

Die Reisemaschine des Reichsaußenministers, die He 111 G-2 D-ADBX, mit fiktiver französischer Bemalung als „F-ADBX“. Neben üblichem Luftwaffen-Tarnanstrich, sowie Gelb an Rumpfspitze, Heck, Höhenleitwerk und Tragflächenenden, trug das Flugzeug auf den Tragflächen und am Seitenleitwerk die Tricolore. Sammlung Ott (2)

The personal transport aircraft of the German Foreign Minister, He 111 G-2 D-ADBX, is shown here bearing the fictitious French registration „F-ADBX“. In addition to its standard Luftwaffe camouflage, yellow nose, tail cone, elevators and wing tips, French national colours were added to wings and tail fin.

1941: Als die Luftwaffe für den Irak flog

Der Krieg des Auswärtigen Amtes – Deutsche Flieger im Mittleren Osten – Ein Bericht von Günther Ott (ADL)

Als Flugzeuge der Royal Air Force am 2. Mai von ihrem 60 Kilometer westlich Bagdad gelegenen Stützpunkt Habbaniya irakische Stellungen angriffen, eskalierten die Spannungen zwischen dem nach voller Unabhängigkeit strebenden Irak und der früheren Mandatsmacht Großbritannien zu einem militärischen Konflikt.

Besonders im Reichsaußenministerium setzte man große Erwartungen in einen vom Irak ausgehenden Aufstand der arabischen Welt gegen die britische Vorherrschaft in Nah- und Mittelost. Bereits im Vorfeld der kriegerischen Auseinandersetzungen wurde dem Irak deutsche Hilfe zugesagt; um den Widerstandswillen der Iraker zu stärken, entschloß sich Hitler einen Tag nach dem britischen Angriff zu einer „heroischen Geste“, die weitere diplomatische Aktivitäten und den Einsatz der deutschen Luftwaffe auslöste.

Am 6. Mai 1941 starteten Hptm. Kurt Leythaeuser, Staffelkapitän der Führer-

kurierstaffel, und Oblt. Wolfgang Grautoff, ein im Orient erfahrener Flugkapitän der Lufthansa, in Staaken mit zwei He 111 D-2 (C3+HK und TT+NX) als ersten Luftwaffenflugzeugen in Richtung Irak. Zweck der Mission war es, den Gesandten Dr. Fritz Grobba und Hptm. Paul-Friedrich Darjes vom Luftwaffenführungsstab zur Erkundung der Lage nach Bagdad zu bringen. Einen Tag später war Legationsrat Rudolf Rahm mit der Reisemaschine des Reichsaußenministers, der He 111 G-2 D-ADBX unter Flugkapitän Hans Zwyna, vom Pariser Flughafen Le Bourget nach Syrien abgeflogen, das damals unter französischer Verwaltung stand; mit ihm reiste als Bevollmächtigter der Vichy-Regierung der Geschäftsmann Jaques Guérard. Sie sollten dort den Transit der deutschen Irak-Hilfe sicherstellen und den französischen Hochkommissar in der Levante zu Waffen- und Materiallieferungen veranlassen.

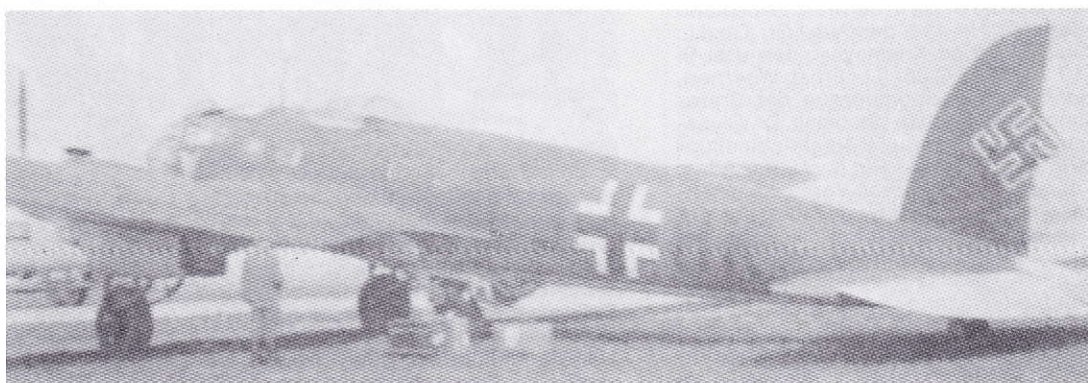
Während die D-ADBX über Athen flog, legten die beiden Luftwaffenmaschinen

Zwischenstops in München-Riem und Foggia ein; hier mußte die C3+HK von Hptm. Leythaeuser wegen technischer Störungen gegen eine andere He 111, die GM+ZA, ausgetauscht werden. Ab Rhodos, wo Rahms Flugzeug mit fiktiven französischen Kennzeichen übermalt worden war, flogen die drei He 111 gemeinsam nach Aleppo in Syrien. Die „F-ADBX“ blieb vorerst dort, während die TT+NX und die GM+ZA am Morgen des 10. Mai 1941 weiter nach Mossul im Norden des Irak flogen. Nachdem sie dort zunächst für angreifende Engländer gehalten und vom Boden her beschossen worden waren, wurden sie nach der Landung jubelnd begrüßt.

Inzwischen formierte sich die deutsche Luftwaffen-Hilfe. Am 6. Mai 1941 ernannte der Generalstab der Luftwaffe den bisherigen Jagdfliegerführer der Luftflotte 3, Oberst Werner Junck, zum Fliegerführer Irak. Als Sonderkommando Junck – dieser Deckname wurde gewählt, um den Einsatzauftrag zu verschleiern –

Die C3+HK, ein Führungsflugzeug He 111 D-2 (erkennbar an dem Antennenmast und zusätzlichem Peilrahmen hinter dem Cockpit), bei der Zwischenlandung in München. Mit der He 111 TT+NX waren sie die ersten Flugzeuge im Irak.

He 111 D-2, C3+HK, during an intermediate stop at Munich, the aerial mast and additional D.F. loop behind the cockpit identifying it as the command aircraft.





Die Flugzeuge der Grobba-Mission – mit deutschen Kennzeichen – wurden von den Irakern am 10. Mai 1941 auf dem Flugplatz Mosul begeistert empfangen.

The aircraft carrying the German envoy, Herr Grobba, on his mission to Iraq was welcomed with great enthusiasm at Mosul on 10 May 1941. Note German markings are still being carried.

sollte er mit je einem Schwarm He 111 und Bf 110 auf Seiten der Iraker in die Kämpfe eingreifen und so die „heroische Geste“ Hitlers umsetzen. Gedacht war dabei an die beiden bereits vorausgeflogenen He 111 und eine weitere von der Aufkl.Gr. Ob.d.L. sowie drei Bf 110 der 2./Z.G.26.

Für Nachschubaufgaben hatte der Lufttransportführer, Oberst Carl-August Freiherr von Gablenz, bis zum 9. Mai 1941 drei Junkers Ju 90 A-0 der Lufthansa (W.Nr. 0003 D-ADFF „Baden“, W.Nr. 0005 D-AEDS „Preussen“ und W.Nr. 0009 D-AJHB „Thüringen“) zum „Sonderunternehmen Lufttransportführer“ zusammengezogen; Führer dieser Transportflugzeuge waren die Flugkapitäne im Hauptmannsrank Hans von Goessel, Albert Gerstenkorn und Paul Sluzalek, die bis dahin mit ihren Ju 90 auf der Lufthansa-Strecke nach Spanien eingesetzt waren. Die Disposition der Transporteinsätze oblag Major Sittig.

Der Fliegerführer Irak, ausgestattet mit den Befugnissen eines Divisionskommandeurs, befand sich mit den insgesamt neun Flugzeugen faktisch in der Aufgabenstellung eines Staffelpitäns; doch erwirkte er, daß am 7. Mai 1941 zusätzlich noch die 4./K.G.4 (Hptm. Helmut Schwanhäüßer) mit neun He 111 P-4 und die 4./Z.G.76 (Oblt. Wilhelm Hobein) mit neun Bf 110 E-1 als Kampf- bzw. Zerstörerstaffel dem Sonderkommando Junck unterstellt wurden. Auch eine Transportstaffel (1./K.Gr.z.b.V. 106) mit zehn Ju 52/3m g4e Sa.3 (Langstreckenflugzeuge Typ „Nürnberg“) wurde zugewiesen, deren Führung Hauptmann Erhard-Harry Rother übernahm. Als „Transportstaffel Rother“ hatte sie im Pendelverkehr zwischen Athen, Rhodos und Syrien zusätzlich zu den drei Ju 90 für Nachschub in den Irak zu sorgen.

Ein Vorauskommando ging am 8. Mai 1941 auf die Reise in den Irak. Es bestand aus einer He 111 der Aufkl.Gr. Ob.d.L. (Oblt. Siegfried Knemeyer), den drei Bf 110 der 2./Z.G.26 (Lt. Ernst Woerner), einem Ju 52-Laborflugzeug der Erprobungsstelle Rechlin (Stabsing. Dr. Giessmann) und einem Ju 52-Nachrichtenflugzeug des II/Ln.Vers.Rgt.(mot.) (Lt. Adam Hübner). Führer dieses Vorauskommandos war Major i.G. Axel von Blomberg, der sich für diesen Einsatz freiwillig gemeldet hatte. Als Ortskundiger wurde Oblt. Dr. Günther Pawelke mitgeschickt, der im Sonderkommando Junck die Aufgaben als Adjutant und Ic-Offizier übernahm; Oblt. Knemeyer fungierte als Ib (Technischer Offizier).

Die Nachrichtenmaschine flog am 10. Mai 1941 zwischen Belgrad und Saloniki gegen einen Berg; alle neun Insassen wurden getötet. Als Ersatz ging am 12. Mai 1941 die Ju 52/3m g5e CF+IB des Ln.Rgt. 38 (Oblt. Ernst Wochinger) von Köthen ab und traf vier Tage später in Mossul ein, um für das Sonderkommando Junck Funkverbindungen zur Luftflotte 4 nach Athen und zum Luftwaffenführungsstab nach Wildpark, Werder bei Potsdam herzustellen. Ein weiteres Ju 52-Nachrichtenflugzeug mit Oblt. Werner Schilling als Kommandant wurde in Aleppo stationiert, um in gleicher Weise den sich dort etablierenden Sonderstab Manteuffel zu unterstützen.

Das Rechliner Laborflugzeug sollte im Irak wertvolle Dienste zu leisten. Zunächst nur mitgeschickt, um die Qualität des irakischen Öls in Kirkuk zu untersuchen, gelang es Stabsing. Dr. Giessmann mit den an Bord befindlichen Apparaten zur Benzinveredelung und Zusatz des mitgeführten Bleitetraethyl, die deutschen Flugzeuge im Irak ausreichend mit Flugbenzin zu versorgen.

Beim Anflug auf Damaskus wurden die drei Bf 110 der 2./Z.G.76 von zwei M.S.406 der französischen Jagdstaffel G.C. 1/7 abgedrängt und zur Landung in Rayack (Libanon) gezwungen, so daß Blomberg nach einer kurzen Zusammenkunft mit Rahn in Damaskus lediglich mit der He

111 und dem Laborflugzeug am Abend des 11. Mai 1941 in Mossul eintraf. Auf Drängen des Gesandten Dr. Grobba, der sich inzwischen in Bagdad aufhielt, sagte Blomberg zu, am nächsten Morgen mit der He 111 dorthin zu kommen. Beim Tiefflug über der Stadt wurde die Maschine vom Boden her beschossen; Blomberg erlitt einen Halsschuß und verstarb, bevor Oblt. Knemeyer auf dem Flugplatz Rashid gelandet war.

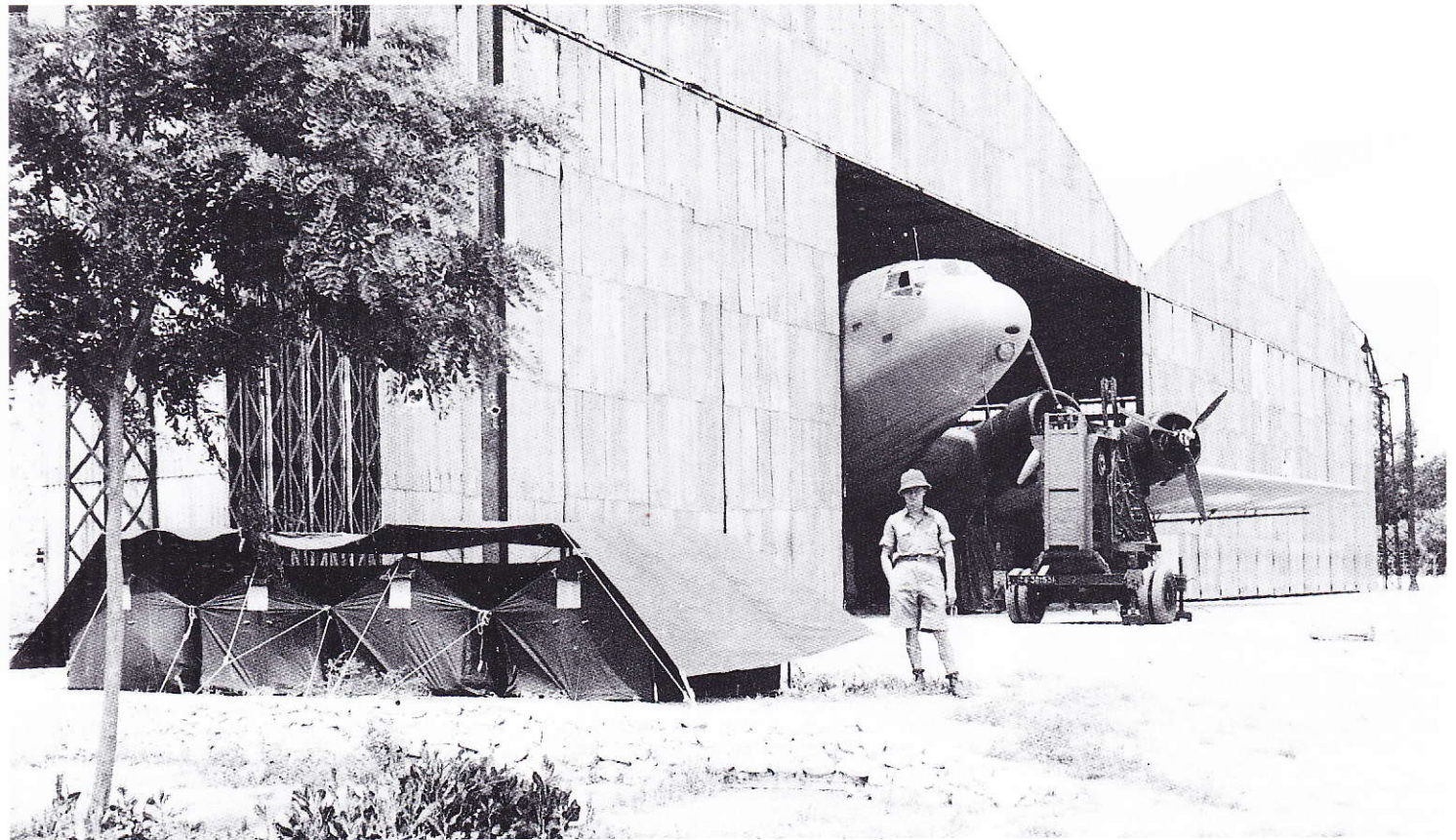
Auch die Einsatzstaffeln befanden sich inzwischen auf ihrem Weg in den Irak. Die 4./K.G.4 wurde am 8. Mai 1941 von ihrem Liegeplatz Rhodos-Gadurra abberufen und traf drei Tage später mit acht He 111 P-4 in Athen-Tatoi ein. Hier erhielt die Staffel von Major Paul Schemmell, einem Generalstabsoffizier der Luftflotte 4, den Befehl, die Maschinen mit irakischen Kennzeichen zu versehen und umgehend über Rhodos und Damaskus nach Bagdad zu fliegen.

Da die deutschen Kampfflugzeuge in Damaskus wenig willkommen waren und nicht aufgetankt werden konnten, mußte Hptm. Schwanhäüßer, dem sich die drei Bf 110 der 3./Z.G.26 angeschlossen hatten, vor dem Einflug in den Irak noch eine Zwischenlandung in Palmyra (Syrien) einlegen. Von den He 111 trafen am 14. Mai 1941 nur drei in Mossul ein. Zwei weitere folgten noch am nächsten Tag, während zwei flugunklare He 111 (5J+AC und



Die Besatzungsmitglieder der ersten beiden Luftwaffenflugzeuge im Irak trugen die unterschiedlichsten Uniformen, der Funker Willi Trinks (2.v.li.) sogar seine Lufthansa-Dienstbekleidung. Der Dolmetscher Prof. Adam Falkenstein reiste in zivil an, und nur der Abwehr-Offizier, Hauptmann Wilhelm Kohlhaas, war zünftig mit Tropenhelm ausgestattet.

The crews of the first two Luftwaffe aircraft to arrive wore varying attire. Radio op. Willi Trinks (2 left) was in Lufthansa uniform, the interpreter, Prof. Adam Falkenstein, in civvies and it was only the intelligence officer, Hptm. Wilhelm Kohlhaas, who came suitably dressed complete with pith helmet.



Als „Sonderunternehmen Lufttransportführer“ wurden drei Ju 90 A-0 der Lufthansa für den Irak-Einsatz abgestellt. Die GF+GA lag wegen einer Motorstörung zwei Tage auf dem Flugplatz Damas-kus-Mezze fest. Die Besatzung schlug vor der Halle ihre Zelte auf.

Sammlung Ott (3)

„Sonderunternehmen Lufttransportführer“ was a special ops. flight consisting of three Lufthansa Ju 90 A-Os seconded to the Luftwaffe. One, GF+GA, lost two days at Damascus-Mezze due to engine trouble, the crew pitching their tents next to the hangar.

5J+GM) wenige Stunden nach dem Abflug der Staffel in Palmyra durch britische Tiefflieger schwer beschädigt wurden und später als Ersatzteillager dienten.

Am 15. Mai 1941 flog Oberst Junck mit neun Bf 110 der 4./Z.G.76, die aus dem Heimatgebiet verlegt worden waren, von Rhodos über Palmyra nach Mossul. Das Sonderkommando Junck – die Personalstärke betrug 118 Mann – verfügte somit im Irak über einen Anfangsbestand von fünf He 111 (davon vier einsatzklar) und zwölf Bf 110 (davon sieben einsatzklar); eine Bf 110 ging noch an diesem Tag bei einem Alarmstart in Mossul zu Bruch.

Der erste Angriff auf den britischen Flugstützpunkt Habbaniya erfolgte am 16. Mai 1941 mit sechs Bf 110 und drei He 111, der erheblichen Schaden anrichtete, aber auch zur Notlandung der He 111 von Oblt. Reinhard Graubner in der Wüste führte. Die Besatzung schlug sich nach Bagdad durch und wurde dort vom Regierungschef Rashid Ali al-Gailani und höchsten Militärs wie Helden gefeiert.

Am nächsten Tag hatte das Sonderkommando Junck seinen ersten Einsatzverlust zu beklagen. Zwei Bf 110 wurden beim Start auf dem Flugplatz Rashid von zwei Gloster Gladiator angegriffen. Während die Maschine von Lt. Ernst Woerner glatt notlanden konnte, stürzte die andere mit der Besatzung Uffz. Hans Fischer und Fw. August Offermann brennend ab; beide waren Angehörige des Z.G.26 und fanden ihre letzte Ruhestätte neben Major von Blomberg auf dem deutschen Soldatenfriedhof für die Gefallenen von 1914/18 in Bagdad. Lt. Woerner, nun ohne Flugzeug, blieb als Verbindungs-offizier beim irakischen Oberkommando in Bagdad, um die Einsätze des Sonderkommandos Junck zu koordinieren.

Insgesamt wurden im Irak 52 Einsätze mit Bf 110 und 20 Einsätze mit He 111 geflogen. Die Zerstörerstaffel hatte am 18. Mai von Mossul nach Irkuk verlegt und verlor am 25. Mai 1941 ihre letzte einsatzklare Bf 110, über die noch als „Belle of Berlin“ zu berichten sein wird. Die Kampfstaffel konnte bis zum 29. Mai 1941 noch Flugzeuge zum Einsatz bringen, meist aber nicht mehr als eine He 111.

Die in den Irak entsandten Flugzeuge hatten, bis auf eine nachgeführte He 111, durchweg keine Tropenaus-rüstung, was regelmäßig zu technischen Störungen führte. Zusätzlich wurden die Einsatzmöglichkeiten durch ausbleibenden Nachschub erheblich beeinträchtigt.

Bereits am 17. Mai 1941 hatte der Generalstabschef der Luftflotte 4, Generalmajor Günther Korten, den Irak-Einsatz – wohl im Hinblick auf das Luftlandeunternehmen Kreta und den geplanten Angriff auf die Sowjetunion – als „witzloses Unternehmen“ bezeichnet, da Nach-

schub auf Dauer nicht sichergestellt werden könnte.

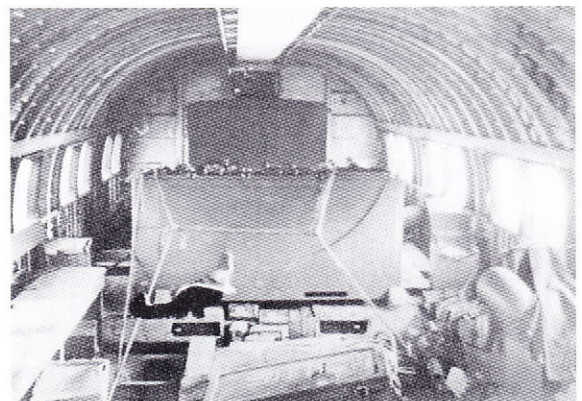
Tatsächlich gelangten nur wenige Transportflugzeuge in den Irak. Die beiden Ju 90 GF+GA „Baden“ (Hptm. Hans von Goessel) und GF+GE „Preussen“ (Hptm. Albert Gerstenkorn) – inzwischen auch mit irakischen Hoheitsabzeichen versehen – waren am 14. Mai 1941 in Mossul gelandet, brachten aber nur eine Ladung Panzerbüchsen für die Iraker.

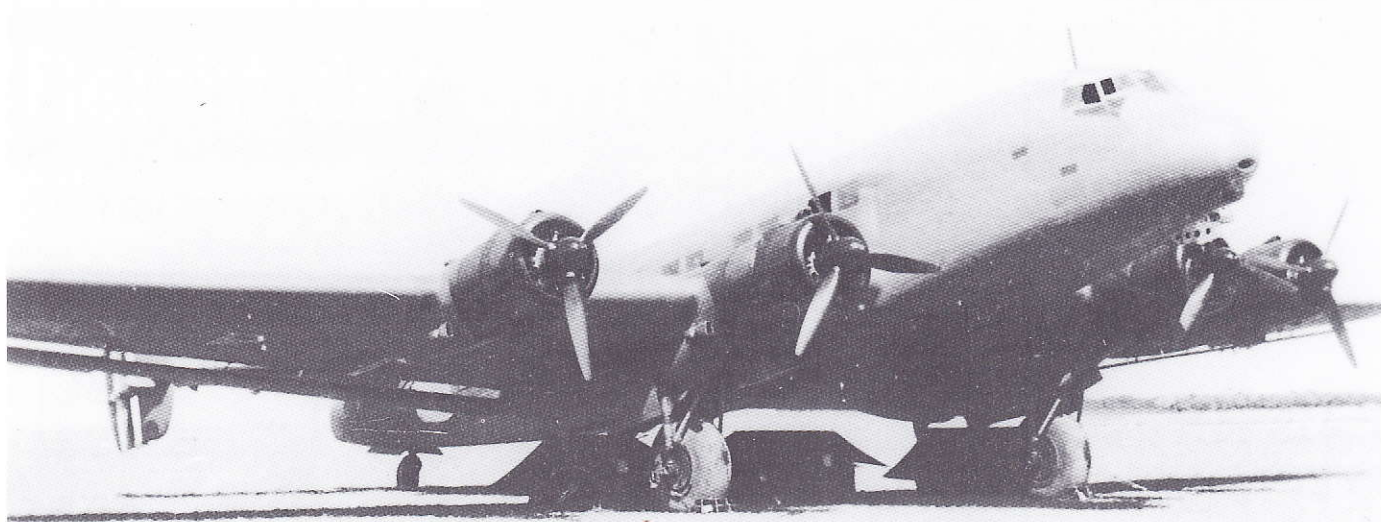
Eine in Rhodos in die GF+GA eingeladene Sendestation mit Generator für den Funktrupp des Sonderkommandos Junck wurde am 12. Mai bei der Zwischenlandung in Damaskus zum Weitertransport nach Mossul auf die Bagdad-Bahn gegeben, weil das Flugzeug wegen Motorschaden für zwei Tage festlag. Bei einem weiteren Flug der GF+GE (Hptm. Albrecht Klitzsch) am 20. Mai 1941 trafen immerhin 72 Bomben SC 50 in Mossul ein, während drei Ju 52/3m am 18. Mai 1941 zwar den Flakzug der 4./Res.Flak-

Mit der Ju 90 GF+GA wurde von Rhodos eine komplette Funkstation (800 Watt U-Boot Sender und Generator) in Richtung Irak mitgenommen. Im Vordergrund die Tropenkiste des Transportoffiziers Major Sittig.

Sammlung Matthiesen

A complete radio station (800 Watt transmitter and generator from a U-boat) was flown in the direction of Iraq from Rhodos by Ju 90 GF+GA. In the foreground is the tropical kit of the transport officer Major Sittig.





Die zweite Ju 90 (GF+GE) mit irakischen Kennzeichen am 14. Mai 1941 auf dem Flugplatz Mossul. Während des Aufenthaltes hatte die Besatzung im Schatten des Flugzeuges mit ihren Zelten Schutz vor der glühenden Hitze gesucht. Sammlung Ott (2)

The second Ju 90, GF+GE, seen in Iraqi markings at Mosul on 14 May 1941. To seek refuge from the scorching heat, the crew set up their tents in the shadow of the aircraft.

abt.114 (Lt. Hagedorn), ansonsten aber nur eine weitere Delegation des Auswärtigen Amtes – auch ein Fotograf war dabei – in den Irak brachten.

Der am 29. Mai 1941 mit sechs Ju 52/3m der Transportstaffel Rother eingeflogene Nachschub kam zu spät, denn der Widerstand der Iraker war zusammengebrochen, und das Vorrücken der Engländer auf Mossul mußte befürchtet werden. Daher verlegten an diesem Tag die beiden letzten noch flugfähigen He 111 auf Befehl des Ia des Sonderkommandos Junck, Major i.G. Kurt Hentschel, mit insgesamt 16 Mann fliegendem Personal nach Aleppo. Die restlichen Luftwaffenangehörigen wurden von zwei der sechs Ju 52/3m aufgenommen und gleichfalls nach Aleppo gebracht. In Mossul blieb der zuvor so dringend benötigte Nachschub an Bomben, Munition und Ersatzteilen zurück.

Auf dem Weiterflug von Aleppo nach Rhodos verlor die Transportstaffel Rother am 31. Mai 1941 eine Maschine, die 4V+IN

„9“ (W.Nr. 6760) mit dem Flugzeugführer Uffz. Fritz Zarse. Neben der vierköpfigen Besatzung befanden sich drei Mann vom Ln. Funktrupp/Sonderkommando Junck an Bord, die trotz eingeleiteter Suchaktion vermißt blieben.

Mit dem Rückzug aus dem Irak waren die Aktivitäten der deutschen Luftwaffe im Mittleren Osten noch nicht beendet. Hitler hatte zuvor in seiner Weisung Nr. 30 vom 23. Mai 1941 weitere Unterstützung der arabischen Freiheitsbewegung angeordnet. In diesem Zusammenhang wurde unter General der Flieger Helmuth Felmy eine Militärmission entsandt, die den Decknamen „Sonderstab F“ trug.

Oberst Werner Junck war am 28. Mai 1941 von Mossul nach Athen gereist, um Verstärkung und Nachschub für den Irakeinsatz zu erwirken. An seiner Besprechung mit dem Generalstabschef der Luftwaffe, General der Flieger Hans Jeschonnek, in Athen nahm auch Felmy teil. Es wurde ins Auge gefaßt, ein Bataillon des Regiments z.B.V. 800 „Branden-

burg“ einzusetzen und den Kampf gegebenenfalls auch von Syrien aus wieder aufzunehmen.

Junck flog am 30. Mai 1941 nach Rhodos, wo er sich über die jüngste Entwicklung und die Aufgabe des Stützpunktes Mossul informierte. In aller Eile wurde ein Verband von drei He 111 und fünf Bf 110 zusammengestellt, mit dem Junck am nächsten Tag in Aleppo eintraf, um wieder in die Kämpfe einzugreifen und hierfür die Unterstützung der Franzosen zu gewinnen.

Am 1. Juni 1941 flog Major Hentschel mit einer He 111 unter Oblt. Graubner von Aleppo zur Erkundung der Lage nach Mossul. Dort wurde nach der Landung festgestellt, daß eine neue englandfreundliche Regierung in Bagdad die Macht übernommen hatte, und man versuchte die Besatzung festzuhalten. Nach 20 Minuten Aufenthalt wurde wieder gestartet, gerade noch rechtzeitig, bevor drei PKW in voller Fahrt an den Start fuhren, wahrscheinlich um die Besatzung gefangenzunehmen.

General Felmy war am 1. Juni 1941 mit seiner Reisemaschine, der He 111 H-2 NG+JQ „Scheich“ auf dem Flugplatz Aleppo eingetroffen. Oberst Junck und Major Hentschel wurden abgelöst und nach Athen befohlen. Die Führung des Kommandos übernahm auf Weisung der Luftflotte 4 Major i.G. Paul Schemmell, der zuvor den Nachschubstab des Sonderkommandos Junck in Rhodos mit zweifelhaftem Erfolg geleitet hatte.

Mit Ju 52/3m der K.Gr.z.B.V.104, einem von der FFS (C) 8 aufgestellten Transportverband, sollten die „Brandenburger“, die geheimnisumwitterte Spezialtruppe der Abwehr, in ihr Einsatzgebiet gebracht werden; die Flugzeuge trugen irakische Kennzeichen. Doch als sie am 2. Juni 1941 auf Rhodos eintrafen, war es dafür zu spät, denn am selben Tag war auf Drängen der Vichy-Regierung der Abzug aller deutschen Kräfte von der Levante befohlen worden.

Oberst Werner Junck wurde am 3. Juni 1941 in Athen wieder in seine alte Stellung eingesetzt, allerdings nur zu dem Zweck,



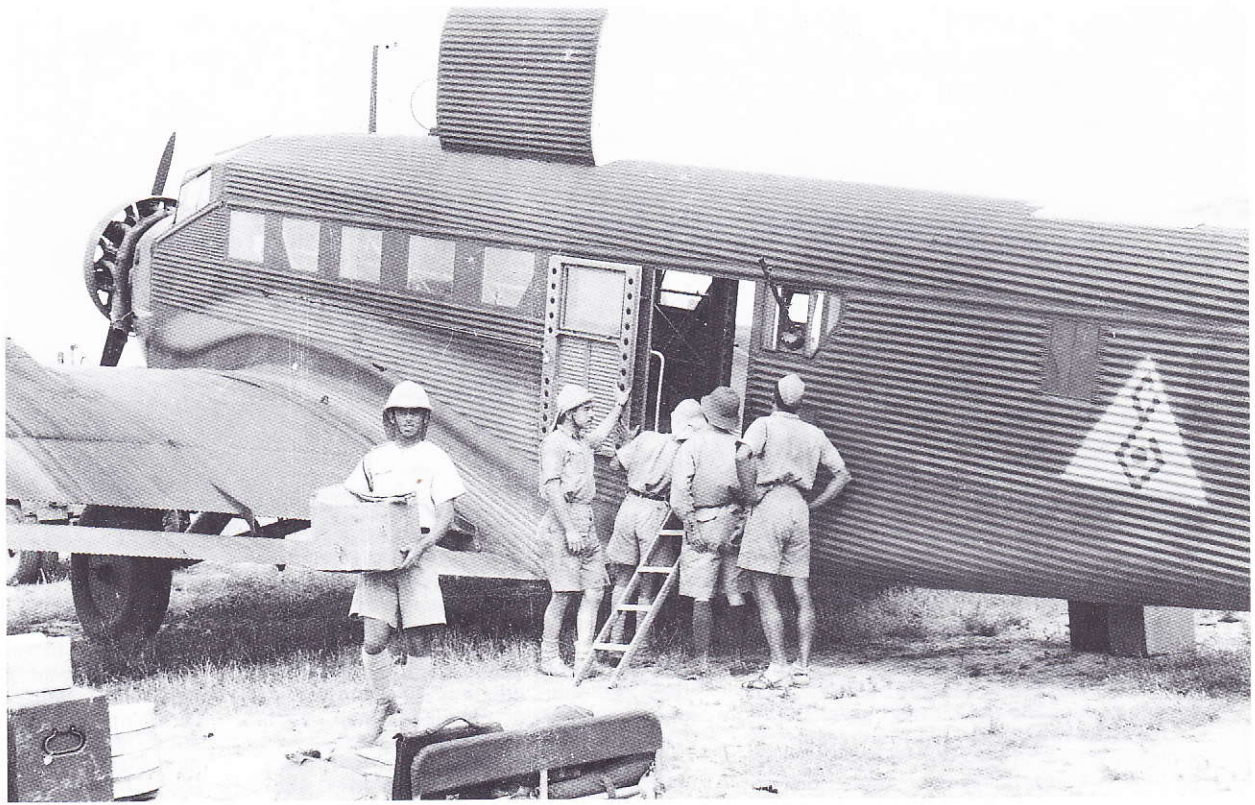
Die Besatzung der „irakischen“ GF+GE : v.li. Uffz. Rudolf Heina (2. Bordwart), Fw. Gerhard Schade (1. Bordwart), Hptm. Albert Gerstenkorn (Flugzeugführer), Fw. Joachim Regelian (Bordfunker) und Hptm. Hans von Goessel (Flugzeugführer der GF+GA). Alle tragen Uniformen ohne Rang- und Nationalitätszeichen.

The crew of the „Iraqi“ Ju 90 GF+GE. From the left, Uffz. Heina (2nd engineer), Fw. Schade (1st engineer), Hptm. Gerstenkorn (Capt.), Fw. Regelian (radio op.) and Hptm. Hans von Goessel (Capt. GF+GA). All wear uniform devoid of rank and national insignia.

Fortsetzung auf Seite 34

Das Ju 52-Nachrichtenflugzeug CF+IB mit Oblt. Ernst Wochinger traf am 16. Mai 1941 in Mossul ein und wurde von irakischen Soldaten entladen.

Sammlung Ott 2



The radio communications Ju 52 CF+IB arrived with Oblt. Wochinger at Mosul on 16. May 1941 and was unloaded by Iraqi soldiers.

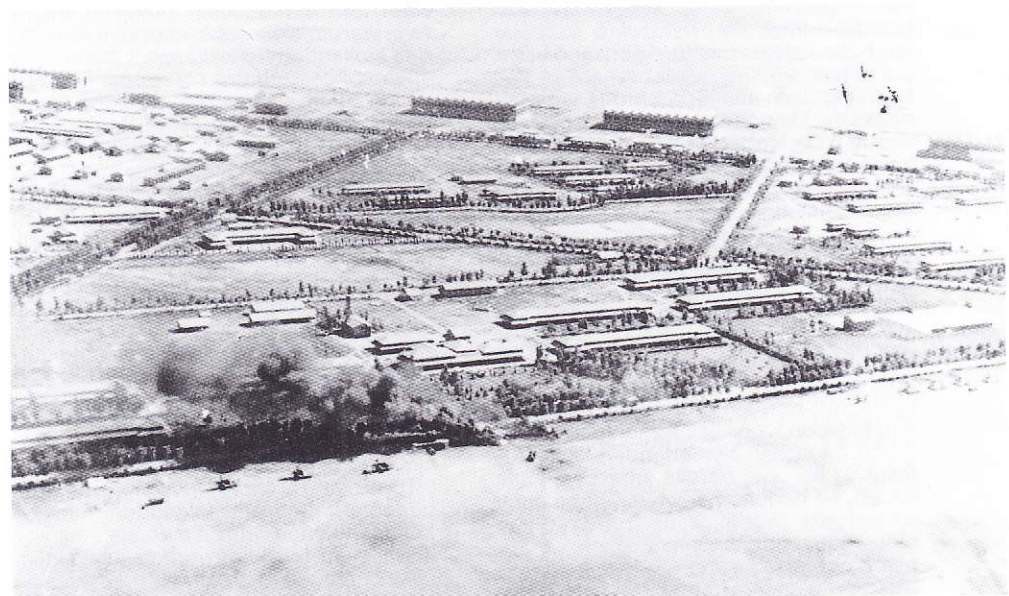
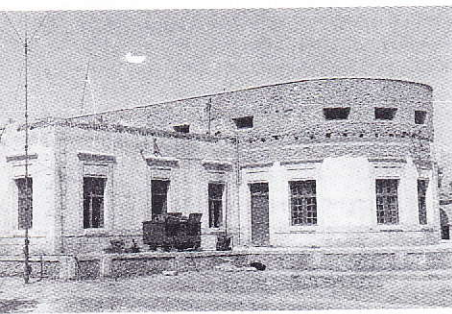
Fortsetzung von Seite 26

das Sonderkommando Junck aufzulösen. Diese Aufgabe war bis zum 14. Juni abgeschlossen. Allerdings sollten noch immer Flugzeuge der deutschen Luftwaffe im Mittleren Osten eingesetzt werden. Am 8. Juni 1941 überschritten alliierte Verbände die syrische und libanesische Grenze; vor der Küste formierte sich ein Kriegsschiffverband der Royal Navy zum Angriff. Dieser wurde am 12. und 15. Juni 1941 von Ju 88 der II./L.G.1 unter Hptm. Gerhard Kollwebe bombardiert. Hierbei gingen zwei Besatzungen verloren, eine dritte mußte in der Türkei notlanden und wurde dort interniert.

Fortsetzung im nächsten Heft

Das Hauptquartier des Sonderkommandos Junck in Mossul mit der Funkstation des Ln. Trupps. Vor dem Gebäude steht der mit einer Ju 90 nach Damaskus eingeflogene und anschließend mit der Bagdad-Bahn weitertransportierte Generator.

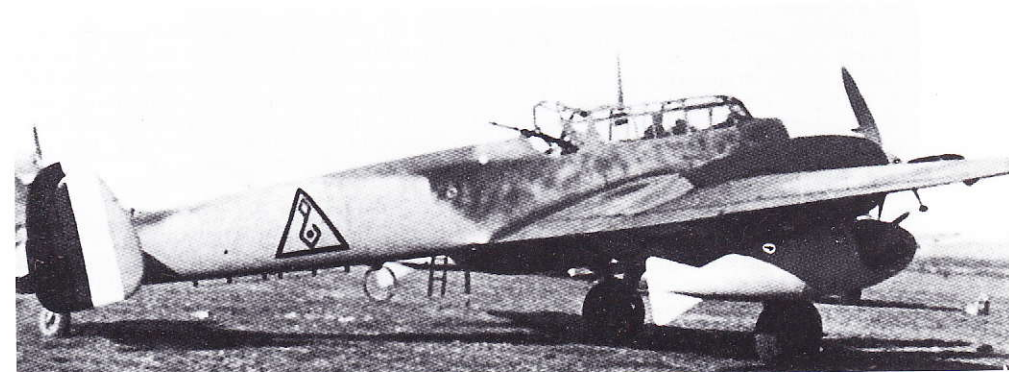
Sonderkommando Junck's HQ and radio station at Mosul. In front of the building is the generator which was flown to Damascus by a Ju 90 and then on to Iraq via the Baghdad Railway.



Der Flugplatz der Royal Air Force in Habbaniya war das Ziel der Angriffe durch das Sonderkommando Junck.

Foto: Grp.Cpt. Pelly-Fry

Target of the attacks carried out by Sonderkommando Junck was RAF Habbaniya. Note burning aircraft.



Bf 110 E-1 der 4./Z.G.76 bildeten die Zerstörerstaffel/Sonderkommando Junck.

Sammlung Lächler

Bf 110 E-1s of 4./ZG 76 formed the ground-attack squadron of Sonderkommando Junck.



Die He 111 H-2 NG+JQ - hier in Athen-Tatoi - trug als Reisemaschine von General Felmy unter dem Cockpit den Namen „Scheich“.- Mit französischen Kokarden war das Flugzeug im Juni 1941 noch in Syrien unterwegs. Sammlung Petrick

General Felmy's personal transport aircraft, He 111 H-2, NG+JQ, at Athens-Tatoi. It carried the name „Scheich“ (sheik) under the cockpit and was seen in French markings in Syria 1941.

1941: Als die Luftwaffe für den Irak flog

2. Teil dieses ungewöhnlichen Kriegsabenteuers, nacherzählt von Günther Ott (ADL)

In der letzten Folge berichtete der Autor über die kritische Entwicklung der Irak-Aktion, nachdem sich dort eine englandfreundliche Regierung gebildet hatte. Hitler versuchte noch das Blatt zu wenden, ordnete eine weitere Unterstützung der arabischen Freiheitsbewegung an und entsandte zu diesem Zweck eine Militärmission unter General der Flieger Helmut Felmy nach Athen. Die bisherigen Kommandoführer wurden abgesetzt. Noch schwieriger wurde die Lage, als die französische Vichy-Regierung den Abzug aller deutschen Kräfte von der Levante forderte.

Die von Hptm. Schäfer geführte Reisemaschine Felmys hatte ihre deutsche Identität NG+JQ abgelegt und flog mit französischen Kokarden; lediglich der Schriftzug „Scheich“ blieb am Cockpit erhalten.

Noch am 22. Juni brachte sie Major i.G. Hermann Meyer-Ricks, Felmys Stabschef, nach Aleppo.

Immer wieder war man bemüht, von den Franzosen die Zustimmung zu deutschem Eingreifen in der Levante zu erhalten, nachdem festzustellen war, daß auch die von Nordafrika über Italien und Griechenland herangeführten französischen Luftwaffenverbände nicht ausreichten,

den Einmarsch der Briten abzuwehren.

Als letztes deutsches Flugzeug in der Levante ist die Ju 52/3m 1Z+FN „6“ mit Lt. Stöber dokumentiert. Nach Beendigung des Einsatzes in der Transportstaffel Rother war das Flugzeug am 16. Juni 1941 zu seinem Heimathorst Braunschweig-Wagum zurückgekehrt, um bereits am 21. Juni 1941 erneut in Athen-Tatoi einzutreffen. Von dort flog die 1Z+FN am 29. Juni 1941 nach Aleppo und landete am nächsten Tag mit verwundeten Arabern an Bord wieder in Tatoi, wo das Flugzeug bis zum 11. Juli 1941 blieb.

Die französische Levante-Armee hatte die Waffenstillstandsbedingungen der

Briten akzeptiert und stellte am Ende dieses Tages den Kampf ein.

Nachzutragen bleibt noch, daß sich auch die italienische Luftwaffe im Irak engagiert hatte, sehr zum Ärger der Franzosen und nicht unbedingt zur Entlastung des Sonderkommandos Junck.

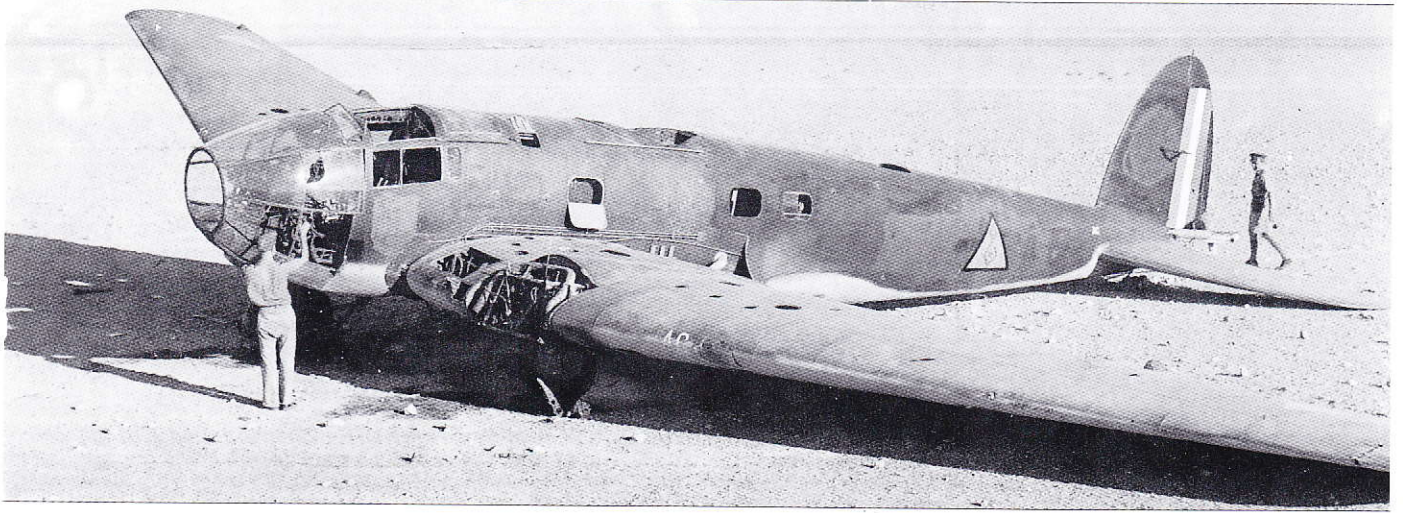
Zwischen dem 14. und 27. Mai 1941 führten drei S.M.82 der 149^o Gruppe insgesamt 18 Transportflüge durch und brachten 25 Mann und 18 Tonnen Waffen und Munition in den Irak. Da der Treibstoff auf dem Flugplatz Mossul knapp war, wurde ihnen nach den ersten Flügen Kirkuk als Zielhafen zugewiesen.

Auch die 155^o Squadriglia, die am 26. Mai 1941 unter dem Kommando von Capitano Francesco Sforza mit zwölf Jagdflugzeugen Fiat C.R.42 in Mossul eintraf, verlegte zwei Tage später, nach Ausfall einer Maschine, mit den restlichen elf nach Kirkuk. Lediglich zwei Einsätze wurden geflogen, einer am 29. Mai 1941 mit drei Fiat C.R.42, von denen eine abge-

Überreste einer am 22. Mai 1941 durch britische Tiefflieger in Mossul zerstörten He 111 der Kampfstaffel/Sonderkommando Junck (4./K.G.4). Gut zu erkennen ist die Ölblaßvorrichtung am Rumpffende, mit der alle im Irak eingesetzten He 111 ausgerüstet waren. Sammlung Ott

The remains of an He 111 of Sonderkommando Junck's bomber component, 4./K.G.4, which was destroyed by British aircraft at Mosul on 22 May 1941. Note the tail pipe which was used to launch oil at fighters attacking from the rear, a device fitted to all He 111s operating over Iraq.





Britische Soldaten inspizierten nach der Einnahme von Palmyra (Syrien) die He 111 P-4 5J+AC. Das Flugzeug war am 14. Mai 1941 durch Tiefflieger schwer beschädigt worden und diente als Ersatzteillager für die im Irak eingesetzten Flugzeuge.

Sammlung Chapman

British airmen inspect He 111 P-4 5J+AC after the capture of Palmyra in Syria. This machine was badly damaged by low-flying aircraft on 14 May 1941 and subsequently used as a source of spare parts for other He 111s in Iraq.

schossen wurde. Am nächsten Tag griffen sechs Maschinen britische Truppen vor Bagdad an, und danach zog sich auch die italienische Staffel nach Syrien zurück, immerhin zwei Tage später als das Sonderkommando Junck.

The Belle of Berlin

Die ungewöhnliche Story eines Bf 110-Zerstörers des Sonderkommandos Junck

Eine Messerschmitt Bf 110 der Zerstörerstaffel/Sonderkommando Junck machte noch nach dem Einsatz im Irak von sich reden – auf britischer Seite. Ihr ungewöhnliches Schicksal dokumentiert dieser Beitrag.

Die beiden letzten einsatzklaren Bf 110 waren am 25. Mai 1941 in Kirkuk zum Angriff auf den RAF-Stützpunkt Habbaniya gestartet. Im Tiefflug beschossen sie etwa 20 auf dem Flugfeld abgestellte britische Flugzeuge mit ihren Bordwaffen. Treffer durch Beschuß vom Boden zwangen eine Bf 110 auf dem Rückflug zu einer Notlandung in der Nähe von Badra, während die andere Maschine mit ihrer Besatzung nach diesem Einsatz zunächst als vermißt galt.

Dieses Flugzeug, die Bf 110 E-1 W.Nr.4035 (St.Kz. BC+HA), mußte nach Ausfall des rechten Motors innerhalb der britischen Linien im Wüstengebiet bei Fallujah notlanden, in dem unbekanntem Gelände vorsichtshalber mit eingezogenem Fahrwerk. Die zweiköpfige Besatzung, Angehörige der 4./Z.G.76, konnte sich zu Fuß durchschlagen und meldete sich am 26. Mai 1941 beim deutschen

Die Briten staunten nicht schlecht, als sie die zurückgelassenen deutschen Flugzeuge mit den irakischen Hoheitszeichen entdeckten. Das Rot-grüne Dreieck führten die Iraker auch noch im jüngsten Golfkrieg an ihren Flugzeugen.

The British were quite astonished to discover abandoned German aircraft in Iraqi markings. The very same red/green triangle was to be found on Iraqi aircraft during the recent Gulf War.



Am 29. Mai 1941 verläßt das Sonderkommando Junck Mossul, um einer Gefangennahme durch die Briten zu entgehen. Wichtiges Material wird per LKW zum Flugplatz gebracht.

Sammlung Ott

To escape capture by the British, Sonderkommando Junck vacated Mosul on 29 May 1941. Important material was transported to the airfield by lorry.





Die im irakischen Wüstengelände bei Fallujah notgelandete Bf 110 des Sonderkommandos Junck wird von den Briten inspiziert. Im Hintergrund die Tiger Moth, mit der das Bergungskommando herangeführt wurde.

Foto: Grp.Capt. Pelly-Fry (3)

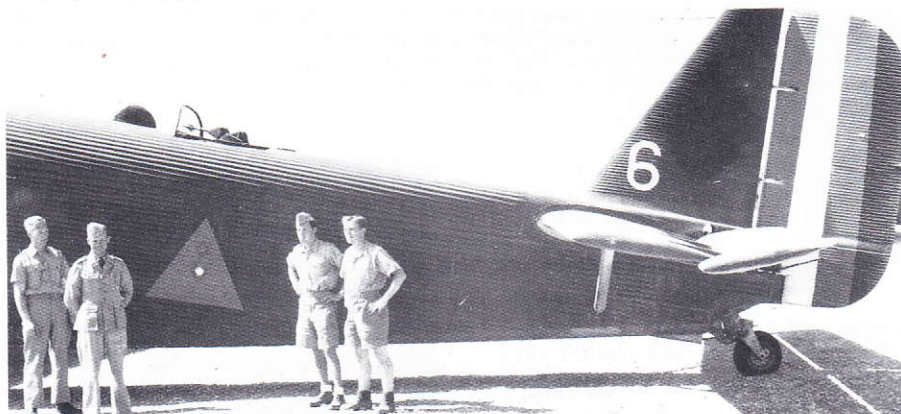
RAF personnel examine the Sonderkommando Junck Bf 110 which belly landed near Fallujah in the Iraqi desert. In the background is the Tiger Moth which guided the recovery team from Habbaniya.

Verbindungsoffizier, Leutnant Woerner in Bagdad.

Nachdem eine Hawker „Audax“ der Royal Air Force die notgelandete Bf 110 bei einem Patrouillenflug rund 30 Meilen südöstlich Habbaniya gesichtet hatte, sollte das Flugzeug auf Betreiben des späteren Grp.Capt. James Pelly-Fry vor Ort inspiziert werden. Gemeinsam mit F/O Young flog er am 1. Juni 1941 mit einer Tiger Moth zur Notlandestelle, während zwei gepanzerte Fahrzeuge der RAF zusätzliches Bodenpersonal heranzuführten.

Bei der ersten Inspektion der bauchgelandeten Bf 110 wurde ein 4kg-Sprengsatz unter dem Heck des Flugzeuges entdeckt und entschärft. Fußspuren, offensichtlich von der notgelandeten Besatzung, wiesen quer durch die Wüste in östliche Richtung. Nur zu gern hätte man die deutschen Flieger gefangen genommen, doch blieb die Suche mit der Tiger Moth ergebnislos.

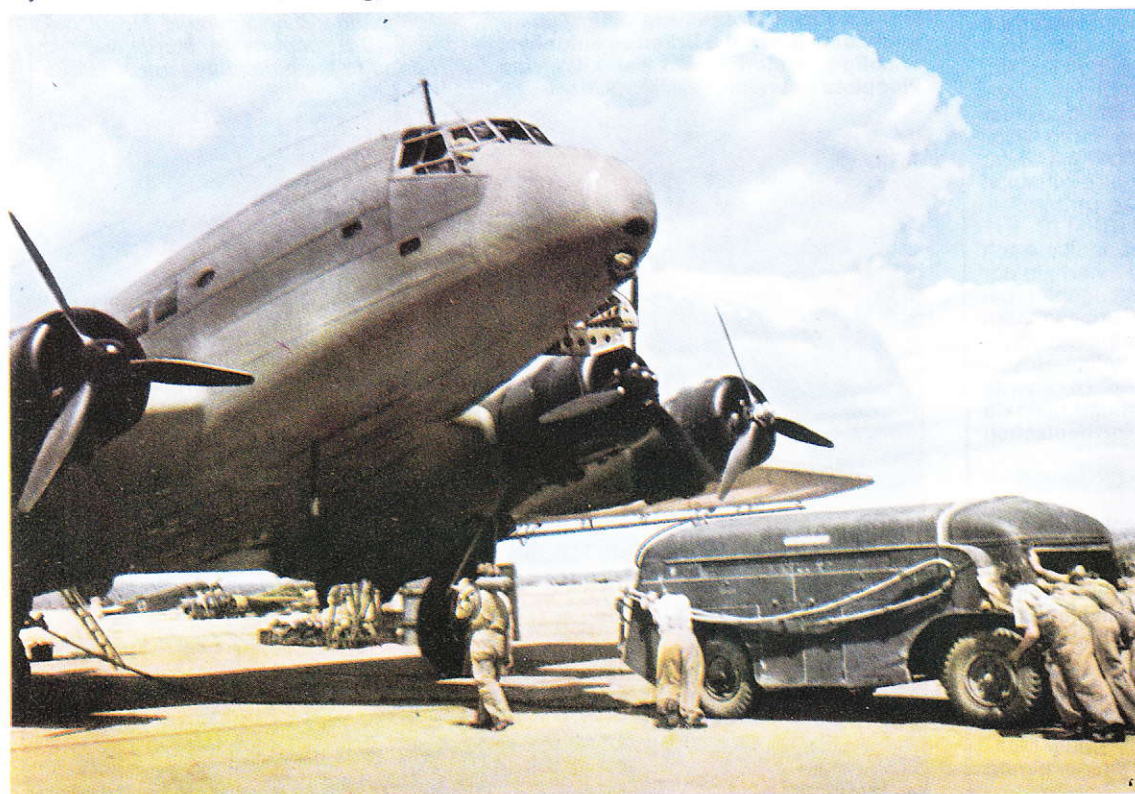
Da die Bf 110 bis auf die verbogenen Luftschrauben keine nennenswerten Beschädigungen aufwies, wurde beschlossen, das Flugzeug nach Habbaniya zu schaffen. Am nächsten Tag, diri-



Die 1./K.Gr.z.b.V.106 sollte als Transportstaffel Rother für Nachschub in den Irak sorgen. Die 4V+FN „6“ von Lt. Stöber befand sich am 22. Mai 1941 noch in Foggia (Italien). Wie die Lufthutze auf der Rumpfoberseite erkennen läßt, hatte die Maschine bereits Tropenausrüstung; mit ihr wurde am 29./30. Juni 1941 ein letzter Flug nach Aleppo (Syrien) ausgeführt.

Sammlung Kössler

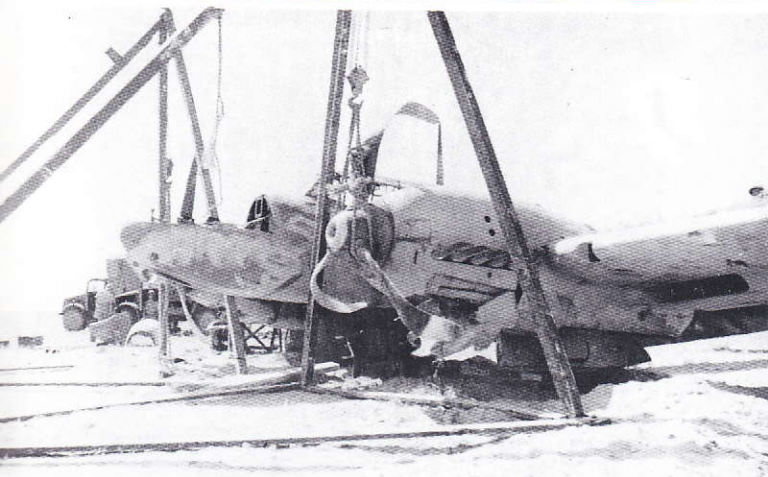
Aircraft of 1./K.Gr.z.b.v. 106 under the code-name „Transport-Staffel Rother“ were to fly supplies into Iraq. On 22 May 1941 Ju 52 4V+FN „6“ flown by Lt. Stöber was still at Foggia, Italy. On 29/30 June, however, it was used for the last flight to Aleppo, Syria. The scoop on top of the fuselage indicates that this aircraft had already undergone tropical conversion.



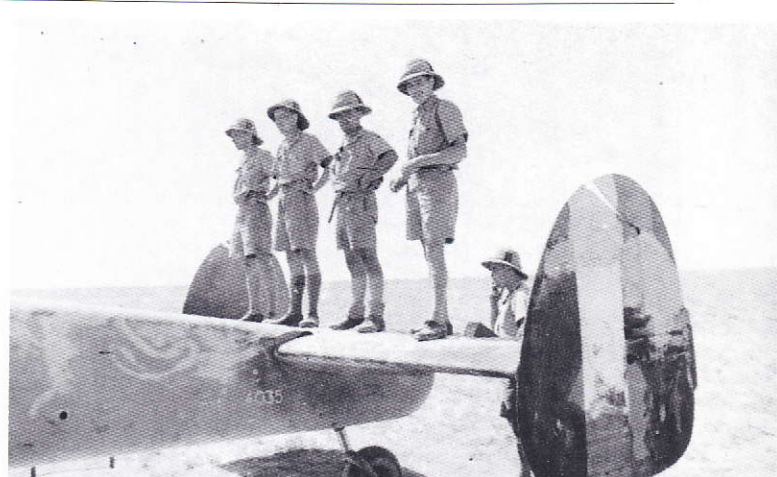
Farbbilder vom Irakeinsatz sind Raritäten. Dieses Foto zeigt eine der drei Junkers Ju 90 A-0 der Lufthansa, die zum „Sonderunternehmen Lufttransportführer“ zusammengefaßt wurden, beim Tanken. Die irakischen Markierungen sind leider nur schwach erkennbar.

Sammlung Ott

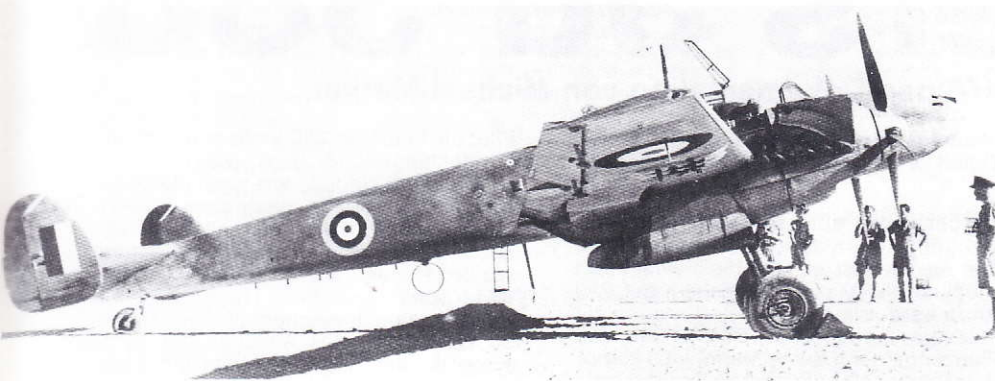
Colour photographs of the Iraq operation are rare. Depicted refuelling, is one of the three Lufthansa Ju 90 A-0s which formed the special ops transport flight. Its Iraqi markings are only faintly discernible.



Links: Die Bf 110 wird per Flaschenzug angehoben und wieder auf ihr Fahrgestell gesetzt. Obwohl übermalt, sind die Konturen des „Haifisch-Mauls“ noch deutlich zu sehen, mit dem die II./Z.G.76 ihre Flugzeuge kennzeichnete. Rechts: Nach Entfernung eines 4kg-Sprengsatzes posieren Mannschaften für ein Erinnerungsfoto auf dem Leitwerk. Unterhalb der Höhenflosse ist die Werknummer 4035 erkennbar.



Left, the Bf 110 is lifted back on its wheels by means of a block and pulley. Despite being overpainted, the outline of II./Z.G.76's shark's teeth insignia is still clearly visible. Right, after the removal of a 4 Kg destructive charge, airmen pose for the camera. Note the Werknr., 4035, just below the tail.



Versehen mit britischen Hoheitszeichen und dem Schriftzug „The Belle of Berlin“ am Bug, wird die Bf 110 von RAF-Piloten in Habbaniya und später in Heliopolis geflogen. Die Werknummer 4035 unterhalb der Höhenflosse wurde nicht entfernt.

▲ Wearing British markings and christened „The Belle of Berlin“, the Bf 110 was test-flown by RAF pilots at Habbaniya and later at Heliopolis in Egypt. Note that the Werknr., 4035, has been retained.

giert von Pelly-Fry und P/O E. Moore in der Tiger Moth, traf ein Bergungskommando mit entsprechender Ausrüstung ein, hob die Bf 110 an und setzte sie wieder auf ihr Fahrgestell. Das Heck auf einem Lastwagen gelagert, wurde die Maschine dann

zum Flugplatz Habbaniya geschleppt. Wegen der glühenden Hitze mußte unterwegs immer wieder angehalten werden, um die Flugzeugreifen mit Wasser zu kühlen.

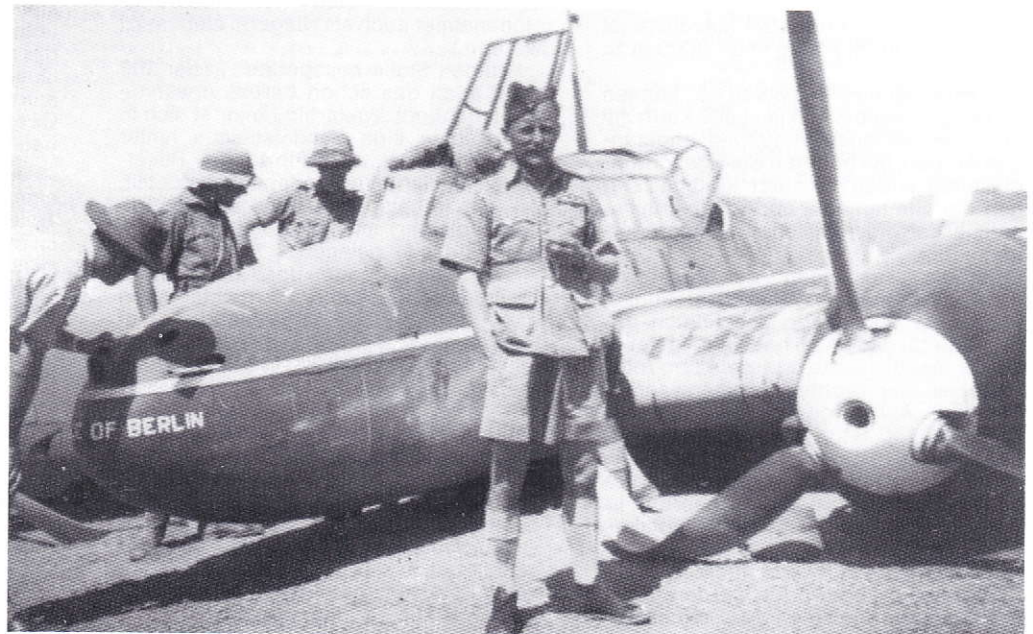
Entgegen anfänglicher Skepsis ge-

lang es - nicht zuletzt mit in Mossul erbeutetem und nach Habbaniya geschafftem Material - die „4035“ wieder flugfähig zu machen. Auch die in Mossul gefundenen deutschen Betriebshandbücher leisteten gute Dienste. Respektvoll „The Belle of Berlin“ genannt und mit entsprechendem Schriftzug am Bug sowie RAF-Kokarden versehen, startete Sqdn.Ldr. Al Bocking mit ihr zum ersten Probeflug in Habbaniya. Anschließend wurde die Bf 110 zum Flugplatz Heliopolis in der Nähe Kairos überführt, wo sich das Hauptquartier der RAF in Mittelost befand. Während sie dort von Experten eingehend untersucht und zu Luftkampfübungen bzw. zu Vergleichsflügen herangezogen wurde, erhielt sie das RAF-Serial HK 846 zugeteilt.

Anschließend sollte die „Belle of Berlin“ der South African Air Force zur Verfügung gestellt werden, damit auch deren Piloten sich mit den Eigenschaften der Bf 110 vertraut machen konnten. Den Überführungsflug von Kairo nach Südafrika übernahm Flt.Lt. Alec Noon. Bei einer Zwischenlandung in Atbara im Norden des Sudan ließ sich das Fahrgestell nicht ausfahren und zwang erneut zu einer Bauchlandung. Dies bescherte der „Schönen aus Berlin“ (die natürlich aus Augsburg stammte) - lädiert wie sie nun war - das endgültige Aus.

Nach der Bauchlandung in Atbara (Sudan) steht Flt.Lt. Alec Noon, der die Maschine von Heliopolis zur SAAF nach Südafrika überführen sollte, vor der „Belle of Berlin“, der inzwischen das RAF-Serial HK 846 zugeteilt worden war. Eine weiße „Bauchbinde“ und eine Squadron-Kennung (?W) schmücken den Rumpf.

Sammlung Petrick via Coates



Flt.Lt. Alec Noon, who was to ferry the Bf 110 to the SAAF, poses in front of „The Belle“ following her crash-landing at Atbara in the Sudan. Meanwhile the RAF serial HK 846 has been allocated and white trim added to the length of the fuselage. Squadron code „?W“ ?