Maschinen sind nur schemenhaft zu erkennen. Aber auch er kann keinen Befehl zum Start geben. Irgend jemand öffnet die Tür. Gefechtslärm dringt herein, das Rattern von MG, das Bellen von Panzerkanonen. Und der Chef des VIII. Fliegerkorps versucht immer noch, eine Verbindung mit der Luftflotte zu erhalten.

Ein Offizier wühlt sich durch die Reihen. Es ist der Stabschef des VIII. Fliegerkorps, Oberstleutnant von Heinemann. Man sieht ihm an, wie es draußen steht. Bis vor kurzem hatte er zusammen mit seinen Männern den Korpsgefechtsstand in Tazinskaja gehalten.

„Herr General!“ keucht er. „Sie müssen jetzt handeln. Sie müssen augenblicklich den Start freigeben.“ Fiebig hält den Telefonhörer immer noch in der Hand. Er schüttelt den Kopf. „Dafür brauche ich einen Befehl der Flotte, der die bestehenden Befehle aufhebt.“

Eisiges Schweigen. Der Gefechtslärm wird immer stärker. Fiebig spricht weiter: „Außerdem ist es doch unmöglich, bei diesem Nebel zu starten.“

Heinemann richtet sich auf. Seine Stimme klingt beschwörend:

„Entweder Sie riskieren jetzt den Start, oder alle Verbände werden hier auf dem Platz vernichtet.“ Ein flehender Unterton liegt in seinen nächsten Worten. „Die Transportverbände für Stalingrad, Herr General. Die letzte Hoffnung für die eingeschlossene 6. Armee.“

In seiner Nähe räuspert sich der Stabschef der Luftflotte, Oberst Herhadt von Rohden. Vielleicht geben seine wenigen Worte den Ausschlag für die schwerwiegende und doch so naheliegende Entscheidung des Generalleutnants:

„Ich bin derselben Meinung!“

Fiebig ringt noch mit sich. Dann sagt er an die Kommandeure der auf dem Platz versammelten Transportgruppen gewandt: „Also gut! Starterlaubnis. Versuchen Sie, in Richtung Nowo-Tscherkask auszuweichen!“

*

An Bord der „Anton“ stehen die Zeiger der Uhr auf 05.31 Uhr. Die Stimme des Funkers gellt in das langsame Mahlen der Motoren: Sie überschlägt sich vor Erregung: „Start! Starterlaubnis!“ schreit er.

Rösche zuckt zusammen. Doch schon in der nächsten Sekunde hat er begriffen. Er richtet sich auf und sieht nach draußen. Die Sicht ist gleich Null. Aber er weiß, daß sie starten müssen, wollen sie nicht die letzte Chance verspielen.

Er schiebt die Gashebel ein Stück nach vorn und rollt an. Überall sind jetzt Maschinen in Bewegung gekommen. 180 Flugzeugführer bereiten den Start vor. Von allen Seiten rollen sie über die Schneefläche.

Jeder der Männer in der „Anton“ weiß, daß das, was jetzt bevorsteht, ohne Beispiel war und bleiben wird. Und sie wissen auch, daß ihnen der Tod noch nie so nahe war wie jetzt.

Sievers duckt sich unwillkürlich, als ein heller Glutstrich über ihnen durch den Nebel zischt. Er weiß, daß es die Leuchtspur einer Granate war, und das Entsetzen lahmt ihn. Unter sich spürt er die rüttelnden Stöße des Fahrwerks. Voraus ist eine fast undurchdringliche Nebelwand. Ein riesiger Schatten kommt von links heran. Der Warnschrei bleibt dem Bordmechaniker in der Kehle stecken.

Rösches Gesicht wirkt wie eine steinerne Maske. Die Hände um die Griffe des Steuerhorns gekrampft, rollte er in das Nichts hinein. Auch er hatte natürlich die Maschine gesehen, die soeben haarscharf an ihnen vorbeigeglitten war. Sekunden später steigt in der Nebelwand ein greller Blitz auf. Für Augenblicke werden die grauen Dunstfetzen von einer gewaltigen Explosionswolke zerteilt. Jeder der Männer weiß, was geschehen sein muß: Zwei Maschinen sind offenbar zusammengestoßen.

Der Oberfeldwebel tritt ins rechte Seitenruder. Er weiß nicht mehr, wo sie jetzt rollen, wo die Startbahn ist. Trotzdem will er es versuchen. Noch einmal ein hochzuckender Blitz. Einzelteile wirbeln durch die Luft. Auf der rechten Tragfläche scheppert und prasselt es. Die Ju 52 wird schneller. Jeden Augenblick kann alles zu Ende sein. Es ist wie ein Dahinrasen auf einen gähnenden Abgrund. Jeden Moment kann das furchterliche Bersten eintreten.

Aus Sievers' Mund kommt ein Fluch nach dem anderen. Sein Gesicht ist kalkweiß, seine Hände um die Ränder des Sitzes geklammert. Nur der eine Gedanke dröhnt pausenlos in seinem Hirn: 180 Maschinen starten zu gleicher Zeit, bei dieser Sicht! Diese Verbrecher, diese Hunde, sie sollen...

Auch er denkt in diesen turbulenten Minuten nicht mehr an das, was sie in den letzten Tagen und Wochen kaum einmal losgelassen hatte: an die Kameraden im Kessel. Denn in diesen Sekunden scheint es, als ob der Tod zwischen ihm und Rösche hockt, die Hand bereits zum letzten Schlag ausgestreckt.

Die Vorwärtsbewegung der Maschine wird immer schneller. Aus der Kehle des Funkers löst sich ein Schrei: „Rechts - rechts - aufpassen!“ Es ist wie ein Röcheln. Rösche sitzt in verkrampfter Haltung hinter dem Segment. Die Nadel des Fahrtmessers ruckt nach oben und nähert sich der 100-Kilometer-Grenze. Die Maschine löst sich von der Erde. Ganz in der Nähe wieder einer jener schrecklichen Blitze. Eine Druckwelle packt die „Anton“ und neigt die linke Tragfläche der Erde entgegen. Mit schweißüberströmt Gesicht bewegt Rösche das Steuer. Unten huscht ein rechteckiges Gebilde vorbei: ein Panzer, vor der Kanonenmündung eine lange Abschüßflamme. Auf feurigen Bahnen ziehen Granaten durch den Nebel, der immer dichter zu werden scheint. Voraus ist nur die graue, milchige Wand. Aber die „Anton“ fliegt. Mit jeder weiteren Sekunde entfernt sie sich mehr und mehr von der Erde. Hoffnung steigt in den Männern hoch, einem winzigen Funken gleich, denn sie können das Wunder noch nicht fassen. Unter und hinter ihnen scheinen Vulkane ihre Krater geöffnet zu haben. Das Vorratslager für die 6. Armee steht in hellen Flammen. Feuerschein strahlt durch die Nebelwand, durchbrochen von grellen Blitzbündeln. Rösches Mund ist weit geöffnet, sein Blick auf die Nadel des Variometers gerichtet.

Als er viele Minuten später zur Seite sieht, sind die von panischer Angst erfüllten Augen des Bordmechanikers kaum einen Meter von ihm entfernt. Seine Lippen bewegen sich pausenlos, durch seinen Körper geht ein Zucken. Dann sinkt ein Kopf nach vorn, dem Armaturenbrett entgegen...

Der Flugplatz liegt bei Nowo-Tscherkask. Er ist mit Schnee bedeckt und ebenso trostlos wie alle anderen, von denen sie bis jetzt gestartet waren. Sie sitzen um einen Ofen in einem ärmlichen Raum, der so trübe wirkt, wie ihre Gedanken es sind.

Hans Rösche hebt den Kopf und sieht die anderen an.

„Es ist wie ein Wunder, daß wie herausgekommen sind.“

Die anderen nickten und wissen, was er meint. Seit Tagen reden sie nur noch von der Katastrophe, die sich in Tazinskaja abgespielt hatte, obwohl sie es auch jetzt noch nicht zu begreifen vermögen, wie es dazu kommen konnte. Sie wissen nun, daß von den 180 damals auf dem Platz versammelten Transportmaschinen nur 108 aus der Hölle krepierender Granaten herausgekommen waren. Doch nur wenige Flugzeuge waren dem Beschuß der den Platz attackierenden russischen Panzer zum Opfer gefallen. Die meisten hatten andere mit jns Verderben gerissen.

Fast siebzig Maschinen waren also verlorengegangen, siebzig Maschinen, die bei günstigen Bedingungen zusammen 140 Tonnen Versorgungsgut in den Kessel hätten bringen können. Also fast die Hälfte dessen, was das Tagessoll von 300 Tonnen bedingte.

Sievers ist kaum wiederzuerkennen. Keiner kann sich daran erinnern, wann er zum letztenmal einen seiner Späße losgelassen hatte. Sein Gesicht wirkte um vieles gealtert. Langsam tropfen seine Worte in die Stille:

„Ich frage mich, wie das kommen konnte? Sind denn die alle bescheuert, die da droben? Warum haben sie denn die He 111 von Moro losgelassen und uns nicht? Ist der alte Kühl denn vielleicht ein General? Warum hat er denn seine He 111 losgeschickt, als es brenzlig wurde?“

Rösche zuckt die Schultern und macht eine müde Handbewegung.

„Denk nicht darüber nach, es hat keinen Wert!“ Er zündet sich eine Zigarette an und raucht in nervösen Zügen. „Vielleicht hat alles keinen Wert gehabt, was wir bis jetzt gemacht haben für die armen Teufel im Kessel.“

Sievers läßt ein schrilles Gelächter hören und schlägt mit beiden Fäusten auf den vor ihm stehenden wackligen Tisch.

„Die Kumpels im Kessel“, murmelt er, „wenn ich daran denke, wie sie sich freuten, als Hoth nur noch 48 Stunden vor Stalingrad stand. Wie sie alle außer Rand und Band waren in Pitomnik - bis auch das zu Ende war.“

Rösche sieht zu Udo Tanner hinüber, der die Handflächen gegeneinander gepreßt hat.

Hoth! denkt er dabei. Hoth und die 4. Panzerarmee. Sie sollten die Sechste in Stalingrad entsetzen. Aber auch das ist vorbei, wohl für immer. Und wir, was wird mit uns geschehen? Wie soll es weitergehen?

Er steht auf und geht vor die Tür. Die anderen folgen ihm. Ein schneidender Wind faucht gegen ihre Gesichter. Bald wird sich wieder die Nacht über das Land senken. Lange kann es nicht mehr dauern.

Die in Tazinskaja herausgekommenen Ju 52 stehen mit verschneiten Tragflächen auf ihren Abstellplätzen. Einsame Posten laufen daran entlang. Irgendwo im Norden brummen Motoren.

Rösches Blick wandert in nordöstlicher Richtung, dorthin, wo Stalingrad liegt. Sievers sieht ihn von der Seite her an. Seine Stimme klingt rauh, als er sagt:

„Wie es wohl Jupp Binder gehen mag und dem kleinen Kern? Ob wir sie jemals noch wiedersehen werden?“

„Ich weiß es nicht!“ sagt Rösche mit tonloser Stimme.

„Weihnachten!“ knurrt Udo Tanner. „Christbäume hatten sie uns mitgegeben für den Kessel. Christbäume! Ist es nicht ein Witz?“

„Mann“, stöhnt Rösche, „red nicht davon, sonst platzt mir nur der Kragen!“

„Er hat recht!“ nickt Sievers. Sein Adamsapfel macht einige schnelle Bewegungen, ehe er fortfährt: „Und nach diesem Dreck in Tazi kam keine Maschine vor uns mehr in die Luft...“ Er stockt und sieht einem Gefreiten vom Gruppenstab entgegen, der schnellen Schrittes näher kommt. „Was ist los?“

Der Gefreite sieht Rösche an und schlägt die Arme um den Körper, ehe er mit frostgerötetem Gesicht die Worte hervorstößt: „Sofort Einsatzbesprechung!“

„Was sagst du da?“ erkundigt sich Sievers, als ob er am Verstand des anderen zweifle. „Es ist so! Wir verlegen!“

„Verlegen?“ echte Sievers. „Wohin?“

„Ich glaube, nach Ssalsk!“

*

Pitomnik, 9. Januar 1942.

Am Mantelärmel des Mannes, der gerade am Eingang des Sanitätsbunkers erscheint, hängt eine Rote-Kreuz-Armbinde. Fröstelnd zieht er die Schultern hoch und sieht einem Panjewagen entgegen, auf dem zwei Soldaten hocken. Das Gefährt wird von einem zum Skelett abgemagerten Russenpferd gezogen, das jetzt dicht vor dem Sanitäter stehenbleibt. Die beiden verummumten Gestalten, vor deren Gesichtern hochgezogene, mit Eiskrusten bedeckte Kopf Schützer hängen, wälzen sich mit kraftlosen Bewegungen von dem klapprigen Fahrzeug. Sie stapfen auf das Ende des Wägelchens zu und heben eine Gestalt mit einem blutdurchtränkten Beinverband von der Pritsche.

„Wohin mit ihm?“ sagt einer der Männer. „Wir haben ihn unterwegs an der Straße aufgelesen. Er lebt noch!“

Der Sanitäter deutet neben sich in den Schnee. „Da legt ihn hin!“

Er dreht sich um und sieht zwei Kameraden entgegen, die gerade eine Trage mit einem regungslosen Menschenbündel aus dem Bunker schleppen. Hinter ihnen erscheinen andere mit der gleichen, traurigen Last. Mit grauen, verfallenen Gesichtern stolpern die Sanitäter wieder in den Bunker zurück.

Der Sani sieht den Mann an, den die beiden Troßleute neben ihm in den Schnee legten. In den Augen des Soldaten schillert das Fieber. Sein Mund bewegt sich, aber kein Wort kommt über seine Lippen. Ein Zucken wandert über sein bärtiges Gesicht, das Flehen in seinem Blick verstärkt sich.

Mit einer schwerfälligen Bewegung beugt sich der Sanitäter über ihn und öffnet den Mantelkragen. Er sieht auf dem Waffenrock die Kragenspiegel eines Oberleutnants der Artillerie. Dicht neben ihm setzen die Sanitäter eine Trage ab. Auf der Brust des Bewußtlosen, der darauf liegt, hängt eine jener Karten, die in diesen Tagen in Stalingrad alles bedeuten: die Berechtigung zum Flug aus dem Kessel.

Der Schwer verwundete, dem einer der Ärzte im Bunker diese Karte ausgestellt hatte, ist einer von der Infanterie. Langsam und mit kundigem Blick nähert der Sanitäter sein Gesicht den gelblichen, starren Zügen und den glasigen Augen des Kameraden. Er braucht nur wenige Sekunden, um sein Urteil zu fällen, denn er kennt diese Gesichter, in denen kein Leben mehr ist.

„Aus!“ murmelt er, während er dem toten Feldwebel mit dem Namen Karcher die Lider über die starren Augäpfel zieht. „Du hast es hinter dir, Kamerad.“

Ein kurzes Zögern noch, dann greift er nach der Karte auf der Brust des Toten, die den Weg ins Leben bedeutet hätte. Sein Blick wandert zur Seite und kreuzt sich mit dem des einstigen Artilleriebeobachters von der Höhe 102,4, der wie fasziniert auf das kleine, gelbliche Stück Karton in der Hand des Sanitäters gerichtet ist. Ohne ein Wort zu sagen, befestigt der Sani die Karte an einem Mantelknopf des Offiziers und richtet sich wieder auf.

Er sieht hinüber nach Stalingrad, wo der Flammenschein der Schlacht den Himmel erhellt. Als er sich umdreht, schweben gerade zwei Ju 52 zur Landung an. In den Wolken erklingt das Brummen weiterer Flugzeuge.

In der Nähe hält ein Sanka. Männer steigen aus und schlurfen heran, Gespenstern ähnlich, die sich kaum mehr auf den Beinen halten können. Wie Roboter verrichten sie ihr Werk, das der schaurigen Routine von Totengräbern ähnelt. Sie beugen sich herab über die erste Trage, heben sie hoch und wanken damit zu dem Wagen.

Der Wind trägt das Fauchen von Raketengeschützen über den verschneiten, im Frost erstarrten Steppenflugplatz, als sie den Oberleutnant mit dem Beinverband in die Höhe heben und ihn

forttragen. Der Sanitäter sieht der Trage nach, bis sie in der geöffneten Tür des Sankas verschwunden ist. Dann wendet er sich ab und geht mit schwerfälligen Schritten auf den Bunker zu...

Oberfeldwebel Emig kommt auf die Ju 52 zugelaufen und sieht der aussteigenden Besatzung entgegen. Der eisige Wind läßt die Enden seines langen Mantels um seine Beine flattern.

„Tag, Rösche!“

„Tag, Emig!“

Sievers stapft heran, hinter ihm Udo Tanner. Sie sehen nach Stalingrad hinüber, als ob sie jeden Augenblick das Heranfauchen einer Artilleriegranate befürchteten. Ihre hohlwangigen, roten Gesichter haben einen nervösen, gehetzten Ausdruck.

Vom Rollfeldrand her schlängelt sich eine kleine Karawane von Sankas über den Schnee. Weithin leuchten die Roten Kreuze auf den Kastenwänden. Die Wagen halten in der Nähe. Einer der letzten schert aus und fährt auf die „Anton“ zu. Der Oberwerkmeister preßt die Lippen zusammen, starrt noch kurz auf die Fahrzeuge und geht dann grußlos davon. Er läuft an Männern einer Troßeinheit vorbei, die sich mit gebeugten Oberkörpern über den Schnee bewegen, auf die Ju 52 zu, die bereits entladen wird.

„Eine Mistkälte!“ flucht Sievers. „Da ist es in der Maschine direkt gemütlich dagegen.“

Rösche sieht zu den Flakstellungen hinüber. Er sucht seinen Bruder, aber die Geschütze sind im Moment nicht besetzt. Wortlos schließt er sich den beiden anderen an und nähert sich der Ju 52. Die dort mit der Entladung des Versorgungsgutes beschäftigten Männer wanken zuweilen unter der schweren Last. Es ist ihnen anzusehen, daß sie ihre Tätigkeit mit letzter Kraftaufbietung verrichten. Ihre Augen liegen tief in den Höhlen, in ihren Blicken ist eine dumpfe Gleichgültigkeit. Ihr Anführer, ein älterer Feldwebel, hilft überall, wo es notwendig ist. Dann ist es wieder soweit. Die Maschine wird entladen.

Die Sanitäter öffnen die Tür des Sankas und ziehen die erste Trage heraus. Die drei aus der „Anton“ stehen vor dem Luk und sehen zum Himmel hinauf. In den Wolken ist das Dröhnen starker Motoren zu hören.

Das Keuchen der herankommenden Sanitäter veranlaßt Rösche, sich umzuwenden. Und wieder einmal sieht er die fürchterlichen Bilder, die er nie mehr wird vergessen können: verzerrte, gelbe Gesichter, von Schmerzen, Hunger und unsäglichen Strapazen ausgezehrt, durchblutete Verbände, amputierte Glieder, stöhnende Münder...

Von Stalingrad her klingt pausenlos der Lärm der Schlacht herüber, einem fernen und doch so nahen Gewitter gleich.

Die Sanitäter haben die ersten Tragen bereits im Laderraum der Ju 52 abgestellt. Zwei von ihnen kommen jetzt wieder mit einem Verwundeten an. Er ist bei Bewußtsein und umklammert die Berechtigungskarte auf seinem Mantel.

Plötzlich zuckt der Bordmechaniker zurück.

Ein immer stärker werdendes Motorengeräusch am Westrand des Platzes veranlaßt auch ihn, sich umzudrehen. Überrascht beobachtet er die in niedriger Höhe dahinschwebende Silhouette eines viermotorigen Flugzeuges.

„Mann!“ sagt Tanner fassungslos. „Da - eine ‚Condor‘! Das ist ja toll! Die können vielleicht was ranschleppen...“

Er verstummt und beobachtet den Landevorgang. Es wird eine Musterlandung, und die mächtige Maschine wippt dabei kaum in den Fahrwerken.

Überall stehen die Männer des technischen Personals und die von den Entladungsmannschaften, fassungslos, überrascht - und mit einem Funken neuer Hoffnung im Blick. Viermotorige kommen also auch! Wenn die jeden Tag erscheinen und Nachschubgüter bringen, dann... Aber am besten, man denkt jetzt noch nicht daran, denn wie oft sind schon die größten Hoffnungen im letzten Augenblick zerschlagen worden. Am Anfang war es so, als Parolen über einen Ausbruch aus dem Kessel die Runde machten, später, als davon geredet wurde, daß die Luftwaffe täglich 300 Tonnen mindestens einfliegen würde, in den Tagen, als Hoths Panzerarmee zum Entsatzangriff vorgestoßen war - und auch jetzt wieder.

Oberwerkmeister Emigs Stimme bringt die erstarnten Gestalten wieder in Bewegung.

Sievers sieht auf seine Uhr.

Es ist 9.30 Uhr.

Die Focke-Wulf 200 „Condor“ schaukelt mit ihren breit ausladenden Schwingen auf einige winkende Mechaniker zu. Die Motoren verstummen, und die Besatzung steigt aus.

„Fertig, Herr Feldwebel!“ sagt ein Sanitätsunteroffizier. „Sie können wieder zurück!“

„Ja, natürlich!“

Rösche nickt dem Unteroffizier noch einmal zu. Ein letzter Blick gleitet zu der „Condor“ hinüber und dann zu den Flakstellungen. Vor dem Eingang eines Unterstandes steht eine Gestalt und winkt herüber.

Da hebt auch Rösche den Arm. Hinter sich hört er die Stimme des Bordmechanikers, der mit einem der Verwundeten im Laderaum spricht. Dann steigt auch er in den Rumpf und nähert sich dem Pilotensitz.

Fünf Minuten später dröhnt die Ju 52 über den Westrand von Pitomnik, einem Ungewissen Schicksal entgegen.

*

Das Meldungsformular, das vor einem der Schreiber der Luftflotte 4 ausgebreitet ist, enthält Zahlen, die symbolhaft sind für den Todeskampf der 6. Armee in Stalingrad. Schon geraume Zeit ist vergangen, seit einer der Gehilfen dem Feldwebel die Aufstellung vorlegte, die er im Auftrag seines Vorgesetzten nach den Meldungen der Transporteinheiten anzufertigen hatte.

Der Feldwebel sitzt in einer gut geheizten Stube, fern dem Chaos, das zu dieser Zeit in den Ruinenfeldern von Stalingrad seinem Ende entgegengeht. Er ist kein Generalstäbler, und doch erkennt er die furchtbare Aussage der vor ihm liegenden Zahlen ebensogut wie die hohen Offiziere im Lagerraum der Luftflotte. Sie geben Zeugnis von den Folgen jenes wahnwitzigen Befehls der Obersten Luftwaffenführung an die Transportverbände der Luftflotte 4, die eingeschlossene 6. Armee aus der Luft zu versorgen. Und selbst der Feldwebel spürt jetzt Gedanken in sich, die er besser bei sich behält. Wieder richtet sich sein Blick auf die Aufstellung, in der die nach Stalingrad eingeflogenen Versorgungsgüter bis auf die letzte Tonne angegeben und aufgeschlüsselt sind:

An Versorgungsgut wurden der 6. Armee in 70 Einsatztagen 6591 Tonnen überflogen, die sich auf die einzelnen Versorgungsphasen folgendermaßen verteilen:

25.11. – 29.11.1942	269 Tonnen
30.11. – 11.12.1942	1.167 Tonnen
12.12. – 21.12.1942	1.377 Tonnen
22.12. – 11.01.1943	2.414 Tonnen
12.01. – 16.01.1943	300 Tonnen
17.01. – 23.01.1943	90 Tonnen
24.01. – 02.02.1943	779 Tonnen
Betriebsstoff	1.648 Kubikmeter
Munition	1.122 Tonnen
Verpflegung	2.020 Tonnen
Verschiedenes	129 Tonnen
Rücktransport	24.910 Verwundete und Kranke

Mit einer abwesenden Bewegung schiebt der Feldwebel die Liste zur Seite und blickt auf den an der gegenüberliegenden Wand hängenden Kalender. Er zeigt den 3. Januar 1943.

Draußen vor dem Fenster ziehen zerrissene Wolken am Himmel dahin. Die Gedanken des Schreibstuben-Feldwebels gehen auf den Weg in die Totenstadt an der Wolga, die er noch nie gesehen hat. Aber er kennt unzählige Berichte, und in seiner Vorstellung formen sich dabei Bilder, die der grauenhaften Wirklichkeit allerdings nur in etwa nahekommen können. Dennoch sind sie noch furchtbar genug.

Er erinnert sich an den Tag, als nach den „Condor“-Flugzeugen vom KG 200 des Major Willers in Stalino auch die Großraumflugzeuge vom Typ Ju 290 für die Versorgung Stalingrads eingesetzt wurden. Das war am 10. Januar 1943. Der Pilot der ersten in Pitomnik gelandeten Maschine, die zehn Tonnen Nachschubgüter laden und rund 80 Verwundete aus dem Kessel mit zurücknehmen konnte, war ein Flugkapitän namens Hanig gewesen. In der Nacht zum 13. Januar war er um 0.45 Uhr wieder gestartet, 80 Verwundete an Bord. Es sollte sein letzter Flug werden. Kurz nach dem Start hatte sich die mächtige Maschine aufgebäumt und war dann am Boden zerschellt. Nur ein Mann war mit dem Leben davongekommen. Wenn man seinen Aussagen glauben durfte, war die menschliche Elendsfracht im Rumpf der Ju 290 nach dem Abheben vom Boden nach hinten gerutscht, worauf die Katastrophe erfolgt war.

*

Eine bleierne, düstere Stille hat sich über den Flugplatz gebreitet. Die Motoren der Ju 52 sind verstummt. Mit unzähligen Flickstellen in den Tragflächen, verursacht von Flaksplittern oder den Geschossen sowjetischer Jäger, stehen die Maschinen am Platzrand. Aus einer der niedrigen Baracken treten drei Männer in den Pelzkombinationen des fliegenden Personals. Sie blicken in den bleigrauen Himmel, der sich über das winterliche Land südlich des Donez gebreitet hat.

Hans Rösche zieht den Kragen der Kombination höher, den Blick auf den zertretenen Schnee vor seinen Füßen gerichtet. Die beiden anderen sehen ihn an, und sie können sich denken, was ihn wieder bewegt. Es sind schon Tage vergangen, seit er zum letztenmal über den Bruder gesprochen hatte, den er vielleicht nie mehr sehen wird. Am 14. Januar waren sie im Beschuß sowjetischer Artillerie zum letztenmal von Pitomnik aus gestartet. Der Unteroffizier von der Flak war neben der Maschine gestanden und hatte ihnen nachgewinkt.

Aus den Wolken löst sich ein zweimotoriges Flugzeug. Es ist eine FW 189, eine doppelrumpfige Aufklärungsmaschine. Wenig später setzt sie zur Landung an und rollt aus. Der Pilot dirigiert den Aufklärer zu einer der Schneebögen in der Nähe und stapft dann auf die Baracke zu. Es ist ein Oberfeldwebel.

Rösche geht ihm entgegen.

„Warst du drüben?“

Der andere nickt und sieht zu seiner Maschine hinüber, vor der noch zwei Männer seiner Besatzung stehen und sich unterhalten.

„Und - was ist?“

„In der Stadt ist es wie auf einem riesigen Friedhof. Nichts mehr. Aber draußen, weiter nach Gumrak zu, da machen sie Treibjagd.“

„Was sagst du da?“

„Ja“, nickt der Oberfeldwebel, „mit Panzern - es ist entsetzlich! Sie verfolgen die letzten, die sich noch auf den Beinen halten können. Sie walzen alles zusammen...“

Rösche starrt den anderen immer noch an, unfähig, ein Wort hervorzubringen. Dann wendet er sich um und geht in die Baracke zurück.

Nirgendwo hatte die sowjetische Flak auf den einsamen Aufklärer gefeuert, der das Grab der 6. Armee noch einmal überflogen hatte. Warum auch? Es gab keinen Grund mehr dafür, der große Sieg war errungen.

Die Maschine war über jene Landschaft des Todes geflogen, aus der vor wenigen Tagen noch die letzten Funksprüche gesendet worden waren, erschütternde oder unfaßbare Zeugnisse des Untergangs einer ganzen Armee.

30.1.1943, 18.40 Uhr:

„An VIII. Fliegerkorps, Luftnachrichtenkompanie ‚Stuka 2‘. Die Besatzung der schweren Funkstelle, Oberfeldwebel Borzynski, Feldwebel Maier, Unteroffizier Schirge, Obergefreiter Schmitt - bis zum Ende betriebsklar, meldet sich ab. Wir bitten unseren Angehörigen die besten Grüße zu übermitteln...“

Es kamen in diesen Tagen der Katastrophe aber auch noch Befehle in den Kessel, ausgestellt von jenem Mann, der eine ganze Armee in den Tod getrieben hatte:

1. Februar 1943, 1725 Uhr.

Heeresgruppe Don an XI. AK.

„Ich erwarte, daß der Nordkessel von Stalingrad sich bis zum letzten hält. Jeder Tag, jede Stunde, die dadurch gewonnen wird, kommt der übrigen Front zugute.“

Adolf Hitler"

Ein anderer Funkspruch des Oberbefehlshabers der 6. Armee, der am 29. Januar, also kurz vor dem Ende jeglichen Widerstandes, abgegeben worden war, hatte folgenden Wortlaut:

„An den Führer!“

„Zum Jahrestag Ihrer Machtübernahme grüßt die 6. Armee ihren Führer. Noch weht die Hakenkreuzfahne über Stalingrad. Unser Kampf möge den lebenden und kommenden Generationen ein Beispiel dafür sein, auch in der hoffnungslosesten Lage nie zu kapitulieren, dann wird Deutschland siegen.“

Heil mein Führer!

Paulus, Generaloberst!"

Hitlers Antwort hatte folgenden Text:

„Mein Generaloberst Paulus!“

„Schon heute blickt das ganze deutsche Volk in tiefer Ergriffenheit zu dieser Stadt. Wie immer in der Weltgeschichte, wird auch dieses Opfer kein vergebliches sein.“

„Das Bekenntnis' von Clausewitz wird seine Erfüllung finden.“

„Die deutsche Nation begreift erst jetzt die ganze Schwere dieses Kampfes und wird die größten Opfer bringen. In Gedanken immer bei Ihnen und Ihren Soldaten.“

Ihr Adolf Hitler"

Der Kampf der Luftwaffe um Stalingrad und der Versuch zur Rettung der 6. Armee war zu Ende gegangen. Von den dabei erlittenen Verlusten sollte sich die Luftwaffe nie mehr erholen. Vom 24. November 1942 bis zum 31. Januar 1943 waren durch feindliche Jäger, Flak oder sonstige Einflüsse folgende Flugzeuge verlorengegangen:

Ju52:266;
He 111: 165;
Ju 86: 42;
FW 200: 9;
He 177: 5;
Ju 290: 1.

Das waren 488 Flugzeuge mit insgesamt 1.000 Mann, die bei den Abstürzen den Tod fanden. Oder anders ausgedrückt:

Fünf Geschwader - ein ganzes Fliegerkorps!

ENDE