

das Transportgut weiter vorn gebraucht wurde: also noch 50 Minuten Weiterflug nach El Gazala, das etwa 160 km östlich von Benghasi liegt, und am selben Tag zurück nach Benghasi. Hier wurden Verwundete eingeladen, die in die Heimat gebracht werden sollten. Der Start zum Rückflug erfolgte am 30. April um 15:25 Uhr, die Landung in Trapani um 19:40 Uhr. Ähnlich verliefen die weiteren Flüge. Seit der Ankunft in Trapani vor elf Tagen war ich vierzigmal gestartet und gelandet, hatte im ganzen 96 Stunden und 25 Minuten am Steuer meiner Ju 52 gesessen und zwölfmal das Mittelmeer zwischen Libyen und Italien überquert.

Am 29. Mai war das alles längst Routine geworden und meine Staffel zu einem weiteren, anscheinend normalen Arbeitstag nach Catania geflogen. Dort jedoch lag bereits der Befehl vor, vier Besatzungen unverzüglich nach Trapani zurückzuschicken. Auch ich gehörte zu den Auserwählten. Worum es ging, erfuhr keiner von uns, und auch in Trapani wurde die Sache eher mysteriöser als durchsichtiger. Das Wort ‚Sondereinsatz‘ schwirrte durch den Raum. Wir wurden angewiesen, nur das notwendigste persönliche Gepäck mitzunehmen. Ausschließlich Khaki-Uniformen! Alles andere, auch unsere blaugraue Luftwaffenbekleidung, sei zusammenzupacken und auf dem Staffel-Geschäftszimmer abzugeben. Führer des Kommandos, zu dem noch einige Männer vom Bodenpersonal abgestellt würden, sei der Oberleutnant Winter, sein Vertreter Leutnant Zorner. Weitere Befehle seien für den Folgetag zu erwarten.

So dämmerte der 30. Mai herauf, ohne daß uns Genaueres dämmerte. Winter erhielt lediglich die Anweisung, mit unserem Haufen samt Gepäck und allem Notwendigen nach Foggia zu verlegen, und zwar umgehend. Dort würde er auf der Flugleitung weitere Weisungen erhalten. Um 09:10 Uhr flogen wir los, um 11:32 Uhr landete unsere Ju-52-Kette in Foggia. Dort kam Winter mit einem Flugauftrag nach Athen von der Flugleitung zurück, einschließlich des Befehls, sich dort bei einem Obersten namens Junck vom gleichnamigen Sonderkommando zu melden. Start am nächsten Morgen, dem 01. Juni 1940. Nach gut vier Stunden Flug trafen wir um 13:00 Uhr in Athen ein, wo Winter sich sofort bei dem geheimnisvollen Oberst meldete.

Der 44-jährige Werner Junck war einer der ganz alten Hasen der Luftwaffe wie die beiden Fruhner-Brüder: Jagdflieger des Ersten Weltkriegs, während der Weimarer Republik Leiter der geheimen Flugzeugführer-Ausbildung der Reichswehr im russischen Lipezk, Testpilot bei Heinkel, Weltrekordflieger mit der He 70, ab Oktober 1939 Inspekteur der Jagdflieger und während der Luftschlacht um England verantwortlich für den Einsatz der deutschen Jagdwaffe. Das brachte ihn mit seinem Oberbefehlshaber Hermann Göring über Kreuz, der Juncks unerschrocken vorgetragene Meinung über die Sinnlosigkeit des unmittelbaren Bomber-Begleitschutzes nach England überhaupt nicht schätzte und mit ihm verfuhr wie mit jedem, der ihm nicht nach dem Munde redete: er wurde aus seinem Blickfeld entfernt. Südosteuropa war dafür gerade weit genug weg.

Aber Junck war nicht sonderlich traurig über seine Verbannung, denn hier, in Athen, leitete er ein Unternehmen, das einem beherzten Mann wie ihm geradezu auf den Leib geschneidert schien.



Versorgung des Afrikakorps. Während in Tripolis entladen wird ...



... ein kurzer Schlaf ...



... Aufnahme von Heimaturlaubern oder Verwundeten ...



... und Start durch den Wüstensand zurück nach Sizilien.

Rund 2.000 km östlich der griechischen Hauptstadt, in Bagdad, herrschte Aufruhr. Die Regierung des Irak, der vom Völkerbund bereits 1932 für unabhängig erklärt worden war, sich aber immer noch fest im Griff der vormaligen Kolonialmacht Großbritannien befand, erhob sich seit dem 02. Mai mit Waffengewalt gegen die englische Dominanz. Die Iraker hatten das Deutsche Reich um militärische Unterstützung gebeten, und Hitler zögerte nicht, diese sogleich zu gewähren. Soweit sie die Luftwaffe betraf, bestand sie in der 4./ZG 76, einer Zerstörerstaffel, die über Athen nach Mossul verlegt worden war und von dort aus das Vorrücken britischer Bodentruppen verhindern sollte.²³ Die Staffel mußte von Athen aus auf dem Luftweg mit Ersatzteilen und Munition versorgt werden. Die bisher eingesetzten Transportflugzeuge reichten dafür nicht aus, und daher standen nun vier von der KGr. z.b.V. 104 mit unseren Maschinen hier. Juncks Befehle lauteten unter anderem, daß die deutschen Balkenkreuze an unseren Flugzeugen durch irakische Hoheitsabzeichen zu ersetzen seien und wir ab sofort in Tropenuniform zu fliegen hätten, an der jedoch die deutschen Luftwaffenschwingen und die Dienstgradabzeichen nicht entfernt zu werden brauchten. Zu unserer Tarnung wurden auch Strohhüte ausgegeben, von denen ich bis heute nicht zu sagen weiß, ob sie uns lediglich ein landestypisches, ziviles Aussehen verschaffen sollten oder ob sie seinerzeit zur Dienstbekleidung der irakischen Luftstreitkräfte gehörten. Die Flugzeuge sollten in Athen beladen werden, bei Tage zunächst Rhodos ansteuern, dort zum Auftanken zwischenlanden und nach Mitternacht von Rhodos einzeln entweder ins syrische Aleppo oder das irakische Mossul weiterfliegen. Unser technisches Personal sollte mit nach Rhodos gehen, um dort die Flugzeuge nach deren Zwischenlandung für den Weiterflug startklar zu machen. So weit die Einsatzorientierung. Die Sache roch entschieden nach Abenteuer und Subversion, was einen nicht unerheblichen Reiz auf uns ausübte.

Am 02. Juni um 14:05 Uhr starteten wir mit unseren vier Ju 52 zum ersten Flug nach Rhodos. Meine Maschine hatte neben dem dreieckigen irakischen Hoheitsabzeichen die Kennung SJ 16 erhalten. Gegen halb fünf waren wir über dem Absprunghafen auf Rhodos, einem halbwegs ebenen, freien Gelände an der Ostküste der Insel, das in normalen Zeiten nicht einmal als Sportflugplatz durchgegangen wäre, zumal es leicht gegen einen vorspringenden Bergrücken anstieg. Irgendwo mußte wohl eine Straße aus dem Inselinneren dorthin führen. Das erkundeten wir aber nie. Und von diesem Fleckchen Erde sollte mit schwer beladener Ju nachts gestartet werden? Dazu mußte der Pilot beim Start auf den Bremsen stehen, bis die Motoren mit Vollgas liefen, dann die Bremsen loslassen und das Flugzeug sofort nach dem Abheben in eine Linkskurve legen, um nicht gegen den voraus liegenden Berg zu prallen. Den Flugzeugführern des Kommandos gelang das jeweils zwei- oder dreimal ohne Bruch. Dann war der Krieg im Irak zu Ende.

²³ *Es zählt zu den Kuriositäten meines Lebens, daß mein späterer Nachtjäger-Kamerad und Freund Martin Drewes zu dieser Staffel gehörte, ohne daß wir uns damals bereits kannten. Er hat den Irak-Einsatz der 4./ZG 76 ausführlich in seinen Erinnerungen dargelegt. Martin Drewes: Kleine Geschichten von einem bunten Wege. Eigenverlag 1999, S. 31 – 48*

Ich war an diesem ersten Sondereinsatztag um 16:35 Uhr auf Rhodos gelandet und hatte nun freie Zeit, denn der Start nach Aleppo sollte erst gegen Mitternacht erfolgen. Diese freie Zeit nutzte ich mit meinem Kommandoführer Oberleutnant Winter, um am nahen Strand schwimmen zu gehen.

Am 03. Juni startete ich um 00:20 Uhr zu einem Flug mit dem Ziel Mossul im Irak. Doch dazu sollte es nicht mehr kommen. Ich flog allein in etwa 3.000 m Höhe mit einem Kurs nach Osten, der mich in gehörigem Abstand von der türkischen Küste, aber nördlich vom britisch kontrollierten Zypern zum Ziel bringen sollte. Bei diesem Flug war der Himmel bedeckt, es war sehr dunkel, die Besatzung fühlte sich sicher. Um 04:35 Uhr landete ich in Aleppo zwischen, um vom dort liegenden deutschen Kommando zu erfahren, daß Mossul inzwischen von den Engländern eingenommen worden war, also nicht mehr angefliegen werden konnte. Die bisher dort eingesetzte Zerstörergruppe sollte sich nach Syrien zurückziehen, das deutsche Bodenpersonal und wertvolles Material nach Rhodos zurückgebracht werden. Meine Ju wurde also entladen. Vor allem die Ersatzteile für die Me 110 der Zerstörerstaffel wurden noch benötigt. Die Me 110 konnten noch von irgendwelchen Flugplätzen im Irak fliegen. Ich sollte aber schon auf dem Rückflug nicht mehr benötigtes Personal mitnehmen. Der Start war wieder für kurz nach Mitternacht vorgesehen.

Nun hatte ich Zeit, den ausgefallenen Nachtschlaf nachzuholen, etwas zu essen und mich auf dem Flugplatz von Aleppo ein wenig umzusehen. So ganz wohl war mir nicht dabei. Auf dem Platz befanden sich noch Einheiten der von uns im letzten Jahr geschlagenen französischen Luftstreitkräfte. Zwar unterlagen die französischen Flieger dem Waffenstillstandsabkommen, das nach dem Westfeldzug mit Frankreich abgeschlossen worden war, aber Frankreich war weit weg. Beim Essen jedoch, zu dem Oberleutnant Winter und ich ins Casino gebeten wurden, war keine Feindschaft zu spüren; im Gegenteil, man versuchte sogar, sich mit uns zu unterhalten. Freilich war das wegen mangelhafter Sprachkenntnisse auf beiden Seiten nicht einfach. Immerhin erzählte man uns, welche Jagdflugzeuge hier stationiert waren, und zeigte und erklärte sie uns sogar.²⁴

Am 04. Juni startete ich um 00:15 Uhr zurück nach Rhodos, wo ich nach knapp fünfständigem Flug eintraf, die Ju auftanken ließ und nach einer Mütze voll Schlaf um 10:05 Uhr zum Weiterflug nach Athen abhob. Dort traf ich um 12:45 Uhr ein, um am folgenden Tag um 16:00 Uhr erneut mit Bordwaffenmunition und Ersatzteilen über Rhodos nach Aleppo zu fliegen. Der Aufenthalt in Aleppo war nur noch sehr kurz. Am 07. Juni um 00:50 Uhr war ich dort gelandet, und schon am selben Tag um 14:05 Uhr transportierte ich Evakuierungsgut nach Rhodos zurück. Diesmal flog ich nur 30 bis 50 m über dem Mee-

²⁴ *Im deutsch-französischen Waffenstillstandsabkommen vom 22. Juni 1940 war vereinbart worden, daß das besiegte Frankreich seine Militärbasen Aleppo (Syrien), Bizerta (Tunesien) und Dakar an das Deutsche Reich übergibt. Die französischen Soldaten auf diesen Stützpunkten wurden nicht in Kriegsgefangenschaft genommen, sondern sollten an der Seite der deutschen Besatzung gegen die Alliierten kämpfen.*



Sonderkommando Junker. Unglaublich, aber die Hüte waren von der Luftwaffe gestellte Tarnbekleidung.



Ebenso getarnt: Paul Zorners Luftwaffen-Ju 52 mit irakischen Hoheitszeichen.

resspiegel und möglichst in Sichtweite der türkischen Küste. Mein weiterer Einsatz war nun ungewiß. Ich kehrte am nächsten Tag zurück nach Athen und nahm an, daß damit mein Sonderauftrag erledigt sei. Doch das war ein Irrtum.

Nach einem Tag des Wartens erhielt ich am 10. Juni den Auftrag, noch einmal nach Aleppo zu fliegen, und zwar ohne Ladung. Was sollte das? Ich bereitete den Flug also vor und startete um 14:00 Uhr wieder einmal nach Rhodos. Nachdem ich dort um 17:00 Uhr gelandet war, blieb noch genug Zeit für die Vorbereitung des Weiterflugs nach Aleppo, der – wie üblich – im Schutz der Dunkelheit kurz nach Mitternacht begonnen werden sollte. Am 11. Juni traf ich morgens um 04:45 Uhr auf der syrischen Basis ein, ließ meine Ju 52 sofort auftanken und startklar machen und harrte der Dinge, die da kommen sollten. Die ließen nicht lange auf sich warten. Ein deutscher Luftwaffenoffizier wies mich an, zu einer Gruppe von Leuten zu rollen, die ein wenig entfernt auf mich warteten. Es waren ungefähr 20 Personen, darunter Frauen und Kinder. Die Menschen hatten dermaßen viel Gepäck bei sich, daß ich bezweifelte, es überhaupt in meinem Flugzeug unterbringen zu können. Es gelang aber, selbst das letzte Stück noch zu verstauen. Nachdem auch die Passagiere Platz gefunden hatten, startete ich sofort.

Bei klarem Wetter und mäßigem Wind konnte ich mit einem ruhigen Flug rechnen, wenn wir nur gut an Zypern und den dort lauernenden britischen Jägern vorbeikämen. Wie gewohnt, flog ich 20 bis 30 m hoch über der kaum bewegten See in Sichtweite der Türkei nach Westen, landete um 14:20 Uhr auf Rhodos, ließ nur auftanken und machte mich um 15:40 Uhr auf den letzten Streckenabschnitt nach Athen-Tatoi, wo ich um 17:50 Uhr eintraf. Ich hatte an diesem Tage also 10 Stunden und 35 Minuten hinter dem Steuer gesessen, davon die meiste Zeit nur etwa 25 Meter über dem Wasser des östlichen Mittelmeeres. Und nun erfuhr ich auch, wen ich da von Aleppo nach Athen gebracht hatte: den Ministerpräsidenten der irakischen Regierung, Raschid Ali al-Gailani mit seiner Familie, einigen seiner engsten Mitarbeiter und deren Angehörigen. Sie hatten sich zunächst in den Iran abgesetzt, nachdem der Widerstand ihrer Getreuen gegen die Briten zusammengebrochen war, und waren dann nach Syrien weitergereist, um sich schließlich in deutsche Obhut zu begeben.

Nachdem ich am 12. Juni noch einmal auf Rhodos gewesen war, ohne daß ich mich heute noch an den Zweck dieses Flugs erinnern kann, erhielt ich am 15. Juni 1941 den Auftrag, meine geheimnisvollen Passagiere samt Gepäck nach Berlin zu bringen. Oberst Junck begleitete die Iraker auf dem Weg in die Reichshauptstadt, der uns von Athen über Venedig und Wiener Neustadt nach Berlin-Staaken führte, wo ich mit Raschid Ali al-Gailani, seinem Gefolge und meinem vorübergehenden Vorgesetzten am 16. Juni um 18:25 Uhr landete.²⁵

²⁵ *Raschid Ali al-Gailani versuchte nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs noch mehrfach vergeblich, die Macht im Irak wiederzuerlangen. Er starb 1965 im Asyl in Kairo.*



Über dem Mittelmeer ...



... und auf dem Flugplatz Aleppo neben Dewoitine 520 und Bombern der besiegten französischen Luftstreitkräfte.