

vollstopfen lassen, ohne allerdings jemanden mitzuschicken, der die Iraker in den Gebrauch dieser Waffen einweisen konnte. Sie lagen nutzlos herum, fielen schließlich den vorrückenden Briten in die Hände und kosteten möglicherweise noch manchen Deutschen in Nordafrika das Leben.

All diese Widrigkeiten und chaotischen Verhältnisse machten sich erst im Laufe der nächsten Tage bemerkbar, und selbst dann verlor sich keiner in Schwarzseherei. Wir glaubten immer, daß sich alles zum Besseren wenden würde und wollten bis zu dem Tag, an dem wir Verstärkung erhielten, unsere Sache so gut wie möglich machen. Daß es höheren Ortes dafür gar keinen Plan gab, konnte schließlich keiner von uns wissen. Also scharten wir uns in der Nachmittagshitze des 15. Mai auf dem Flugfeld von Mossul um Major Karl Hentschel, I a des Sonderkommandos, der uns kurz und bündig in die Lage einwies:

*„Ihr habt als Gegner ungefähr 100 englische Maschinen“, orientierte uns Hentschel mangels besserer Erkenntnisse nicht ganz zutreffend, „Gloster Gladiator, Hawker Hurricane, Bristol Blenheim, Vickers Wellington, alle in Habbaniyya stationiert. Und ihr kämpft gegen die, bis ihr den letzten Tropfen Sprit verflogen habt.“*

Da dämmerte uns schon eher, daß wir auf Hilfe von außen nicht zu hoffen brauchten.

*„Sie kennen die verfügbaren Mittel, Herr Major“, sagte Wilhelm Hobein, „sagen sie uns, welche Aufgaben wir damit erfüllen sollen.“*

*„Erstens sind die feindlichen Luftstreitkräfte zu binden und zu schlagen, damit die irakischen Bodentruppen operieren können. Zweitens ist der Gegner in seinen Stützpunkten anzugreifen. Habbaniyya ist nicht nur Fliegerhorst, sondern eine der wichtigsten britischen Garnisonen im Mittleren Osten. Kräfte, die aus Indien kommen, werden von hier aus an die Front in Nordafrika verlegt. Zugleich versucht der Feind, mehrere Regimenter aus Palästina und Transjordanien heranzuführen. Damit besteht euer Auftrag drittens darin, den Verkehr auf der Karawanenstraße zwischen Rutba und Bagdad in beide Richtungen zu bekämpfen, denn über diese Verbindung laufen fast alle englischen Truppenbewegungen.“*

Es gab keine weiteren Fragen und Anweisungen mehr. Die Ausführung blieb ganz uns überlassen – eine Führungstechnik, die sich seit den Einigungskriegen im preußischen Heer bewährt hatte. Es war schon zu spät, um heute noch etwas zu unternehmen, aber wenn Habbaniyya der neuralgische Punkt war, mußten wir nach Bagdad verlegen, um näher ans Kampfgeschehen zu kommen. Am nächsten Morgen um 08:20 Uhr startete ich endlich ohne die hinderlichen Zusatztanks mit Fritz Hrachowina und Martin Stiglmaier und stattete der britischen Basis rund 50 km östlich der Hauptstadt gleich einen Besuch ab: Das weitläufige Militärareal mit dem charakteristischen Rollfeld war zwischen Euphrat und Habbaniyya-See leicht zu finden, beim folgenden Tiefangriff ging eine Hurricane in Flammen auf, und nachmittags fielen zwei weitere abgestellte Flugzeuge meinen Bordwaffen zum Opfer. Die fünf Heinkels des KG 4 bombardierten Hallen und Unterkünfte, aber ihr Kommandeur Hptm. Helmut Schwanhäuser mußte eine Maschine abschreiben,

deren Besatzung nach Motortreffern in der Wüste notgelandet war und unversehrt geborgen werden konnte.<sup>24</sup>

Es ist kaum möglich, einem Außenstehenden die Intensität und die Eigentümlichkeit dieses Krieges zu vermitteln. Weil der Feind mitten im Land operierte und von Kollaborateuren unterstützt wurde, gab es keine Front. Erhielt man Beschuß – und man konnte jederzeit beschossen werden –, so hatte der Schütze entweder seine Brille vergessen oder er stand auf der Gegenseite. Es empfahl sich, immer noch ein wenig Munition für die Landung zu behalten, damit man sich selbst dann notfalls noch wehren konnte. Das Gleiche galt für den Sprit: immer eine Restmenge behalten, um auf einen anderen Platz ausweichen zu können, falls der eigene bombardiert wurde, nur – wohin dann? Wir hatten keine Luftaufklärung, die uns wenigstens eine bescheidene Orientierung hätte geben können. So blieb auch die entscheidende Frage ungeklärt, wann, wo und wie die gegnerische Luftstreitmacht erscheinen würde. Daß auch die geringsten Bewegungen unseres Kommandos registriert und sofort an den Feind weitergegeben wurden, stand für uns fest, und weil die Brennpunkte fast täglich wechselten, teilten wir die Staffel in immer kleinere Kampfeinheiten auf, die sich für Stunden oder Tage zu zweit, zu dritt auf Absprungplätze wie Kirkuk oder Flugfelder im Zentralirak begaben.

Erst allmählich fanden wir uns zurecht. Die Wüste weist wenig Landmarken auf, an denen man sich orientieren kann, von modernen Navigationshilfen gar nicht zu reden; da wäre allenfalls Radio Bagdad zu peilen gewesen. Unsere Funker brauchten wir also eigentlich nicht. Wir lernten nur: Wenn ich diesen Kurs fliege, komme ich an die Karawanenstraße, und dort in jene Richtung liegt Fallujah. Die Hilfsbereitschaft derjenigen, die von der irakischen Luftwaffe übriggeblieben waren, kann man kaum in Worte fassen. Sie ging so weit, daß sich die überlebenden Flieger erboten, uns auf unseren Einsätzen zu begleiten, aber auch das hätte die vielfältigen Probleme leider nicht gelöst, denen wir uns täglich gegenübersehen. Dennoch schnitten wir den Briten gründlich die Haare. Täglich mehrere Einsätze von anderthalb bis weit über zwei Stunden wurden die Regel, meist zunächst nach Habbaniyya und dann nach Osten auf die Karawanenstraße hinaus, wo die Kolonnen fuhren. Vom 16. bis zum 19. Mai zerstörte ich fünf Flugzeuge am Boden, acht Lkw, eine Funkstelle und einen Panzerspähwagen, während meine fünf, sechs noch einsatzbereiten Staffeln Kameraden kaum weniger erfolgreich gewesen sein dürften. Unsere Kampfkraft reichte aber nicht aus, die Wende herbeizuführen.

Zudem mußten wir sehr darauf bedacht sein, uns nicht weiter dezimieren zu lassen. Allein oder in der Rotte zu fliegen war gefährlich, falls man auf Gladiators oder Hurricanes in mindestens gleicher Stärke stieß, denn die zählten zwar nicht mehr zum Modernsten, was die Royal Air Force an Jägern vorzuweisen hatte, aber sie wurden von hervorragenden Piloten geflogen, konnten enger kurven als wir und waren gut bewaffnet.

---

<sup>24</sup> Die gesamte Abwurfmenge des Kommandos Schwanhäuser während des deutschen Irak-Unternehmens betrug ganze 172 Bomben.

Manchmal wurde die Versuchung übermächtig, die eigene Formation zu verlassen, um einen scheinbar einzeln fliegenden Gegner zu überraschen – aber was, wenn er gar nicht allein war? Wenn der Rest seiner Staffel in der Sonne lauerte, bis die Deutschen da unten ihre abwehrstarke Formation auflösten, weil jeder von ihnen scharf auf den britischen Lockvogel war?

Wohl jeder von uns schwor sich im Stillen Zurückhaltung, nicht zuletzt, weil wir den bedrängten Irakis mit unseren Tiefangriffen mehr nützten als mit riskanten Kurbeleien. Wir hatten keine Ersatzteile, und unsere Flugzeuge waren nicht tropentauglich. Das bedeutete, daß wir sie keinem unnötigen Beschuß aussetzen und auch nur mit reduziertem Ladedruck fliegen durften, um die unzureichend gekühlten Motoren zu schonen. Am 20. Mai jedoch widerstand ich nicht mehr. Wir waren am späten Vormittag zu viert in Kirkuk gestartet, um wieder einmal Habbaniyya heimzusuchen und auf der Karawanenstraße nach dem Rechten zu sehen, als er bei Fallujah unversehens in einiger Entfernung schräg hinter uns herumturnte: ein Doppeldecker – eine Gloster Gladiator. Ich flog als letzter, hatte zweifellos die günstigste Angriffsposition und würde den Verband nicht auseinanderreißen, wenn ich mir den Jäger vorknöpfte. Ein kurzes Wackeln mit den Tragflächen, um den anderen meine Absicht zu zeigen, die Waffen durchgeladen und entsichert, Luftschrauben auf kleine Steigung, Leistungshebel nach vorn, und ich scherte aus.

Die Gladiator ist außerordentlich wendig, besonders in geringer Höhe. Nach kurzem, verbissenem Kurvenkampf hatte ich dennoch die Kokarde im Visier. Der Gegner tauchte noch einmal weg, aber dann gelang mir ein schneller Feuerstoß, der saß. Hrachowina hatte hinter mir sein MG im Anschlag, beobachtete den Luftraum und gab mir durch, daß keine weiteren britischen Jäger in der Nähe seien. Bevor ich noch einmal schießen konnte, drückte die Gloster steil nach unten weg. Ihr Pilot war offensichtlich ein alter Hase und kaltblütig genug, das kleinere Übel zu wählen, so lange ihm noch Wahlmöglichkeiten blieben. In einem verwegenen Manöver knallte er seine kokelnde Maschine ins Gelände, wo sie als Bruch liegenblieb.

Noch eine Steilkurve um die Landestelle. Da! Der Andere sprang aus seiner Maschine und lief fort. Erleichterung ... Glückwünsche im Kopfhörer: Endlich mal ein richtiger Abschuß! Der erste unserer Staffel auf diesem Kriegsschauplatz und – das konnte noch keiner wissen – ihr letzter.

Langsam, aber unaufhaltsam sank unsere technische Einsatzbereitschaft. Hitze, Sand und Feindtätigkeit hinterließen ihre Spuren an den Messerschmitts und unserer Ausrüstung. Mühsam, aber gekonnt hielt Martin Stiglmaier meine Maschine flugklar. War eine andere irreparabel ausgefallen, wurde sie sofort ausgeschlachtet, so daß mit der Zeit ein bescheidenes Ersatzteillager entstand. Unsere Fallschirme schnallten wir gar nicht mehr um, denn ihre Seide war brüchig geworden. Bald lagen sie lediglich als Unterlagen in den Sitzwannen. Wer hätte auch über der Wüste abspringen mögen? Dann lieber eine Notlandung in der Nähe der Karawanenstraße hingequält und in Gefangenschaft geraten ...

Soweit das angesichts der Verhältnisse zu erkennen war, schrumpfte der irakisch kontrollierte Raum trotz aller Anstrengungen immer mehr. Mir ist gar nicht bewußt, daß ich einmal einheimische Bodentruppen im Aufmarsch oder im Rückzug beobachten konnte. Das mag daran gelegen haben, daß wir lange Strecken über Wüstengebiet flogen, in dem es ohnehin nichts anzugreifen und zu verteidigen gab, aber bald lagen unsere Absprungplätze in bequemer Reichweite für einen Handstreich der ‚Long Range Desert Forces‘, der britischen Elite-Einheiten mit besonderer Erfahrung in Gebieten wie diesem. Die ganze Lage bedrückte uns zunehmend. Ohne Murren, aber auch ohne Hoffnung nahmen wir alle Unbillen auf uns. Daß wir dem Druck des Gegners ohne eine sichernde, bewegliche Hilfsaktion schlagkräftiger Bodentruppen nicht standhalten konnten, war uns klar. Aber woher konnten wir Verstärkung erwarten, und vor allem: wann? Nachrichten ... keine. Immer nur abwarten. Warten worauf? Auf das Verheiztwerden?

So kam der 24. Mai und mit ihm mein letzter Einsatz im Irak. Noch einmal machten sich Willy Herget – er hatte nach seiner Bruchlandung in Mossul eine andere Maschine übernommen – und ich auf den Weg zur Karawanenstraße. Die Einsatzbesprechung war in ihrer ganzen Exotik schon Routine geworden: Hoch anfliegen, um die Motoren zu schonen. Dann einen Ablaufpunkt an der Straße definieren, etwa eine bestimmte Pumpstation der Pipeline nach Haifa, und dort tauchte der eine zum Tiefangriff nach Westen weg, während der andere ostwärts auf Jagd ging. Für den Rückflug vom selben Punkt aus wurde eine feste Uhrzeit vereinbart. blieb einer aus, flog der andere sofort nach Bagdad, um Hilfe zu mobilisieren. – Ob weitere Besatzungen unserer Staffel von ihren gesonderten Absprungplätzen zu Tiefangriffen unterwegs waren, ob außer unseren beiden irgendwo in diesem Land noch andere einsatzklare Maschinen existierten, wußten wir nicht. Wir hatten untereinander keine Verbindung.

Ostwärts des Ablaufpunktes suchte ich nun meine Ziele, und siehe da: am Rande der Karawanenstraße kauerte ein Doppeldecker, neben dem ein Lastwagen stand. Aha. Hier hatte einer von der anderen Feldpostnummer notlanden müssen und sollte nun von einem Bergungstrupp wieder flottgemacht werden! Aus einer weiten, leicht steigenden Kurve drückte ich in den Tiefangriff. Rasch wuchs das Feindflugzeug in mein Visier. Jetzt! Feuer! – Und im selben Moment wurde von dort vorne auf mich geschossen. Für einen Sekundenbruchteil war ich völlig perplex. Treffer! Mein rechter Motor brannte! Sofort den Brandhahn zu und das Triebwerk stillgelegt, ein nervöser Blick hinüber auf die Motorgondel: das Feuer erlosch zum Glück in seinen ersten Anfängen. Was war denn da geschehen? Austausch mit Hrachowina: Die hatten unter der Lastwagenplane ein Zwilling-MG versteckt und uns kräftig damit eingeheizt. Das mußte ein schneidiger Bursche gewesen sein! Aber nun brauchten wir einen Plan, und wir brauchten ihn schnell, denn bei dieser Gluthitze ließ sich die Me 110 mit nur einem laufenden Motor nicht auf Dauer in der Luft halten. Kühl kalkuliert griff ich noch einmal an und hielt aus allen Waffen in den Lkw, der offenbar selbst reichlich Munition und Flugtreibstoff geladen hatte, denn er explodierte in einem gewaltigen Feuerball. Wenn wir irgendwo hier zu

Boden gingen, konnte uns diese Mannschaft da unten jedenfalls nicht mehr gefangen nehmen.

Nein – wir mußten versuchen, so nahe wie möglich an Bagdad heranzukommen, bevor unser flügelahmer Sechstonner endgültig das Fliegen aufgab. Hier draußen waren keine befreundeten Truppen zu sehen. Eine Weile schlurften wir noch nahe der Mindestgeschwindigkeit über die Ödnis, während wir ständig Höhe verloren und befürchteten, unversehens abzuschmieren. Schließlich blieb uns nur noch eine Bauchlandung.

Mit meinem Marschkompaß hatte ich die Richtung nach Bagdad ermittelt, aber es gab ja keine markanten Wegpunkte, an denen sich zweifelsfrei erkennen ließ, ob man noch richtig lag. Sollten wir unser Flugzeug in Brand setzen, um schnell gefunden zu werden? Den Qualm konnte auch die Gegenseite sehen. Wir mußten zudem daran denken, daß das Wrack zumindest als Ersatzteilspender erhalten konnte, falls wir doch noch einmal neue Maschinen für den weiteren Einsatz bekämen. Solcherlei geht einem durch den Kopf, während man sich in Lebensgefahr befindet ...

Ich kannte Willy Herget. Es war hundertprozentiger Verlaß auf ihn. Ein Blick auf die Uhr: Er befand sich wohl schon auf dem Rückflug nach Bagdad, um uns suchen zu lassen. Entschlossen liefen wir los.

An die folgenden Stunden erinnere ich mich nur noch schemenhaft. Wir trugen Tropenkleidung, kurze Hosen, Hemden mit kurzem Arm, keine Kopfbedeckungen. Obwohl schon Nachmittag war, schien die Sonne jeden Tropfen Flüssigkeit aus uns herauszusengen. Der Durst wurde unerträglich, meine Zunge klebte fest im Mund, die Beine gehorchten kaum noch, und dann kamen die Trugbilder, die wir bisher allenfalls aus Karl-May-Romanen kannten. Fritz Hrachowina, der sich bisher hinter mir gehalten hatte, rannte plötzlich wie irre an mir vorbei und schlug der Länge nach hin. Ja – tragen konnte ich ihn nicht auch noch, ich hatte ja schon genug mit mir selbst zu tun ... Würden wir durchhalten können ...? Würden sie uns finden ...?

Herget hatte genau das Richtige getan. Er war nach unserem Ausbleiben sofort nach Bagdad geflogen, nicht ohne unterwegs nach uns oder unserem möglicherweise brennenden Flugzeug auszuspähen. Dort hatte man sofort einen Rettungstrupp in Marsch gesetzt, dessen Führung auch noch richtig vermutete, daß wir versuchen würden, die Hauptstadt zu Fuß zu erreichen. Einige hundert Meter links und rechts der Karawanenstraße wurde systematisch das Gelände in Westrichtung durchkämmt. Das stimmte nicht ganz, denn ich hatte den kürzesten Weg zurück gewählt, und der führte etwas tiefer durch die Wüste, aber Hauptsache war: Sie fanden uns.

Ich sah die Lastwagen kommen und traute meinen Augen nicht. Die Sinne hatten mir in den letzten Stunden zuviel vorgegaukelt. Dann jedoch drang das Motorengeräusch an unsere Ohren, die Lkw wurden größer und zogen Staubfahnen hinter sich her, es gab keinen Zweifel mehr: Richtige Lastwagen, und darauf wahrhaftig irakische Soldaten – keine Tommies! Welch ein Glücksgefühl! Ohne die Sprache des anderen zu verstehen, gab es eine herzliche Begrüßung ... und Wasser ..., das köstlichste Wasser, das ich je getrunken