

Motor  
buch  
Verlag

# Den Gegner im Rücken Nordafrika 1943



Sabotage am deutschen Afrikakorps  
durch die SAS (Special Air Service)

V. Cowles

**Die tollkühnen Attacken des englischen "Phantom Major" fesseln den Leser heute genauso wie sie 1943 die Deutschen schockten, als der Special Air Service (SAS) unter Führung von David Stirling Sabotageakte gegen Rommels Wüstenkorps unternahm. Ohne Rücksicht auf das Risiko, auf Anstrengungen – und ohne Aussicht auf spektakulären Ruhm und Ehren –, führten kleine Gruppen ausdauernder und bestausgebildeter Männer ihre manchmal unmöglich scheinenden Aufgaben im Rücken des Gegners durch. Sie planteten, schlugen zu und verschwanden lautlos. Und von ihrem Versteck in der Wüste oder von See aus beobachteten sie den Erfolg ihrer Aktion.**

**Eine Dokumentation, die sich wie ein spannender Krimi liest.**





## DO IT YOURSELF

Dipl.-Ing. Dieter Korp

### Jetzt helfe ich mir selbst

Alle Autofahrer können an ihrem Auto  
mehr selbst machen, als sie glauben.  
Über das Wie und Wo informieren die  
Bände dieser Bestseller-Serie. Mit ver-  
ständlichen Texten, klaren Fotos, Schalt-  
plänen und Entstörungstabellen. Für je-  
den gängigen Wagentyp gibt es den ent-  
sprechenden Band. Ob Karosserie, Motor,  
Auto-Elektrik, oder Fahrwerk – mit  
diesen Handbüchern spart man Zeit und  
Geld, erhält den Wagenwert und hilft sich  
selbst bei Pannen.

- Über 100 lieferbare Bände – für jeden  
gängigen Autotyp das entsprechende  
»Jetzt helfe ich mir selbst«-Handbuch
- Praktikable Technik und weitgehende  
technische Erläuterungen
- Mit Schnellorientierung und  
Störungsfahrplan
- Übersichtliche Gliederung
- Zweifarbige Gestaltung
- Was es mit der Elektronik auf sich hat  
Band 1 bis 99 DM 25,-  
Ab Band 100 DM 32,-

### Auto-Reparatur-Anleitungen

gibt es u. a. für folgende Marken: Alfa  
Romeo, Audi, British Leyland, BMW,  
Citroën, Datsun, Fiat, Ford, Honda, Lada,  
Mazda, Mercedes, Mitsubishi, Opel,  
Peugeot, Renault, Saab, Simca, Talbot,  
Toyota, VW, Volvo  
Reparaturanleitungen sind für über 250  
Auto-Typen erhältlich.  
Jeder Band ca. 100 Seiten, ca. 180 Abb.,  
Maß- und Einstelltabellen.

Einzelband	DM 24,-
Doppelband	DM 32,-
Dreifachband	DM 36,-

### Motorrad-Reparatur-Anleitungen

Davidson, Herkules, Honda, Husqvarna,  
Kawasaki, KTM, Laverda, Maico, Mo-  
bylette, Moto Guzzi, MZ, Norton, Puch,  
Suzuki, Triumph, Vespa, Yamaha.  
Mit Hilfe dieser Anleitungen können alle  
techn. Arbeiten ausgeführt werden.  
Jeder Band 100 bis 130 Seiten, 200 bis  
300 einfarbige Abbildungen.

Einzelband	DM 24,-
Doppelband	DM 29,-
Dreifachband	DM 34,-

## AUTO

Apfelbeck

### Wege zum

#### Hochleistungs-Viertaktmotor

220 Seiten, 210 Abb., gebunden, DM 36,-

Boschen/Barth

#### Das große Buch der Porsche-Typen

784 Seiten, 833 Abbildungen, 29 Zeich-  
nungen, zahlreiche Tab., geb., DM 64,-

Breuninger/Orlopp

#### Alles über Cabrios

240 Seiten, 150 Abbildungen, davon 16  
in Farbe, broschiert, DM 29,-

Etzold

#### Der Käfer I – Eine Dokumentation.

Die Modelle von 1945 bis 1982 mit allen  
technischen Daten und Details  
232 Seiten, 235 Abb., gebunden, DM 39,-

Hack

#### Der schnelle Diesel

Alles über Diesel-Autos  
320 Seiten, zahlr. Abb., geb., DM 46,-

Hack/Indra

#### Formel 1-Motoren unter der Lupe

Leistung am Limit  
208 Seiten, 140 Abb., gebunden, DM 39,-

Heymann

#### Campingbusse selbermachen

276 Seiten, 210 Abb., gebunden, DM 45,-

Hütten

#### Motoren

Technik, Praxis, Geschichte  
456 Seiten, 244 Abb., gebunden, DM 48,-

Martinez/Rosinski

**Adel auf Asphalt** – Die Automobil-Elite  
190 Seiten, 100 z.T. großformatige Farb-  
Abb., 50 s/w-Fotos, gebunden, DM 59,-

Martinez/Nory

#### Die europäischen

#### Traumautos 1950–1965

190 Seiten, 120 z. T. großformatige Farb-  
bilder, 83 s/w-Fotos, gebunden, DM 58,-

Martinez/Nory

#### Trucks & Trucker

Fernlaster auf den Straßen der USA  
184 Seiten, 135 Abbildungen, davon  
84 farbig, gebunden, DM 59,-

Martinez/Nory

#### Vom Cadillac zum Studebaker

Die amerikanischen  
Traumautos der 50er Jahre  
194 Seiten, 103 z.T. großformatige Farb-  
bilder, 60 s/w-Fotos, gebunden, DM 58,-

Mayer

**Die deutschen Cabriolets 1945 bis heute**  
272 Seiten, 282 Abb., gebunden, DM 39,-

Olving

#### Die Karosserie

Das Reparatur-Handbuch  
344 Seiten, 400 s/w- und 30 Farb-Abb.,  
gebunden, DM 44,-

Oswald

#### Deutsche Autos 1920 bis 1945

544 Seiten, 800 Abb., gebunden, DM 58,-

Oswald

#### Deutsche Autos

#### 1945 bis 1975

464 Seiten, 611 Abb., gebunden, DM 48,-

Prunet

#### Ferrari-Legende

Traum-Ferrari für Sport und Reise  
446 Seiten, 560 Abb., gebunden, DM 68,-

Rausch/Nieborg

#### Das Rallye-Handbuch

152 Seiten, 87 Abb., gebunden, DM 28,-

Schlang

#### Die Formel 1ASSE

#### unserer Zeit

216 Seiten, 55 Abbildungen, davon 20  
in Farbe, gebunden, DM 36,-

Schneider

#### NSU 1873–1984

Vom Hocharzt zum Automobil  
352 Seiten, 425 Abb., gebunden, DM 59,-

#### Trucking global

(Bildband)

192 Seiten, 135 zum Teil farbig Abb.,  
gebunden, DM 58,-

Viert/Cognet

#### Jaguar

Geschichte. Technik. Sport  
422 Seiten mit zahlreichen Abbildungen,  
davon 58 in Farbe, geb., DM 74,-

## MOTORRAD

Bönsch

#### Fortschrittliche Motorrad-Technik

Eine Analyse der Motorradentwicklung  
286 Seiten, 402 Abb., gebunden, DM 44,-

Cathcart

#### Ducati-Motorräder

232 Seiten, 235 Abb., gebunden, DM 48,-

Damm/Lingnau

#### Eine Klasse besser

Schnell und sicher auf dem Motorrad  
256 Seiten, 394 Abbildungen, davon 73  
in Farbe, gebunden, DM 36,-

#### Ich baue mein Motorrad um

Können berichten aus der Praxis  
120 Seiten, 109 Fotos und Zeichnungen,  
gebunden, DM 34,-

Leverkus

#### Die tollen Motorräder

#### der 50er Jahre

224 Seiten, 140 Abb., gebunden, DM 38,-

Leverkus

#### Die rasanten Motorräder

#### der 60er Jahre

216 Seiten, 147 Abb., gebunden, DM 38,-

Leverkus

#### Die faszinierenden Motorräder

#### der 70er Jahre

240 Seiten, 150 Abb., gebunden, DM 39,-

Lingnau

#### Motorradfahren

#### und alles was dazugehört

Kauf, Ausrüstung, Fahrtechnik, Pflege  
188 Seiten, 78 Abb., gebunden, DM 33,-

Nitschke

#### Reisen

#### mit den Motorrad

144 Seiten mit 94 Farbfotos, gebunden,  
statt DM 49,- (Originalausgabe) als un-  
gekürzte Sonderausgabe nur DM 29,-

Rogge/Leverkus

#### Handbuch

#### für Motorradreisende

308 Seiten, 215 Fotos, davon 25 farbig,  
Zeichnungen und Karten, geb., DM 36,-

Tragatsch

#### Alle Motorräder

#### 1894 bis 1981

472 Seiten, 522 Abb., gebunden, DM 48,-

Tragatsch

#### Zeugen der

#### Motorrad-Entwicklung

228 Seiten, 220 Abb., gebunden, DM 39,-

Willoughby

#### Das Motorrad-Rennsportbuch

Technik, Fahrer, Erfolge  
224 Seiten, 240 s/w- und 18 Farb-Abb.,  
gebunden, DM 48,-

Stand Frühjahr 1986.  
Preisänderungen  
vorbehalten.



## BAHNEN

Gottwald  
**Bundesbahn-Album  
1945-1960**  
376 Seiten, 488 Abb., gebunden, DM 59,-

Gottwald  
**Reichsbahn-Album**  
500 Bilder der deutschen Eisenbahn  
428 Seiten, über 500 Abb., geb., DM 64,-

Hecht  
**Dampf-Depot:  
Männer und Lokomotiven**  
Bilddokumente aus Deutschland, Öster-  
reich, Südafrika und der Türkei  
168 Seiten, 234 Abb., gebunden, DM 38,-

Mehltretter  
**Am Ende einer Epoche -  
Dampflokomotiven**  
352 Seiten, 338 Abbildungen, davon 57  
in Farbe, gebunden, DM 69,-

Messerschmidt  
**Lokomotivbau**  
Rückschau eines Lok-Konstruktors  
132 Seiten, 126 Abb., gebunden, DM 26,-

Ostendorf  
**Ungewöhnliche Dampflokomotiven  
1803 bis heute**  
320 Seiten, 306 Abb., gebunden, DM 56,-

Studer  
**RhB - Gebirgsbahn in Graubünden**  
208 Seiten, 268 Abbildungen, davon 40  
in Farbe, gebunden, DM 56,-

Walz  
**Deutschlands Eisenbahn  
1835-1985**  
312 Seiten, 304 Abbildungen, davon 40  
in Farbe, gebunden, DM 56,-

Walz  
**Die Geschichte der Bahn:  
Erlebnis Eisenbahn**  
298 Seiten, 237 Abb., gebunden, als  
ungekürzte Sonderausgabe nur DM 28,-

Zintl  
**Die alten Bayerischen**  
Bilder aus der frühen Dampflokzeit  
216 Seiten, 278 Abb., gebunden, DM 42,-

## LUFTFAHRT

Blumenthal  
**Perfektion im Drachenflug**  
200 Seiten, 28 Farbfotos, 45 s/w-Abb.,  
143 Zeichnungen und Tab., geb, DM 36,-

Brütting  
**Die berühmtesten Segelflugzeuge**  
208 Seiten, 270 Abb., gebunden, DM 36,-

Gütschow  
**Das Luftschiff**  
Geschichte. Technik. Zukunft  
231 Seiten, 200 Abb., gebunden, DM 56,-

Kassera  
**Der lautlose Flug**  
Erlebnisse, Eindrücke und Tips  
aus dem Segelflug -  
160 Seiten, 18 Farbfotos, 47 s/w Abb.,  
39 Zeichnungen, gebunden, DM 36,-

Kreipl  
**Wolken, Wind und Wellenflug**  
148 Seiten, 114 Abbildungen, davon 26  
in Farbe, Großformat, gebunden, DM 45,-

Penner  
**Der Drachenflieger**  
268 Seiten, 200 Abb., gebunden, DM 39,-  
Plietschacher  
**Großflugschiff Dornier DO X**

240 Seiten, 276 Abbildungen und 131  
Textfaksimiles, gebunden, DM 45,-

Reichmann  
**Streckensegelflug**  
Ein Lehrbuch für den  
Leistungs- und Wettbewerbssegelflug  
184 Seiten, 130 Abb. gebunden, DM 48,-

Riedel  
**Über sonnige Weiten** Band 3  
Erlebte Rhöngeschichte 1933 bis 1939  
272 Seiten, 377 Abb., gebunden, DM 56,-

Stahl  
**Von den Alpen zum Nordkap**  
7000 km Luftwandern  
216 Seiten mit 67 s/w- und 14 Farbfotos  
gebunden, DM 34,-

## ZEITGESCHICHTE

von Ahlfen  
**Der Kampf um Schlesien**  
248 Seiten, 42 Fotos und 8 Übersichts-  
karten, gebunden, DM 36,-

Davis  
**Die Uniformen und Abzeichen  
des deutschen Heeres 1939 bis 1945**  
236 Seiten, 375 Abb., gebunden, DM 48,-

Dieckert/Großmann  
**Der Kampf um Ostpreußen**  
232 Seiten, 48 Fotos, gebunden, DM 28,-

Duffy  
**Friedrich der Große und seine Armee**  
400 Seiten, 75 Abb., gebunden, DM 38,-

Aders/Held  
**Geschichte  
des Jagdgeschwaders 51 »Mölders«**  
280 Seiten, 150 Abb., gebunden, DM 44,-

Herrmann  
**Hajo Herrmann -  
Bewegtes Leben**  
Kampf- und Jagdflieger 1935 bis 1945  
424 Seiten, 90 Abb., gebunden, DM 39,-

Hünecke  
**Das Kampfflugzeug von heute**  
256 Seiten, 439 Abb., gebunden, DM 59,-

Kleine/Kühn  
**Tiger**  
Die Geschichte einer legendären Waffe  
326 Seiten, 520 Abb., gebunden, DM 48,-

Kühn  
**Deutsche Fallschirmjäger  
im Zweiten Weltkrieg**  
388 Seiten, zahlr. Abbildungen, geb.,  
ungekürzte Sonderausgabe nur DM 24,-

Mallmann-Showell  
**Das Buch der deutschen Kriegsmarine  
1935 bis 1945**  
248 Seiten, 254 Abbildungen, Zeich-  
nungen, Karten + Tabellen, gebunden,  
ungekürzte Sonderausgabe nur DM 29,-

Mallmann-Showell  
**Uboote gegen England**  
Kampf und Untergang  
der deutschen Ubootwaffe 1939 bis 1945  
192 Seiten, 228 Abbildungen, gebunden,  
ungekürzte Sonderausgabe nur DM 24,-

Mc Kee  
**Der Untergang der Heeresgruppe  
Rommel - Caen 1944**  
292 Seiten, 100 Abb., gebunden, DM 32,-

Neumann  
**Das Buch der Panzer  
Die Panzertruppe der Bundeswehr**  
208 Seiten, 470 s/w- und 31 Farb-Abb.,  
Großformat, gebunden, DM 48,-

Ries  
**Luftwaffe Photo-Report  
1919 bis 1945**  
232 Seiten, 521 Fotos, geb., DM 38,-

Schauer  
**Soldaten aus dem Dunkel**  
Die US »Green Berets«  
208 Seiten, 45 Abb., gebunden, DM 32,-

Schön  
**Die Gustloff-Katastrophe**  
Bericht eines Überlebenden  
516 Seiten, 375 Abb., gebunden, DM 49,-

Sims  
**Zweikampf am Himmel**  
Taktik und Strategie  
der großen Jagdflieger 1914 bis heute  
348 Seiten, 59 Abbildungen, gebunden,  
ungekürzte Sonderausgabe nur DM 26,-

Toliver/Constable  
**Holt Hartmann vom Himmel**  
Die Geschichte  
des erfolgreichsten Jagdfliegers der Welt  
344 Seiten, 74 Abbildungen, gebunden,  
ungekürzte Sonderausgabe nur DM 22,-

**WAFFEN**

Boger  
**Combat-Digest**  
Das Handbuch für den Combatschützen  
200 Seiten, 380 Abb., gebunden, DM 29,-

Götz  
**Die deutschen Militärgewehre  
und Maschinepistolen 1871 bis 1945**  
248 Seiten, 273 Abb., gebunden, DM 56,-

Heigel  
**Präzisionsschießen**  
Der Weg zu besserer Schußleistung  
240 Seiten, 108 Abb., gebunden, DM 39,-

Heymann  
**Schußwaffen tunen und testen**  
248 Seiten, 160 Abb., gebunden, DM 42,-

König/Hugo  
**Taschenpistolen**  
270 Seiten, 478 Abb., gebunden, DM 59,-

König  
**Das große Buch  
der Faustfeuerwaffen**  
552 Seiten, 930 Abb., gebunden, DM 68,-

Rausch  
**Das Messer**  
Waffe und Werkzeug  
208 Seiten, 84 Abb., gebunden, DM 32,-

Walter  
**Das Pistolenbuch**  
192 Seiten, 292 Abb., gebunden, DM 49,-

Stand Frühjahr 1986.  
Preisänderungen  
vorbehalten.



Die tollkühnen Attacken des englischen „Phantom Major“ (David Stirling) in Nordafrika fesseln den Leser heute genauso, wie sie 1943 die Deutschen schockten, als unter seiner Führung der Special Air Service (SAS) spektakuläre Sabotageakte gegen Rommels Wüstenkorps unternahm.

Von allen Kampfmitteln, die das Britische Empire während des letzten Krieges einsetzte, war die Aufstellung kleiner Gruppen mutiger, ausdauernder und bestausgebildeter Männer für Kommandounternehmungen im Rücken des Gegners sicher eines der effektivsten. Keine dieser Einheiten hat ihre Aufgabe besser gelöst als der Special Air Service, kurz SAS, unter jenem legendären David Stirling, der als Oberleutnant diese Truppe aufgestellt hatte.

Dies ist die Geschichte des Einsatzes der SAS, die nicht durch eindrucksvolle Zahlen, sondern vielmehr durch ihr Wirken hervortrat. Ohne Rücksicht auf Risiko, auf Anstrengungen – und ohne Aussicht auf Ruhm und Ehre – führten die Männer ihre

Bitte beachten Sie auch die Hinweise im Inneren des Schutzumschlages



Bitte beachten Sie auch die Hinweise im Inneren des Schutzumschlages

manchmal fast unmöglich scheinenden Aufgaben im Rücken des Gegners durch. Sie planteten, schlugen zu und verschwanden lautlos. Von ihrem Versteck in der Wüste oder von See aus beobachteten sie den Erfolg ihrer Aktion.

Kein Gegner, selbst 1000 Meilen hinter der Front, konnte ruhig schlafen. Kein Nachschub der Achsentruppen, gleich an welchem Ort, konnte sicher sein, und auch der Rückzug geschlagener Truppen des Gegners war hinter der Front ständig von den Aktionen des SAS bedroht.

Dieses Buch hat in England ungeheueres Aufsehen erregt und ist bisher in mehreren Auflagen erschienen. Die Autorin, Virginia Cowles, berichtet hautnah und packend. Sie beherrscht die geschichtliche Szene.

„Den Gegner im Rücken – Nordafrika 1943“: Eine zeitgeschichtliche Dokumentation, die sich wie ein Krimi liest!

MOTORBUCH VERLAG  
STUTTGART



Bitte beachten Sie auch die Hinweise im Inneren des Schutzumschlages



224 Seiten,  
500 Abbildungen,  
geb., 38,- DM



340 Seiten, 114 Abbildungen,  
geb., statt 42,- DM (Originalausg.)  
nur 24,- DM



336 Seiten  
23 Abbildungen,  
geb., 38,- DM



292 Seiten mit über 90 Fotos,  
Skizzen und Zeichnungen,  
geb., 32,- DM



212 Seiten,  
232 Abbildungen,  
geb., 39,- DM



664 Seiten,  
1275 Abbildungen,  
geb., 68,- DM



192 Seiten,  
220 Abbildungen,  
geb., 36,- DM



232 Seiten,  
145 Abbildungen,  
geb., 29,80 DM

Bitte beachten Sie auch die Hinweise im Inneren des Schutzumschlages

**Sabotage am deutschen  
Afrikakorps durch die S.A.S.**  
(Special Air Service)

V. COWLES

**Den  
Gegner  
im  
Rücken**

MOTORBUCH VERLAG STUTTGART



Einband- und Schutzumschlaggestaltung: Siegfried Horn.

Copyright © by Crawley Features, 1958

Die englische Ausgabe ist erschienen bei Collins, London, unter dem Titel:

«[The Phantom Major](#)».

Die Übertragung ins Deutsche besorgte:

Maria-Christiane Neumann-Mensch

ISBN 3-87943-630-4

1. Auflage 1986

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 1370, Stuttgart 1.

Eine Abteilung des Buch- und Verlagshauses Paul Pietsch GmbH & Co. KG.

Sämtliche Rechte der Verbreitung in deutscher Sprache – in jeglicher Form und Technik –  
sind vorbehalten.

Gesamtherstellung: Freiburger Graphische Betriebe, Printed in Germany.

[Eingelesen mit ABBYY Fine Reader](#)

# *Inhalt*

	Vorwort	6
I.	Kapitel: So fing es an	9
II.	Kapitel: Kabrit	25
III.	Kapitel: Der erste Einsatz	42
IV.	Kapitel: Männer auf der Flucht	56
V.	Kapitel: Der lange Marsch	76
VI.	Kapitel: An der Wasserfront	96
VII.	Kapitel: Der Hafen von Bengasi	123
VIII.	Kapitel: Der Malta Konvoi	145
IX.	Kapitel: Abendlicher Bummel	164
X.	Kapitel: Treffen in der Wüste	184
XI.	Kapitel: Die Qattara-Senke	203
XII.	Kapitel: Der Jeep Angriff	215
XIII.	Kapitel: Der Weg nach Hause	233
XIV.	Kapitel: Das Desaster	251
XV.	Kapitel: Die Wende	268
XVI.	Kapitel: Die Strasse	280
XVII.	Kapitel: Rommel und die S. A.S	293
XVIII.	Kapitel: Durchbruch zur 1. Armee	312
	Nachher	336
	Nachwort	341
	Anhang	348

## Vorwort

Ende des Jahres 1941 gab es auf deutscher Seite in Nord-Afrika nur eine einzige Jagdgruppe, die I./J.G.27, verstärkt durch eine von Oberleutnant Rödel geführte Staffel der II. Gruppe. Ich hatte damals die Ehre, diesen Verband führen zu dürfen, und bin dem Schicksal dankbar, dass ich in diesem Vorwort einige einführende Worte sagen darf, nachdem gerade wir – die die Engländer sehr störenden Jagdflieger – als erstes Ziel der S.A.S. vorgesehen waren.

Die S.A.S., eine Spezialeinheit besonderer Art, entstand in Nord-Afrika, genauer gesagt im ägyptischen Raum. Dass sie überhaupt entstehen konnte, grenzt an ein militärisches Wunder. Ein Oberleutnant der Scots Guards bringt es fertig, die Stabsstellen von seiner Idee zu überzeugen, im Rücken des Feindes mit neuartigen Methoden, Waffen und Fahrzeugen zu operieren – Hunderte und sogar weit über 1'000 km von den eigenen Basen entfernt.

Für viele Stabsoffiziere in Schlüsselstellungen war der Gedanke allein, ein Häuflein Soldaten ungebunden und auch unkontrolliert kämpfen zu lassen, ein Greuel.

Es spricht für die welterfahrenen Briten, sozusagen über den eigenen Schatten gesprungen zu sein – und Stirling hat sie nicht enttäuscht – im Gegenteil!

Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass wir Flieger allein das Ziel der Männer um Stirling waren, sie griffen alles an, was sich im Hinterland bewegte. An der Front selbst hätten sie keine Chance gehabt.

Der inzwischen verstorbene Werner Schröder, der erfolgreichste Jagdflieger in Nord-Afrika nach Marseille, hat in einer Schlussbetrachtung ein gutes Bild vom Wirken der von Major Stirling so glänzend geführten S.A.S. und von den Auswirkungen auf uns Deutsche abgegeben. «Wo legt man sein müdes Haupt hin?» war die ständige Frage in Nord-Afrika. Nördlich der parallel zur Küste verlaufenden Strasse lag das Meer. Mit Kommandotrups, abgesetzt von feindlichen U-Booten, war zu rechnen. In den hellen Mondnächten schwirren die englischen Bomber über uns und zwangen



uns in die Splittergräben. Und südlich der Strasse war man der Gefahr ausgesetzt, von Trupps der S.A.S. überfallen zu werden.

Wir zogen die beiden ersten Möglichkeiten vor – ein verspätet ausgesprochenes Kompliment für Stirling und seine Männer, die wir in die Hölle wünschten, denen wir aber auch eine respektable Anerkennung nicht versagen konnten.

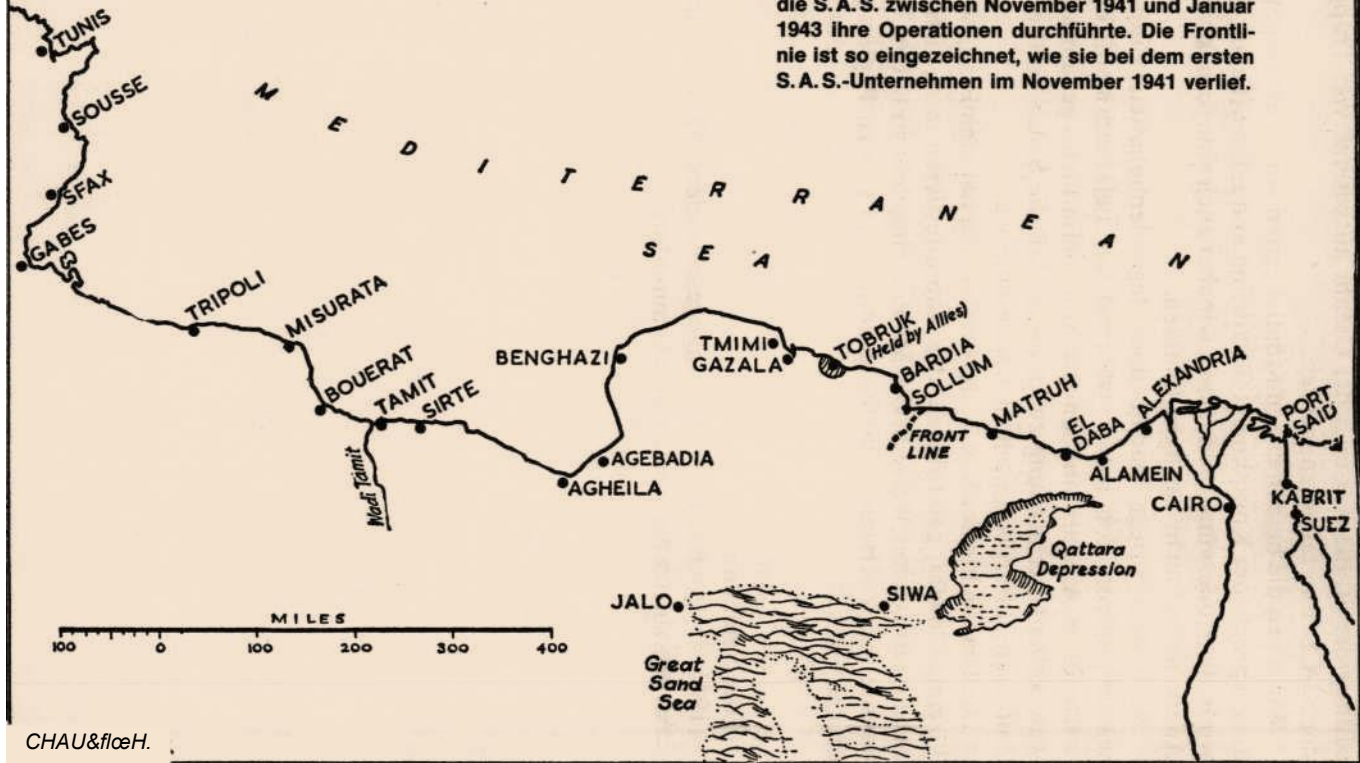
Nach dem Kriege machte diese legendenbehaftete Einheit wiederholt von sich reden; während des Falkland-Konfliktes wurde die S.A.S. als «im Sondereinsatz befindlich» genannt. Es wäre keine Überraschung zu erfahren, dass die S.A.S. in dieser Zeit auch auf argentinischem Boden tätig war.

Die Geschichte der S.A.S. in Nord-Afrika hat eine Frau, Mrs. Virginia Cowies, geschrieben, der man attestieren muss, sich in bewundernswerter Weise in die Materie eingelebt zu haben. Sie hat ein Stück Kriegsgeschichte gekonnt und fair zu Papier gebracht.

Edu Neumann

(1941/42 Angehöriger des Jagdgeschwaders 27 in Nord-Afrika,  
zuletzt als Geschwaderkommodore)

Das Gebiet an der afrikanischen Küste, in dem die S. A. S. zwischen November 1941 und Januar 1943 ihre Operationen durchführte. Die Frontlinie ist so eingezeichnet, wie sie bei dem ersten S. A. S.-Unternehmen im November 1941 verlief.



Der Küstenabschnitt, in dem David Stirlings S.A.S. zwischen November 1941 und Januar 1943 ihre Operationen durchführte.

### *So fing es an*

Es dauerte fast eine Woche, bis das deutsche Oberkommando in der westlichen Wüste entdeckte, dass der berühmte ‚Phantom Major‘ (wie er im Radio genannt wurde), in deutsche Hände gefallen war. Berühmt wegen seiner hartnäckigen, nächtlichen Sabotage-Überfälle hinter ihren Linien.

Bezeichnend für die Wichtigkeit des Ereignisses ist die Eintragung Rommels in sein Tagebuch: «Im Zuge eines Überraschungsangriffes in Tunesien überwältigten einige unserer Flakkanoniere im Januar eine britische Kolonne und nahmen den Kommandeur des Ist S.A.S. Regiment\*, Oberleutnant David Stirling, gefangen. Ungenügend bewacht, gelang diesem die Flucht. Bei einer Gruppe von Arabern angelangt, versprach er ihnen eine Belohnung, wenn sie ihn hinter die britischen Linien brächten. Anscheinend war sein Angebot zu niedrig, denn mit ihrem gewohnten Geschäftssinn boten sie uns den Phantom Major im Austausch gegen 11 Pfund Tee an. Ein Geschäft, das wir schleunigst unter Dach brachten. Auf diese Weise verloren die Briten den äusserst fähigen und geschickten Kommandeur jener Wüsteneinheit, die uns mehr Schaden zugefügt hat, als irgendeine andere britische Einheit der gleichen Stärke.»

Diese Anerkennung, die ein so hervorragender Militär wie Rommel den Führungseigenschaften Stirlings zollte, war wirklich hohes Lob und trotzdem eine Unterschätzung. Richtig war vielmehr, dass Stirlings Einheit dem Feind mehr Schaden zugefügt hatte als viele Einheiten – nicht der gleichen, sondern weit grösserer Stärke. Während der 15 Monate unter seinem Kommando hatte seine kleine Streitmacht über 250 Flugzeuge zerstört; sie hatten Fuhrparks und Munitionsdepots in die Luft gesprengt, Benzinlager angezündet, Lastwagen entführt, Strassen vermint, Züge zum Entgleisen gebracht. Sie haben nicht nur Angst in die Herzen der deutschen und italieni-

\* Ist S.A.S. Regiment = 1. Regiment der «Luftlandtruppen im Kleinkriegeinsatz». Diese britischen Regimenter hatten ungefähr die Stärke eines deutschen Bataillons.



schen Soldaten getragen, die sich Hunderte von Kilometern hinter ihrer eigenen Front hätten sicher fühlen müssen, sondern sie haben auch Rommel gezwungen, Truppen abzustellen, um seine rückwärtigen Dienste zu schützen. Sie haben in kritischer Zeit die Küstenstrasse bei Nacht unpassierbar gemacht und dadurch seine Fahrzeugkolonnen den Luftangriffen am Tag ausgesetzt.

Stirling wurde für seine Untergebenen geradezu zur Legende. Sie glaubten ihn von Zauberkräften besessen. Sie nahmen als sicher an, dass er aus jeder Falle einen Ausweg gefunden und dabei seinen Gegner überlistet hätte. Er faszinierte sie nicht nur durch seine Kühnheit und Erfindungsgabe, sondern auch durch seine ungewöhnliche widerspruchsvolle Persönlichkeit. Würden Sie ihn in einem Restaurant in Kairo treffen, so wären Sie von seiner sanften Stimme und seinem bescheidenen Auftreten überrascht. 1,96 m gross, ging er leicht vornübergeneigt, so, als wolle er sich für seine ungewöhnliche Grösse entschuldigen. Mit seiner tadellosen Kleidung und seinen ausgezeichneten Manieren könnte er einem vergangenen Jahrhundert entstammen. Möglicherweise würden Sie in ihm einen sanften, etwas zerstreuten, vielleicht sogar etwas dandyhaften Aristokraten sehen. Begegneten Sie ihm hingegen in einer vorgeschobenen Wüstenstellung, so wäre der sanftmütige Aristokrat wohl das letzte, an das Sie dächten. Hier stünde Ihnen ein urwüchsiger, schwarzbärtiger Riese gegenüber: ein Mann von unerschöpflicher Energie und einem umfassenden Wissen über Sprengstoffe aller Art. Die sanfte Stimme war geblieben, jede Zerstreutheit jedoch verschwunden. Die dunklen, scharfblickenden Augen blitzten nun von kalter Entschlossenheit; das alles war Ihnen in Kairo entgangen.



David Stirlings Privatararmee war in einem Lazarettbett in Kairo auf einem Stück Papier geboren worden und an einem glühendheissen Morgen im Juli 1941 dem Hauptquartier Mittlerer Osten auf recht ungewöhnliche Weise zur Kenntnis gebracht worden. Ein Kraftwagen fuhr vor der Umzäunung des Hauptquartiers vor. Ein junger Mann im Kampfanzug kletterte heraus, einen Stern auf der Schulter und das Abzeichen des Commando No. 8 auf dem Ärmel. Er nahm seine Krücken und schwang sich zum Eingang. Ein Haufen Offiziere und Stabsangehörige gingen ein und aus. Zwei Wachtposten kontrollierten die Ausweise. Geistesabwesend war der junge Mann be-

reits halb durchs Tor, als die gebieterische Stimme des Postens seinen Ausweis forderte. «Ach ja, natürlich», antwortete er und fummelte in seinen Taschen. «Tut mir leid, ich muss ihn vergessen haben. Ich habe eine wichtige Besprechung und bin schon zu spät. Könnten Sie nicht für dieses eine Mal ein Auge zudrücken.» Er liess all seinen Charme spielen, aber der Posten war keinerlei Überredungskünsten zugänglich. Die Antwort blieb ein kategorisches Nein.

Der Lieutenant machte kehrt und ging einige Meter zurück. Er lehnte sich an einen Baum. Seine Augen schweiften den Stacheldrahtzaun entlang, der das Gelände umschloss. Dicht hinter dem Wachhäuschen konnte er eine Lücke im Stacheldraht entdecken. Gerade war ein Stabswagen vorgefahren, und ein halbes Dutzend Offiziere quoll heraus. Die Wachen waren beschäftigt. Der Lieutenant schob seine Krücken beiseite und lehnte sie an den Zaun. Mit erstaunlicher Behendigkeit zwängte er seinen geschmeidigen, langen Körper durch den schmalen Spalt, ein paar Meter hinter dem beschäftigten Posten. Unsicher schwankend, hastete er, so schnell er konnte, zu dem asphaltierten Weg, der zum Hauptgebäude führte. Erst als er schon fast an den Stufen angelangt war, erspähte das Auge des Postens die hohe, dunkelhaarige Gestalt, die der des Offiziers auf Krücken so ähnelte. Wo war der Offizier mit seinen Krücken geblieben? Der Posten sah die Strasse hinunter. Kein Offizier, aber neben dem Wachhaus angelehnt standen die Krücken. Alles war klar! «Grosser Gott», brüllte der Posten und rannte der hohen Gestalt nach, die sich schneller zu entfernen schien. «Haltet den Mann da!» Die Leute auf dem Weg blickten erstaunt um sich, aber inzwischen war der Verdächtige bereits durch das Hauptportal verschwunden.

Der Lieutenant wusste, jetzt war keine Zeit zu verlieren. In Wirklichkeit hatte er nämlich gar keine Verabredung, sondern die Absicht, dem Oberbefehlshaber der britischen Streitkräfte im Mittleren Osten einen Besuch abzustatten. Nun musste aber sofort etwas geschehen, denn der Tumult draussen nahm zu. Er segelte einen Korridor entlang, um die Ecke, in einen anderen. Dann stand er vor einer Tür mit der Aufschrift «Adjutant General»\*. Der, meinte er, musste genügen. Er stiess die Tür auf und trat ein.

\* Adjutant General = Chef des Amtes für Personal, Disziplin, Besoldung, Sanitätswesen, Feldjäger, Rechtsfragen usw. Unterstellt dem Chef des Generalstabs. Eine genau äquivalente Dienststelle hat es bei der deutschen Wehrmacht nicht gegeben.

Der kleine, rotbackige Major sass an seinem Schreibtisch und schrieb. Erstaunt sah er auf, entrüstet, als er nur einen Stern auf der Schulter des Eindringlings erblickte: «Was zum Teufel fällt Ihnen ein, hier so hereinzuplatzen? Was wollen Sie? Selbst in der Armee ist es Sitte, anzuklopfen.»

Der Lieutenant grüsste artig. «Entschuldigen Sie, Sir, aber ich muss Sie in einer dringenden Dienstangelegenheit sprechen.»

Der Major war zu empört, um beeindruckt zu sein. Und ohne den Lieutenant aufzufordern, sich zu setzen, antwortete er kalt: «Glauben Sie, Zeit für eine Erklärung zu haben?»

Der Lieutenant trat näher und meldete dem Major, er heisse David Stirling, sei Offizier der Scots Guards\*, 1940 zum Commando No. 8 versetzt worden und mit der «Layforce\*\*» in den Mittleren Osten gekommen. Diese Truppe werde jetzt wegen der Landung der Deutschen in Afrika, wie der Major bestimmt wisse, aufgelöst. Die britische Armee benötige dringend einen Ersatz. Er habe da eine Idee. Er sei sicher, sagte er, dass er mit einer kleinen Einheit ausgesuchter Männer und Offiziere hinter den deutschen Linien abspringen und die gesamte deutsche Luftwaffe am Boden vernichten könnte. Sein Plan wäre so ausgelegt, dass er zusammen mit der nächsten grösseren Offensive in die Tat umzusetzen sei.

Der Major hörte mit wachsendem Unmut zu. Stirling kann sich noch genau an die darauffolgende Unterhaltung erinnern. Sie verlief ungefähr so: «Erinnern Sie sich an mich, Stirling?»

«Nein, Sir!»

«Und wissen Sie, warum Sie sich meiner nicht entsinnen? Und warum ich noch ganz genau weiss, wer Sie sind?»

«Nein, Sir!»

«1939 war ich vorübergehend zu den Scots Guards abkommandiert. In Pirbright gab ich dem II. Bataillon einige Stunden Taktikunterricht. Und als ich Sie etwas fragen wollte, schliefen Sie tief und fest. Und warum? Weil, wie man mir erzählte, Sie jede Nacht zu fröhlichen Festen nach London zu fahren pflegten und nicht vor 6 Uhr morgens zurückkamen. Ehrlich gestanden, habe ich Sie schon damals für einen der unangenehmsten Offiziere Ih-

\* Scots Guards = Schottisches Gardeinfanterieregiment

\*\* Layforce – Eine von General Laycock auf gestellte Kommandoeinheit.



res Regiments gehalten. Ich wundere mich nicht, dass Sie sich so schnell absetzen und dem ersten Knallkopfunternehmen anschlossen, das Sie finden konnten. Jetzt haben Sie die Unverfrorenheit, zu mir zu kommen und mir vorzuschlagen, Ihnen eine Kommandotruppe mit eigenen von Ihnen ausgewählten Männern zum Einsatz nach Ihrer Strategie zu geben. In meiner ganzen militärischen Laufbahn ist mir eine solche Frechheit noch nicht vorgekommen. Die Antwort ist NEIN, Lieutenant Stirling, ein glattes unwiderruffliches NEIN. Und bevor Sie gehen, möchte ich Ihnen noch sagen, dass ich bedaure, dass Sie den Weg in mein Büro gefunden haben. Ich versichere Ihnen, ich werde meinen ganzen Einfluss geltend machen, dass man Sie so bald als möglich zu jenem Bataillon Ihres Regiments versetzt, das jetzt in der Wüste liegt. Ich mache mir keine Illusionen über den Gewinn, den die durch Sie bekommen, aber in meinem Bericht über Sie werde ich empfehlen, drastische Massnahmen zu ergreifen, um Sie zurechtzustuchen. Guten Tag.»

Stirling salutierte. Als er sich der Tür zuwandte, klingelte das Telefon, und er hörte den Major sagen: «Was, der Wachtposten will eine Beschwerde vorbringen? Beim Wachtposten vorbeigeschwindelt? Schicken Sie ihn in mein Büro! Ja, sofort...!» Unterdessen eilte Stirling humpelnd den Korridor entlang. Als er um die Ecke bog, sah er den Wachtposten auf sich zukommen. Er zog sich blitzschnell wieder zurück. Vor einer Tür, auf der D.C.G.S.\* stand, hielt er inne. Die Buchstaben sagten ihm nichts, aber es schien ein rettender Hafen zu sein. Dieses Mal klopfte er an und trat ein. Er sah sich einem Mann gegenüber, den er von Fotografien her gut kannte. General Ritchie, der Stellvertretende Chef des Generalstabs Mittlerer Osten.

Ritchie blickte ebenso erstaunt von seinem Schreibtisch auf wie der Major. Stirling entschuldigte sich für formloses Eintreten, erklärte jedoch, er habe dem General eine lebenswichtige Angelegenheit vorzutragen. Einen Augenblick herrschte Schweigen, dann bot Ritchie seinem Besucher einen Stuhl an. Stirling stellte sich vor und zog eine mit Bleistift geschriebene Denkschrift aus der Tasche. Ritchie begann zu lesen. Die Schrift war schlecht leserlich, und ab und zu runzelte er die Stirn, aber zehn Minuten

\* D.C.G.S. = Deputy Chief of the General Staff = Stellvertretender Chef des Generalstabs

las er ohne Unterbrechung. Dann sah er auf und sagte kurz: «Ich glaube, das könnte der Weg sein, nach dem wir suchen. Ich werden den Plan mit dem Oberbefehlshaber besprechen und Sie unsere Entscheidung in den nächsten Tagen wissen lassen.»

Stirling war auf eine so knappe und abschliessende Antwort nicht vorbereitet und hatte alle Mühe, sein Erstaunen zu verbergen. Er murmelte seinen Dank, aber Ritchie schnitt ihm das Wort ab. Der Vorschlag würde genau studiert und Stirling gerufen werden, wenn eine Entscheidung gefallen sei. Es gäbe aber noch eine Person, die Stirling unbedingt kennenlernen sollte, bevor er wegginge. Das wäre Major Smith\* von der A.G.branch\*\*. Er nahm das Telefon ab und beorderte denselben Major zu sich, der Stirling abgekanzelt hatte. Als Ritchie den Hörer auflegte, erklärte er Stirling, Smith sei der Mann, dem die organisatorische Seite unterstände, sollte sich der Oberbefehlshaber für das Projekt entscheiden.

Major Smith folgte Ritchies Aufforderung sofort. Er hatte die Vernehmung der Wache, die ihm die Einzelheiten über Stirlings unglaubliches Benehmen vorgetragen hatte, gerade beendet. Jetzt sah er eine Möglichkeit, den unverschämten jungen Mann zur Bestrafung zu melden. Als er Ritchies Tür öffnete und Stirling im Sessel des Generals sitzen sah, war er so verblüfft, dass ihm die Worte fehlten. Ritchie schien seine Überraschung nicht zu bemerken. Er hörte auch nicht auf Stirlings Gemurmel «Wir sind uns schon begegnet. Gerade heute Morgen haben wir von alten Zeiten gesprochen.» Ritchie sagte Smith, dass Stirling ihm einen interessanten Vorschlag unterbreitet hätte, «welcher genau das sein könnte, nach dem wir Umschau gehalten haben». Der Major solle darauf vorbereitet sein, Stirling zu empfangen und ihm zu helfen, falls dessen Plan angenommen würde.

Kurz danach entliess Ritchie die beiden Männer. Als sie gemeinsam im Korridor standen, die Tür hinter ihnen geschlossen, warf der Major Stirling einen vernichtenden Blick zu: «Ich werde meine Pflicht tun, egal, wie unangenehm sie ist», sagte er, «aber ich nehme an, Stirling, dass Sie keinerlei Gefälligkeiten von mir erwarten.»



\* Der Name ist fiktiv.

\*\* A.G. branch – Adjutant General branch

In den nächsten 48 Stunden studierte Ritchie nicht nur alle Einzelheiten von David Stirlings Plan, sondern zog auch einige Erkundigungen über den Charakter und die Fähigkeiten seines unerwarteten Besuchers ein. Er erfuhr, dass Stirling einer alten, wohlhabenden schottischen Familie entstammte, deren Ahnen sich in den Grenzkriegen vergangener Zeiten ausgezeichnet hatten. Stirling hatte zwei Schwestern und drei Brüder; einer von ihnen, Peter, war 3. Sekretär bei der Britischen Botschaft in Kairo. Die beiden anderen, Bill und Hugh\*, waren Offiziere bei den Scots Guards. Sein Vetter, Lord Lovat, war Kommandeur der Schottischen Kommando-Einheit. Die Stirlings lebten in Keir, Stirlingshire, und waren leidenschaftliche Anhänger schottischer Traditionen, wie Jagen und Bergsteigen. Die Familie war bekannt für ihre Energie, ihr gutes Aussehen und ihre Geselligkeit. Aber wahrscheinlich hat Ritchie nicht entdeckt, dass David Stirling vor dem Kriege so etwas wie ein Problemkind gewesen war. Wie seine Brüder hatte er die Ampleforth-Schule und die Universität Cambridge besucht.

In der Public School\*\* kein schlechter Schüler, verlor er, als es um Universitätsstudien ging, das Interesse am Lernen. Er war Hasardeur und verbrachte viel Zeit in Newmarket\*\*\*, wo er auch viel Geld verlor.

Seine Mutter machte sich Sorgen um seine Zukunft, denn David konnte sich nicht entscheiden, was er werden wollte. Der Gedanke an Büroalltag und feste Arbeitsstunden entsetzte ihn. Einige Monate blieb er untätig. Dann erklärte er seiner Mutter, er habe sich für eine Laufbahn entschieden, er werde als Erster den Mount Everest besteigen. Er habe bereits einen Plan auf lange Sicht ausgearbeitet; dieser schlosse fünf Jahre Training ein, und er würde gleich damit beginnen. Mrs. Stirling hielt dieses Ziel nicht gerade für besonders erstrebenswert und versuchte alles, um ihren Sohn davon abzubringen, aber ihre Argumente prallten wirkungslos an der Starrköpfigkeit ab, für die David bekannt war. Die nächsten zwei Jahre hielt er sich zumeist in der Schweiz oder in Amerika auf. Als 1939 der Krieg ausbrach, befand er sich in den Rocky Mountains.

\* Hugh Stirling fiel im Frühjahr 1941 bei einem Spähtruppunternehmen.

\*\* Public School = Internatsschule

\*\*\* Newmarket – Bekannter englischer Pferderennplatz

Er kehrte nach Hause zurück und trat bei den Scots Guards ein. Sein Bataillon war in der Ausbildung, und er sehnte sich nach etwas Aufregenderem als Routineaufgaben. Als Captain Robert Laycock das Commando No. 8 aus der Brigade of Guards\* aufstellte und dabei viele seiner Offiziere in der Bar von White's rekrutierte, war Stirling darunter. Ende 1940 schiffte sich dieses Commando, zusammen mit vier anderen, vom Mittleren Osten aus ein mit der Weisung, die Insel Rhodos zu besetzen, um die deutsche Luftwaffe daran zu hindern, dort einen Luftstützpunkt zu errichten. Laycock wurde zum Oberst befördert und erhielt das Kommando über alle fünf Kommandoeinheiten, die zusammen 2'000 Mann stark waren und als «Layforce» bekannt wurden.

Als die Layforce Anfang Februar 1941 in Suez landete, stand der Krieg im Mittelmeerraum für die britische Armee gut. General Wavell war auf der ganzen Front mitten in einer Offensive gegen die italienische Armee in der westlichen Wüste. Am 7. Februar war die britische Armee 800 km von Sollum nach Agheila an der Grenze von Tripolis vorgerückt, hatte 130'000 Gefangene gemacht, 400 Panzer und 1'290 Maschinengewehre erbeutet. Die Cyrenaika war vom Feind reingefegt und Wavells Ansehen auf dem Höhepunkt angelangt.

Dann griffen die Deutschen ein. Einige Tage schon waren Gerüchte laut geworden, deutsche Panzertruppen und Verstärkungen seien in Tripolis einmarschiert, und ein General namens Rommel sei eingetroffen, um den Oberbefehl in einer neuen Phase der Wüstenkriegführung zu übernehmen. Gleichzeitig sprachen Anzeichen dafür, dass deutsche Truppen sich in Bulgarien zum Angriff auf Jugoslawien und Griechenland rüsteten.

General Wavell neigte keineswegs zum Pessimismus. Er war überzeugt, die Achse würde einige Wochen zur Umgruppierung ihrer Streitkräfte benötigen, um eine Gegenoffensive gegen die Küstenstellung der britischen Armee bei Agheila zu starten. Er stimmte daher, wenn auch widerstrebend zu, dass in der Zwischenzeit britische Truppen und Panzer nach Griechenland abgezogen wurden, um der Bedrohung entgegenzutreten.

\* Brigade of Guards = Gardebrigade. Bekannt für besonders gutes Menschenmaterial mit hoher Kampfmoral. Das Commando No. 8 setzte sich aus Freiwilligen der einzelnen Garderegimenter, welche die Gardebrigade bildeten, zusammen. In Deutschland gab es für die englische Brigade kein Äquivalent.

Die feindlichen Schläge fielen im April und Mai. Der neue General, Erwin Rommel, führte einen Blitzangriff durch, der Wavell unvorbereitet traf und zur Umklammerung von Agheila führte. Innerhalb von zehn Tagen hatte er die britische Armee an die ägyptische Grenze zurückgeworfen. Nur Tobruk hielt stand mit 25'000 darin eingeschlossenen britischen Truppen. Als Churchill die erschütternde Nachricht hörte, murmelte er: «Rommel hat Wavell die frischerworbenen Lorbeeren von der Stirne gerissen und sie in den Sand getreten.»

Zur gleichen Zeit, als diese schweren Kämpfe stattfanden, stiessen deutsche Armeen in Jugoslawien und Griechenland vor. Jugoslawien kapitulierte nach elf Kampftagen, am 17. April. Und Griechenland ergab sich, trotz Hilfe britischer Truppen, am 24. Das aber war noch nicht alles. Ende Mai besetzten deutsche Fallschirmjäger die unter britischem Schutz stehende Insel Kreta und brachten der Armee Mittlerer Osten eine weitere Niederlage bei. Und im Juni endete Wavells letzte Offensive, ‚Battle axe‘ genannt, welche die Garnison Tobruk entsetzen sollte, mit einem Misserfolg\*. Das Blatt hatte sich vollkommen gewendet, und das neue Jahr, das so gut begonnen hatte, brachte nichts als Katastrophen. Im Juli löste General Auchinleck General Wavell als Oberbefehlshaber im Mittleren Osten ab.



Während der Krieg in jenen Frühjahrsmonaten 1941 tobte und die Deutschen die Reihe ihrer Siege fortsetzten, wurde die kleine Truppe des Brigadier Laycock von einem Unternehmen zum anderen herumgestossen. Im April zeigte es sich, dass eine Invasion auf Rhodos nicht mehr in Frage kam. Stattdessen schlug sich eine von Laycock persönlich geführte Kommandoeinheit tapfer im Nachhutgefecht auf Kreta; ein zweites Kontingent landete in Syrien, und ein dritter Verband war eingesetzt, um einen Frontabschnitt bei Tobruk zu halten – und befand sich noch dort.

Die Einsätze waren nur Verlegenheitsunternehmen. Was für eine Rolle konnte die Layforce spielen? Das Oberkommando entschied, sie entlang der afrikanischen Küste einzusetzen, wo sie an feindbesetzten Stränden lan-

\* Im gleichen Monat Juni griffen über 100 deutsche Divisionen Russland an.

den sollte, um Flugplätze sowie Verbindungswege zu zerstören. Dreimal wurden solche Expeditionen gestartet. Da man jedoch jedes britische Schiff für den Kampf im Mittelmeer bitter benötigte, bekam die Marine Anweisung, keine unnötigen Risiken einzugehen. Die Männer wurden nur einmal an Land gesetzt; bei den beiden anderen Unternehmen kehrten sie wieder zur Basis zurück, ohne Land betreten zu haben.

Schliesslich beschloss das Hauptquartier, die Layforce aufzulösen. Die Marine konnte Schiffe für Fährdienste nicht mehr erübrigen. Ausserdem sah es ganz so aus, als sei Rommel gegen Kleinraumangriffe vom Meer her gut geschützt.

Ein Teil der Männer wurde zur Auffüllung der schwer angeschlagenen Divisionen verwendet, die anderen schickte man zu ihren Heimatverbänden nach Hause.

Grollend sass David Sterling in Alexandrien. Er konnte sich nicht damit abfinden, dass es im Wüstenkrieg keinen Platz für «Sonderoperationen» geben sollte. Die Schwierigkeit mit der Layforce war seiner Ansicht nach deren Unbeweglichkeit zuzuschreiben. Nur weil die Marine ausfiel, bestand noch kein Grund, auf Kommandoüberfälle zu verzichten. Kommandotruppen müssten mit dem Fallschirm abgesetzt und nicht vom Meer her gelandet werden. Die Deutschen hatten die Durchführbarkeit dieser Technik durch ihren erfolgreichen Angriff auf Kreta demonstriert. Wie immer es auch sein mochte, im Frühjahr 1941 gab es im Mittleren Osten keine Fallschirmspringerschulen. Nicht einmal ein Fallschirmsachverständiger war vorhanden. In England war ein Ausbildungszentrum errichtet worden, aber weder Lehrer noch Ausrüstung hatten den Weg in den Mittelmeer-, raum gefunden.

Während Stirling diese Probleme wälzte, hörte er, dass einem jungen Offizier vom Commando No. 8, Jock Lewes, 50 Fallschirme in die Hände gefallen waren. Ursprünglich für Indien bestimmt, hatte man sie versehentlich in Alexandrien ausgeladen. Lewes erhielt von Brigadier Laycock die Erlaubnis und wurde sogar ermutigt, mit diesen Fallschirmen zu experimentieren. Sogleich erkundigte sich Stirling, ob er sich der Ausbildung nicht anschliessen dürfe. Lewes erklärte ihm, dass es ihm nur gelungen sei, ein altes Flugzeug vom Typ «Valencia» zu ergattern, gänzlich ungeeignet für Fallschirmabsprünge, deshalb sei ein gewisses Risiko nicht auszuschliessen. Stirling aber war sofort bereit, sein Glück zu versuchen. Am vereinbar-



ten Tag starteten die beiden Offiziere, zusammen mit sechs Unteroffizieren, ihre Versuche vom Flugplatz bei Marsa Matruk aus. Die Aufziehleine der Fallschirme waren an den Flugzeugsitzen befestigt, und das Ganze schien ein recht abenteuerliches Unterfangen, aber das Experiment glückte. Stirling war der einzige Pechvogel. Als sein Fallschirm von der Aufziehleine ausklinkte, wurde er gegen das Leitwerk geschleudert, wodurch der Himmel des Schirmes ein Loch bekam. Als Folge fiel Stirling zu schnell und schlug so hart auf den steinigen Boden auf, dass sein Rücken ernsthaft verletzt wurde. Einige Tage war er an beiden Beinen gelähmt, und einige Wochen konnte er sein Bett im schottischen Militärlazarett in Alexandrien nicht verlassen.

Diese Zeit der Untätigkeit liess er nicht ungenutzt verstreichen. Er begann, einen eigenen Plan für Sondereinsätze auszuarbeiten. Die Kommandoeinheiten seien nicht nur zu unbeweglich, sondern auch zu gross – das stand für ihn fest. Dies war eine absolut neue Erkenntnis, hatten die Militärkritiker doch bisher genau das Gegenteil behauptet. Stirling wies darauf hin, dass die Kommandotrups normalerweise mindestens 200 Mann stark seien, weil sie gezwungen waren, ihre Ziele vom Meer her zu erreichen, wobei mindestens ein Drittel ihrer Kräfte am Strand Zurückbleiben musste, um den Brückenkopf zu sichern. Diese grosse Zahl bedeute – so argumentierte er –, dass das Überraschungsmoment schon bald nach der Landung verloren war.

Die Taktik war seiner Meinung nach falsch. In der Überraschung, davon war er überzeugt, lag der Schlüssel zum Erfolg. Weit besser wäre es, nur ein halbes Dutzend Männer mit dem Fallschirm abspringen zu lassen und jeden Einzelnen zum Einsatz zu bringen. So blieb die Überraschung bis zu jenem Moment erhalten, in dem die Sprengladung hochgehen würde.

Sein Krankenbett war bald von Bleistiftnotizen und Landkarten übersät. Die Wüstenlandschaft begünstigte seinen Plan. Die Kämpfe zwischen den beiden Armeen konzentrierten sich entlang der Küstenstrasse. Auf der einen Seite lag das Mittelmeer, auf der anderen die unendliche Weite einer leeren Wüste. An beiden Seiten der Küstenstrasse schlugen die Armeen ihre Zelte auf. Das blaue Meer in der Sonne glitzernd, kilometerweit nichts als weisse steinerne Wüste; wie ein Faden dazwischen die sich windende Strasse, und an ihr Flugplätze, Nachschublager, Fuhrparks, Reparaturwerk-

stätten und Truppenlager. Es war naheliegend, dass – würde man eine Handvoll Leute mit dem Fallschirm hinter den feindlichen Linien absetzen – diese sich tagsüber in der Wüste verbergen und in der Nacht zu den unbewachten, freiliegenden Flugplätzen schleichen könnten, um Bomben an den Maschinen anzubringen. Noch im Schutz der Dunkelheit würden sie sich durch die Wüste davonmachen, sich einer Patrouille\* anschliessen und so wieder zu den eigenen Linien zurückgelangen. Keine Truppen würden benötigt, um irgendetwas zu verteidigen; sie würden nur ihren Auftrag ausführen und verschwinden.

Stirling schätzte, dass die Aufstellung einer Einheit von 60 Mann angebracht wäre. Sein Experiment sollte in der Nacht vor dem nächsten grösseren Angriff der Alliierten durchgeführt werden. Die 60 Mann wären in fünf Trupps zu je zwölf Mann aufzuteilen, um fünf vorgeschobene feindliche Flugplätze anzugreifen. Trüge jeder Mann zwölf Bomben, hätten sie genügend Munition, um die gesamte afrikanische Luftwaffe des Feindes in die Luft zu sprengen.



Es war nicht weiter erstaunlich, dass Stirlings Plan beim Oberbefehlshaber Gefallen fand. Er war herrlich sparsam, versprach viel und riskierte praktisch nichts. Der neue Oberbefehlshaber, General Auchinleck, war ein tüchtiger, gründlicher, vorsichtiger Mann aus Ulster. Charaktermässig lag es ihm nicht, Wagnisse einzugehen, bei denen er ganze Divisionen aufs Spiel setzen musste, aber hier war ein Vorschlag, der nur eine Handvoll Leute erforderte.

Zu jener Zeit hatte Auchinleck Schwierigkeiten mit Winston Churchill. Der Premierminister drängte auf eine frühe Offensive mit der Begründung, dass die gigantischen Operationen der Deutschen in Russland deren Schwierigkeiten in der Nachschubversorgung des nordafrikanischen Kriegsschauplatzes erheblich vergrössert hätten und dass die britischen Streitkräfte so schnell als möglich zuschlagen sollten. Auchinleck weigerte

\* Patrouille = Gemeint sind die Patrouillen (grosse Spähtrupps) der Long Range Desert Group (Wüsten-Fernaufklärungstruppe).

sich jedoch, nachzugeben. Obgleich auch er die Notwendigkeit sah, Tobruk zu entsetzen, benötigte er Zeit, um seine Panzer zu reparieren, seine Leute auf neue Tanks umzuschulen, seine Vorratslager aufzufüllen und seine Divisionen auf Sollstärke zu bringen. «Es ist klar... da bestanden ernsthafte Divergenzen in Bezug auf Standpunkt und Bewertung zwischen uns», schrieb Churchill in seinem Buch ‚Der Zweite Weltkrieg‘ «Generale sind oft geneigt, wenn sie die Möglichkeit dazu haben, an dem von ihnen gewählten Zeitpunkt eine Mammutschlacht zu schlagen, statt den Feind durch laufende, undramatische Kämpfe zu schwächen. Sie ziehen natürlich dem Risiko die Gewissheit vor. Sie vergessen, dass Krieg nie Halt macht, sondern mit immer wechselndem Erfolg nicht nur auf einem, sondern auf allen Kriegsschauplätzen von einem Tag zum anderen weiterschwelt.»

Auchinleck konnte den kritischen Unterton in Churchills Botschaften nicht überhören. Verwegenes lag ihm jedoch nicht. Er war kein Spieler und widersetzte sich standhaft allem, was grosse Risiken einschloss. Das heisst jedoch keineswegs, dass er sich nicht gelegentlich bereit erklärte, etwas zu riskieren, vorausgesetzt, dass der Einsatz niedrig und im Voraus festgelegt war. Unter diesem Gesichtswinkel betrachtete er Stirlings Abenteuer. Es könnte etwas gewonnen, aber nichts verloren werden.

So stand Stirling drei Tage nach seinem Gespräch mit Ritchie dem Oberbefehlshaber gegenüber. Auchinleck war eine gebieterische Persönlichkeit, und ob seine Entscheidungen positiv oder negativ ausfielen, stets fasste er sie schnell. Stirlings Forderungen wurden genehmigt. Er konnte sich sechs Offiziere sowie 60 Unteroffiziere und Mannschaften aus der verbliebenen Layforce aussuchen, die in einem Sammellager bei Geneifa zusammengefasst war. Er durfte ein Ausbildungslager in der Suezkanalzone errichten und die Leute für einen Überfall gegen die vorgeschobenen deutschen Flugplätze in der Nacht vor der grossen Novemberoffensive vorbereiten. Seine Einheit würde, wie er ausdrücklich gefordert hatte, dem Oberbefehlshaber direkt unterstellt sein. Von nun an würde Stirling den Rang eines Captain bekleiden, und seine Truppe bekäme die Bezeichnung ‚L Detachment‘\* der S.A.S. Brigade.

\* ‚L Detachment‘ = Abteilung L oder Untergruppe L. In Deutschland kein genaues Äquivalent.

S.A.S. stand für ‚Special Air Service‘\*, eine Einheit, die, wie der General erklärte, nicht existierte. Ein Stabsoffizier, Brigadier Dudley Clarke, hatte den Namen erfunden, um den Feind glauben zu machen, die britischen Fallschirmtruppen seien im Mittleren Osten eingetroffen. Clarke war einige Monate damit beschäftigt gewesen, als Soldaten verkleidete Strohpuppen in der Nähe von Kriegsgefangenenlagern abwerfen zu lassen, um dieser Fama eine recht weite Verbreitung zu verschaffen. Er liess auch Gleiterattrappen bauen, die auf Feldflugplätzen zur Täuschung der feindlichen Luftaufklärung abgestellt wurden. «Wie auch immer Ihr Plan verläuft», sagte Auchinleck und schüttelte Stirling die Hand, «schon allein Ihre Gegenwart wird Clarkes Bürde erheblich erleichtern.»

Bevor Stirling das Gebäude verliess, musste er noch den Chef der Abwehrabteilung aufsuchen. Hier glaubte er, auf eine gewisse Feindseligkeit zu stossen, und war froh, dass er dem Oberbefehlshaber direkt unterstellt war. Dann ging er zur Dienststelle des ‚Adjutant General‘, um mit seinem alten Feind, Major Smith, zu verhandeln. Der Major begrüsst ihn mit zusammengepressten Lippen. Er musste Stirling gestatten, die Anzahl Leute zu rekrutieren, die Auchinleck genehmigt hatte. «Aber», sagte er etwas hämisch, «Sie könnten auf Schwierigkeiten beim Quartiermeister stossen».

Stirling vermutete, der Major habe einen Freund beim Quartiermeister, dem er bereits einen Wink gegeben hatte, wie er die Forderungen des ‚L Detachments‘ behandeln solle. Er wunderte sich deshalb nicht, als man beim Quartiermeister die Versorgungsschwierigkeiten für unüberwindlich hielt. «Es tut mir leid», sagte der diensthabende Offizier, «im Moment verfügen wir nur über zwei Zelte und nicht viel mehr anderes. Wissen Sie, es fehlt an allen Ecken und Enden. In Griechenland und in Kreta haben wir die gesamte Ausrüstung verloren, ganz abgesehen vom Rückzug hier. Mit der Zeit werden Sie natürlich die Sachen bekommen, aber in den nächsten sechs Monaten würde ich an Ihrer Stelle nicht damit rechnen. Der grösste Teil der Ausrüstung muss aus England kommen.»

Stirling wendete ein, dass er ja bloss sehr wenig verlange, sein Einsatz

\* Special Air Service = 1941 im Mittleren Osten aufgestellte Luftlandtruppen zum Einsatz im Kleinkrieg.

jedoch in drei Monaten geplant sei. Der Offizier aber blieb stur. «Ich sehe Ihr Problem, aber helfen kann ich Ihnen nicht. Ich bin mit Anforderungen überhäuft, und es geht der Reihe nach. Es tut mir leid», sagte er vergnügt, «aber beim Quartiermeister müssen Sie eben Schlange stehen».

Stirling nahm es nicht tragisch. Der Teufel hole den Nachschub! Wichtig waren nur die Männer.



Die Rekrutierung nahm nur wenige Tage in Anspruch. Zuerst fuhr er von Marsa Matruk mit dem Schiff nach Tobruk. Dort nahm er Verbindung mit Jock Lewes auf, der sich mit einem Kommando in der belagerten Stadt aufhielt und nächtliche Spähtruppunternehmungen durchführte.

Das war der Offizier, den er am liebsten haben wollte. Lewes war nicht nur ein wagemutiger Soldat, sondern auch sehr gebildet. Er hatte in Oxford das Examen in ‚Modern Greats‘\* mit Auszeichnung abgelegt und besass jene Geistesgaben, die Stirling für die Organisation der Ausbildungsschule sowie für die Lösung der mit dem neuen Plan verbundenen Probleme benötigte. Lewes hörte sich Stirlings Vorschläge mit Interesse an. Würde der Plan aber auch tatsächlich zur Durchführung gelangen? Oder würde es wie bei den geplanten Kommandounternehmen der Layforce sein, die dann im letzten Augenblick ins Wasser fielen. Stirlings Eifer überzeugte ihn schliesslich. Er versprach, Ende der Woche in der Suezkanalzone einzutreffen.

Stirling eilte von dort weiter nach Geneifa. Die Männer waren in einem grossen Zelt versammelt, und er unterbreitete ihnen seine Vorschläge. Am Ende seiner Rede meldeten sich so viele Freiwillige, dass er sehr wählerisch sein konnte. Er befragte jeden Einzelnen persönlich. Es war genau, wie ein Sergeant schrieb: «Die S.A.S. reizte uns mehr, als auf dem Kasemenhof der Guards herumzustiefeln.» Die ersten von ihm ausgewählten Leute waren die Unteroffiziere Cooper, Seekings, Rose, Lilley und Bennett, die sich alle in den kommenden Tagen als unschätzbare Stützen erweisen sollten.

\* Modern Greats = Ein nur in Oxford ablegbares Universitätsexamen in Philosophie, Politik, Betriebswirtschaft usw.. Kein Äquivalent in Deutschland.

Des Weiteren suchte Stirling vier Offiziere aus; einen Iren, namens McGonigal, zwei Engländer, Bonnington und Thomas, sowie einen Schotten, Bill Fraser. Fraser stammte aus einer Familie mit solider Soldatentradition. Sein Vater und Grossvater waren beide Sergeant bei den Gordon Highlanders\* gewesen, und die Familie war stolz darauf, dass man ihn zum Lieutenant befördert hatte. Fraser war ruhig, ideenreich und darauf erpicht, mit dabei sein zu dürfen, so dass er als einer der ersten auf Stirlings Liste stand.

Zuletzt unterhielt er sich mit dem fünften Offizier, einem Nordiren, namens Paddy Mayne. Dieser war ein enger Freund des Südiren McGonigal und vor dem Krieg ein internationaler Rugby-Spitzenspieler gewesen. In den letzten Monaten hatte er von sich reden gemacht, weil er seinen Vorgesetzten während einer Auseinandersetzung niedergeschlagen hatte. Er sass einige Wochen in strengem Arrest und war nur freigelassen worden, um Stirlings Vorschläge anhören zu können.

Mayne war ein riesiger, breitschultriger Mann von ruhigem, fast sanftem Wesen. Es schien unmöglich, dass er mit jemand in Streit geraten könnte. Die meiste Zeit liebenswürdig und zurückhaltend, ging nur ganz gelegentlich sein Temperament mit ihm durch. Wenn das allerdings geschah, gab es eine furchtbare Entladung. Er betrachtete Stirling mit Zurückhaltung. Stirling war einige Jahre jünger als Mayne, und man verstand, dass letzterer nicht sofort bereit war, sein Schicksal einem unbekanntem und unerprobten Führer anzuvertrauen. Ausserdem war er misstrauisch. Er hatte keine Lust, noch an einem Unternehmen teilzunehmen, aus dem dann nichts werden würde. Er gab sich keine Mühe, den Zweifel aus seiner Stimme zu bannen, als er Stirling die gleiche Art von Fragen stellte wie Lewes. War dies nicht auch wieder irgendein nicht zu Ende gedachter Plan auf dem Papier? «Klipp und klar – wie stehen die Aussichten auf Kampf?» fragte er. Stirling schaute ihn genauso abschätzend an und antwortete kurz: «Auf Null – ausser gegen den Feind.» Einen Moment herrschte Schweigen, dann grinste Mayne. «Na gut, ich mache mit.»

Am Nachmittag dieses Tages war die Rekrutierung beendet.

\* Gordon Highlanders = Ein sehr gutesritisches Linieninfanterieregiment.



### *Kabrit*

Das neue Lager war ziemlich abseits gelegen, bei Kabrit, einem Dorf in der Suezkanalzone, am Zipfel des Grossen Bittersees, ungefähr 160 km von Kairo entfernt. Die flache, kahle Landschaft, die Hitze und die Fliegen waren schon scheusslich genug. Noch unangenehmer jedoch war die Tatsache, dass man das Lager eigentlich gar nicht als solches erkennen konnte – ausser man las die hölzerne Tafel, auf der «L Detachment-S.A.S.» geschrieben stand. Es gab nur zwei kleine Zelte für die Leute und ein grosses Zelt für die Nachschubgüter. Im Zelt befand sich nichts ausser einem Tisch und einigen Stühlen.

Alles, was Stirling tat, wurde von dem Major im Büro des Adjutant General peinlich genau beobachtet. Er erzählte seinen Freunden triumphierend, dass der Quartiermeister für die S.A.S. im Augenblick nicht viel habe aufreiben können. Der Rest würde mit der Zeit folgen; vielleicht nach längerer Zeit, genau könne das kein Mensch sagen.

Captain Stirling aber hatte seinen eigenen Plan. Er begrüsst die Ankömmlinge, über 50 Mann, die in einem halben Dutzend Heeres-Lastkraftwagen eintrafen, und sagte ihnen, sie sollten sich häuslich einrichten. Zuerst beschrieb er die Widerstände, auf die er beim Adjutant General gestossen war. Dann erzählte er, wie er die Nachbarschaft genauestens ausgekundschaftet und dabei ein grossartiges Lager von Neuseeländern entdeckt habe – geradezu luxuriös eingerichtet und im Augenblick unbenützt. Die Lagerbewohner seien bei Übungen, und das Lager würde von indischen Wachtposten bewacht. Die Neuseeländer hätten keinerlei Schwierigkeiten mit der Beschaffung, was immer sie auch benötigten. Im Gegensatz zum L Detachment hätten sie freundschaftliche Beziehungen zu den Nachschubstellen und könnten leicht jeden Ersatz bekommen. Deshalb würde das L Detachment in dieser Nacht seinen ersten Einsatz durchführen. Ein Dutzend Männer würden abkommandiert werden, um alle jene Ausrüstungsgegenstände zu beschaffen, die von Nutzen sein könnten.

Einer der Sergeanten wurde mit der Führung des Überfalls betraut. Ungefähr um 22.00 Uhr klapperte der einzige Drei-Tonner des L Detachment die schmale Asphaltstrasse hinunter, bis er nach etwa zwei Kilometern seinen Bestimmungsort erreicht hatte. Das Lager der Neuseeländer lag am äussersten Ende eines umzäunten Geländes, in welchem ausserdem noch indische, australische und britische Einheiten untergebracht waren. Am Tor war ein Wachhaus mit indischen Posten.

Der Sergeant war der Meinung, nur Frechheit hat Erfolg! Der Fahrer fuhr durch das Tor, kaum abbremsend, lehnte sich hinaus und sagte «Major Jone – Division Neuseeland.» Der indische Posten schien nichts Aussergewöhnliches an diesem Vorgehen zu finden, denn er nickte und grüsste. Und schon holperte der LKW mitten durch das Lager. Auf beiden Seiten standen Hunderte von Zelten verstreut, wie dunkle Küstenboote in einem schwarzen Meer. Viele Männer waren noch nicht zu Bett gegangen. Gelegentlich leuchtete ein Lichtschein aus einer Zeltöffnung; dunkle Schatten und das Knirschen von Fusstritten deuteten an, dass noch Leben im Lager war.

Der Sergeant sah auf seine Karte und gab dem Fahrer Weisung nach rechts abzubiegen. Nach einigen Metern rief er leise «Halt! Hier ist es!» Der Lastwagen hielt vor einem grossen Zelt. Dahinter lagen zwei weitere grosse und ein Dutzend kleine Zelte. Alles war ruhig und verlassen. Der Sergeant betrat mit vier Mann das erste Zelt. Der Schein seiner Taschenlampe beleuchtete das Innere, und ein beifälliges Gemurmel war zu hören. Es handelte sich um das Kasinozelt. In einer Ecke stand ein Klavier, in der anderen eine Bar. Ein polierter Tisch in der Mitte, ein halbes Dutzend Korbstühle, etwas weiter hinten ein langer Tisch mit Zeitschriften, ja sogar eine Teppichmatte war vorhanden. «Die ganze Gemütlichkeit eines Heimes», bemerkte der Sergeant. «Ich nehme an, dass dies alles ‚von Nutzen sein könnte‘, besonders die Bar und das Klavier. Am besten räumen wir das ganze Zeug aus.»

Schnell besichtigte die Gruppe noch die anderen Zelte. Stühle, Tische, Sturmlaternen, Waschschüsseln, Küchengeräte, alles fiel unter die Bezeichnung ‚von Nutzen sein könnte‘. «Und natürlich die Zelte», sagte er. «Wir brauchen mindestens 15 kleine. Los, Jungens, macht Euch dahinter!»

Leicht war die Arbeit im Dunkeln nicht. «Benutzt die Taschenlampen

nur, wenn's gar nicht anders geht», wies der Sergeant sie an. «Wir wollen ja keine Aufmerksamkeit erregen, das könnte peinlich werden.» Die nächsten vier Stunden schwitzten, stolperten und fluchten die Männer in der Dunkelheit, wenn sie die Zeltplöcke herausrissen, unter dem Gewicht des Klaviers strauchelten oder gefährlich beladene Schüsseln voll Gläser und Geschirr schlepten. Der LKW fuhr viermal zurück nach Kabrit.

In der Zwischenzeit warfen vorüberschlendende Lagerbewohner ihnen gleichgültige Blicke zu. Kein Mensch schien ihre Anstrengungen auch nur im geringsten merkwürdig zu finden. Ein Mann aus dem nächstgelegenen Zelt, bis zur Taille nackt, streckte seinen Kopf heraus, zog ihn aber sofort wieder wortlos zurück, wohl aus Angst, am Ende um Hilfe angegangen zu werden.

Als gerade die letzte Ladung verstaut wurde, flüsterte einer der Männer: «Schaut, was da kommt!» Jetzt war es nicht mehr schwer, in der Dunkelheit etwas zu erkennen. Der Sergeant sah eine grosse Gestalt auf sie zukommen. Beim Näherkommen erkannte er die auffallende rote Armbinde mit den Buchstaben ‚MP’\*. Einen Augenblick lang herrschte gespanntes Schweigen. Dann brach die Stimme des MP die Stille. «Haben Sie Feuer?», fragte er freundlich. «Na, Ihr Kerls, um diese Zeit noch auf den Beinen?» «Ja, heftig», erwiderte der Sergeant und gab ihm Feuer. «Und Überstunden bekommen wir auch keine bezahlt.»

Der Sergeant erkannte die Gefahr. Der MP war nur eines kleinen Klöns und des Feuers wegen stehengeblieben, wenn er aber anfing, Fragen zu stellen, könnte sich seine Freundlichkeit leicht in Misstrauen verwandeln. Das Aufladen war nahezu beendet. Es war unbedingt notwendig, das Gespräch fortzuführen. «Wäre gar nicht so übel, wieder Zivilist zu sein und einmal nachts schlafen zu können», sagte er. «Unser Kommandeur ist kein schlechter Chef, aber er ist nicht unbedingt menschenfreundlich. Er vertritt nämlich die Ansicht, man müsste von 24 Stunden 24 Stunden arbeiten. Er hat nur einen Spruch im Kopf: Tag oder Nacht – egal – schaffen heisst die Devise!» Die Männer kletterten bereits auf den LKW und der Sergeant schwang sich neben den Fahrer. «Unangenehm am Militär ist», sagte er, als der Wagen ansprang, «dass die Leute mit ehrlicher Arbeit am Tage einfach nicht zufriede-

\* ‚MP’ = Military Police – Militärpolizei

den sind.» Eine Sekunde später war der Drei-Tonner auf dem Weg nach Hause.\*

Am nächsten Tag konnte die S.A.S. sich rühmen, das eleganteste Lager in der Kanalzone zu besitzen. Als das letzte Zelt verzurrt war und die Bar im Kasinozelt zu jedermanns Zufriedenheit funktionierte, rief Captain Stirling seine Männer zusammen. «Wir haben jetzt ein prächtiges Lager», sagte er, «und wir wollen es so in Ordnung halten, wie es jetzt ist. Das Niveau unserer Einheit wird das gleiche sein, wie das der Brigade of Guards. Auf Hochglanz poliert und Höchstleistungen bei Inspektionen sind unerlässlich. Wenn wir im Einsatz sind, werden wir allerdings weniger formvollendet sein. Und noch etwas! Wenn einer von Ihnen in Kairo oder Alexandrien auf Urlaub ist, bitte denken Sie daran – aufschneiden oder randalieren in Bars oder Restaurants gibt es nicht. Merken Sie sich das gut: bei der S.A.S. ist jegliche Angriffslust einzig und allein für den Feind reserviert.»

Captain Stirling vergass nur einen Punkt: die in den Stunden der Ausbildung verlangte Härte. Da gab es all die üblichen Routineübungen wie Griffe klopfen, Kartenlesen, Schiessübungen, zu welchen auch das vollkommene Auseinanderbauen italienischer Berettas, deutscher Schmeissers und englischer Maschinenpistolen gehörte. Auch Sport fiel unter «Ausbildung», mit der unbarmherzig aus dem grossen Zelt brüllenden Stimme des Sergeants «Eins, zwei, eins, zwei, bis auf die Zehen hinunter. Bis auf die Zehen – Donnerwetter – habe ich gesagt.» Nachts Scheinüberfälle, bei denen die Rekruten Gegenstände identifizieren und auf Geräusche schiessen mussten. Obgleich die Männer es nie realisierten, wurden diese Nachtübungen immer leichter und leichter gestaltet, denn Stirling war der Ansicht, dass der Erfolg eines Soldaten in der Dunkelheit weitgehend von seinem Selbstvertrauen abhinge.

Dieser Teil der Ausbildung wurde jedoch im Vergleich zu Märschen durch die Wüste oder auch zu den täglichen Fallschirm-Routineübungen am Boden als reinstes Kinderspiel betrachtet. Ungeachtet der Tatsache, dass fast alle Männer vor ihrer Ankunft im Mittleren Osten harte Kurse für Kommandoinsätze durchlaufen hatten, waren Stirling und Lewes der An-

\* Die Neuseeländer haben die Schuldigen nie gefunden. Da es in der Gegend viele Diebstahle durch Araber gab, haben sie wahrscheinlich die Plünderung auf deren Konto gebucht.

sicht, die S.A.S.-Ausbildung müsse noch höhere Anforderungen stellen. Ihrer Überzeugung nach waren physische Ausdauer und schnelle Reaktionsfähigkeit in dieser neuen Art der Kriegführung wichtiger als bei Massenangriffen. Nur höhere Ansprüche ermöglichten es, schlechte Mitglieder der Einheit zu eliminieren. Dies war im Fallschirmkurs durchaus gegeben.

Stirling hatte sich etwas Besonderes ausgedacht. Er wollte Holzplattformen anfertigen lassen, die an Gleitrollen hängend an einer schrägen Oberleitung hinunterlaufen sollten. Sobald die Plattformen sich in voller Geschwindigkeit befänden, sollte der Rekrut abspringen, mit beiden Füßen geschlossen gleichzeitig auf dem Boden landen und eine Rolle nach vorwärts machen. Beherrschte er diese Übung wirklich aus dem Effeff, sollte er die Rückwärtsrolle üben. Da sich die Abteilung des Quartiermeisters ausserstande erklärte, das Holz für die Plattformen zu beschaffen, entschied Stirling, das gleiche mit Lastwagen durchzuführen, die mit 50 km pro Stunde fahren. Die Rückwärtsrolle von einem so schnell fahrenden Lastwagen war wirklich eine Mutprobe, sie forderte auch entsprechend hohe Opfer. Kaum einer der Männer überstand diese Schinderei ohne irgendeinen Bruch, der ihn für Wochen von der Ausbildung ausschloss. Glücklicherweise traf das Holz für die Plattformen ein, bevor die ganze Einheit zu Fall gebracht war.

Aber auch die Plattformen hatten ihre Tücken. Das Training wurde an einer abgelegenen Stelle des Geländes durchgeführt, knapp an der Grenze des Marinelagers, das als ‚H.M.S. Saunders‘\* bekannt war. Die Matrosen fanden es höchst vergnüglich, zuzuschauen. Am Ende einer Übungsstunde sahen die S.A.S.-Männer mit ihren grün und blau geschlagenen Schultern und verstauchten Rücken eher wie Kriegsveteranen als wie frischer, junger Nachwuchs aus. Das amüsierte die Matrosen köstlich, und wenn die Soldaten von ihren hölzernen Untersätzen forthumpelten, wurden sie verspottet; Zurufe erklangen wie «es lebe die Luftlandezunft! Deutsche, nehmt euch in acht!»

Die Bodenübungen waren nur die Vorbereitungen für richtige Absprünge. Da es im Mittleren Osten keine Lehrer für Fallschirmabsprung gab, wandte sich Stirling an Ringway, die Fallschirmjägerschule in England, und

\* H.M.S. Saunders = His Majesty's Ship Saunders = Seiner Majestät Schiff Saunders. Bei der britischen Marine war es üblich, Lager und Schulen mit Schiffsnamen zu bezeichnen.

bat um Rat und Instruktionen. Trotz verschiedener dringender Funksprüche erhielt er wenig Hilfe. Es blieb ihm daher nichts anderes übrig, als nach bestem Wissen weiterzumachen.

Die Royal Air Force (R.A.F.) stellte für einige Stunden am Tag eine Transportmaschine vom Typ ‚Bombay‘ zur Verfügung. Die vorhandenen Fallschirme waren nicht die gleichen wie die der R.A.F.-Piloten. Sie hatten keine Abzugsseile, sondern öffneten sich automatisch, sobald die Fallschirme von den Aufziehleinen, die an einer Stahlschiene im Flugzeug befestigt waren, freikamen.

Stirling nahm an den beiden ersten Übungen teil. Beide verliefen ohne Zwischenfälle. Beim dritten Mal sah er vom Boden aus zu. Zwölf Männer wurden hochgefliegen. Ein rotes Licht flammte auf – das Zwei-Minuten-Wartezeichen – die Türen auf einer Flugzeugseite wurden geöffnet. Dann kam grünes Licht. Der erste Mann sprang. Zum Entsetzen des abfertigen Sergeants löste sich der Ring vom Karabinerhaken, der an der Schiene befestigt war. Die Aufziehleinen verschwanden ins Leere, und der Soldat stürzte mit geschlossenem Schirm. Die Männer sprangen so schnell hintereinander, dass Nummer zwei schon gesprungen war, bevor der Sergeant ihn stoppen konnte. Das gleiche passierte noch einmal. Der Sergeant brüllte eine Warnung und hielt den dritten Mann zurück. Er gab dem Bordmechaniker das Zeichen, die Türen zu schliessen. Jedermann wusste, was geschehen war, und alle sassen starr vor Schrecken.

Als das Flugzeug landete, kletterten sie schweigend hinaus. Stirling war Zeuge des schrecklichen Dramas gewesen und stürzte zu seinen Leuten. «Die Übungen sind für den Rest des Tages abgesetzt», sagte er kurz. «Wir werden den Fehler herausfinden. Morgen um 5.30 Uhr sollten wir weitermachen können.»

Die Mechaniker fanden den Fehler schnell. Durch den Fahrtwind hatte der Zugwinkel der Aufziehleine eine Drehung des an ihr befestigten Ringes bewirkt. Die ganze Kraft musste auf den Karabinerhaken gedrückt haben, wodurch dieser sich geöffnet hatte und der Ring herausgesprungen war. Die Karabinerhaken wurden durch andere ersetzt. Zu seiner grossen Erbitterung hörte Stirling einige Monate später, dass es in Ringway schon einen ähnlichen Unfall gegeben hatte. Er war überzeugt davon, dass die Tragödie bei der S.A.S. hätte vermieden werden können, wenn die Leute in Ringway auf



seine Funksprüche ausführlich geantwortet und mit ihm zusammengearbeitet hätten.

Am nächsten Tag wurden die Männer wieder hochgeflogen. Ihre Mienen waren gespannt und die Finger gelb von zu vielen Zigaretten. Stirling sprang als erster; die anderen folgten in schneller, geregelter Reihenfolge. Alles ging gut.



Inzwischen war Stirling emsig dabei, den Einsatz im November vorzubereiten. Bis Anfang September half ihm Lieutenant Jan Collins vom Commando No. 8, der für einige Wochen als sein persönlicher Assistent arbeitete, bevor er zu den Goldstream Guards nach England zurückkehren musste. Nun war Collins abgereist, und die Arbeit lastete allein auf den Schultern von Stirling und Lewes. Die beiden Männer studierten stundenlang gemeinsam Landkarten, Abwehrberichte, fuhren mehrmals ins Hauptquartier, um die Zusammenarbeit mit der R.A.F. zu organisieren, und stellten komplizierte Berechnungen an über Verpflegung, Munition und Sprengstoffe. Stirling plante fünf vorgeschobene deutsche Flugplätze gleichzeitig anzugreifen. Man glaubte, dass auf diesen Plätzen das Hauptkontingent der feindlichen Jagdflugzeuge konzentriert sei.

Dieser Plan hatte jedoch einen Haken. Wie konnten so wenig Leute genügend Munition schleppen, um die 40 bis 50 Flugzeuge in die Luft zu sprengen, die sie voraussichtlich auf jedem der Plätze vorfinden würden? Brisanter Sprengstoff konnte nur die Zellen zerstören, die Motoren jedoch blieben intakt. Versuchten sie, sowohl hochexplosive Sprengbomben als auch Brandbomben mitzunehmen, war das Gewicht so gross, dass jeder Mann nur vier oder fünf Flugzeuge zerstören konnte.

«Da gibt's nur eins», erklärte Jock Lewes bestimmt, «wir müssen die Pioniere dazu bringen, uns bessere Bomben herzustellen. Sie müssen beides sein: Brand- und Sprengbomben. Und leicht müssen sie zusätzlich sein. Ich bin überzeugt davon, dass es möglich ist! Und für den Erfolg unseres Planes ist es absolut lebenswichtig.»

Stirling war der gleichen Meinung. Am nächsten Morgen nahm er Verbindung mit den Pionieren im Hauptquartier auf und überredete sie dazu, einen Spezialisten nach Kabrit zu schicken. Einige Tage später erschien ein

Sprengstoffexperte in Gestalt eines grossen kampflustigen Majors. Lewes und Stirling setzten ihm ihr Dilemma auseinander. Der Major erklärte aber rundweg, dass es daraus keinen Ausweg gäbe: «Ausgeschlossen», sagte er, «die Kombination, die Sie haben wollen, gibt es nicht. Wir haben alle möglichen Versuche mit Thermit, Dynamit, Amonal und einem Dutzend anderer Stoffe angestellt, aber die Bombe, die Sie wünschen, ist nicht gelungen. Entweder sprengt sie, oder sie zündet, aber beides tut sie nicht.»

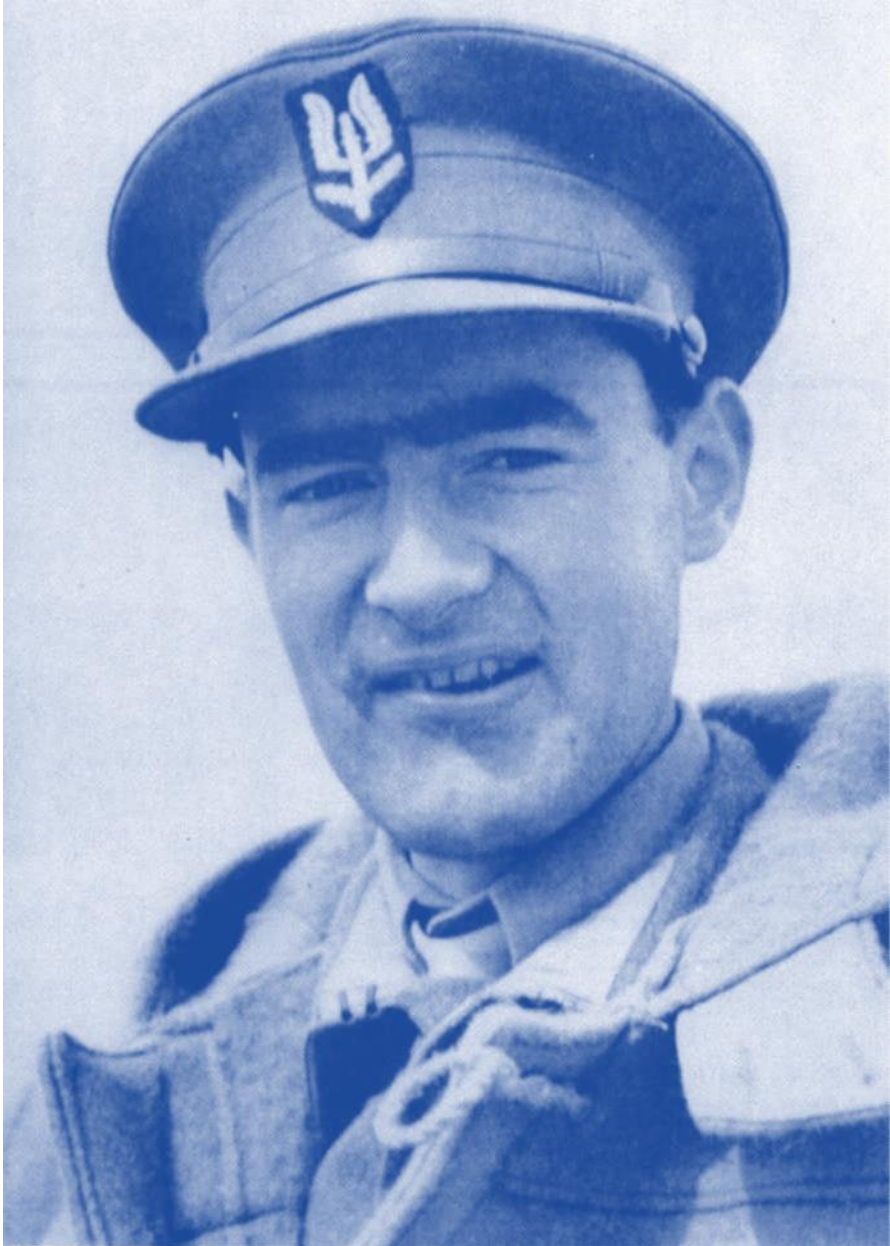
«Es muss möglich sein», meinte Lewes. «Wahrscheinlich ist es eine Frage des richtigen Gemisches. Die Sprengung muss das Thermit zünden – oder was immer Sie als Zündstoff verwenden – beide Stoffe müssen Zusammenwirken.»

«Ihr wollt ja Unmögliches», erklärte der Major sarkastisch. «Es *sollte* vielleicht gehen, aber es geht nicht. Selbstverständlich kann ich euch eine Bombe mit Doppelgehäuse bauen, halb Spreng-, halb Brandbombe, die aber nicht durch den gleichen Zünder betätigt wird. Es würde mindestens zehn Minuten dauern, bis die zweite Zündung erfolgte, und ausserdem würde das Ding 4,5 Pfund wiegen. Wo wäre der Vorteil gegenüber der Bombe, die Sie jetzt besitzen? Machen Sie das Beste aus dem, was Sie haben. Nehmen Sie beide Bomben mit, die Spreng- und die Brandbomben. Und träumen Sie nicht von Dingen, die unmöglich sind. Sollten wir etwas Besseres zustande bringen, werden wir Sie benachrichtigen.»

«Ich nehme an, das wird gerade rechtzeitig für den Dritten Weltkrieg sein», grollte Lewes, als der Major abgefahren war. «Ich glaube immer noch, dass es eine Möglichkeit geben muss. Ich werde es eben selbst versuchen. Wir haben in den letzten Wochen einen neuen hochexplosiven Plastikstoff bekommen, gerade richtig für Versuche. Er ist sicher und leicht zu handhaben, und man bekommt nicht so verdammte Kopfschmerzen davon wie von Dynamit oder vom Stoff, aus dem der Major gemacht ist...»

«Welcher Major?» fragte Stirling beissend. «Zur Zeit bin ich gegen alle Majore allergisch, wo immer sie sich befinden.»





David Stirling



Erwin Rommel

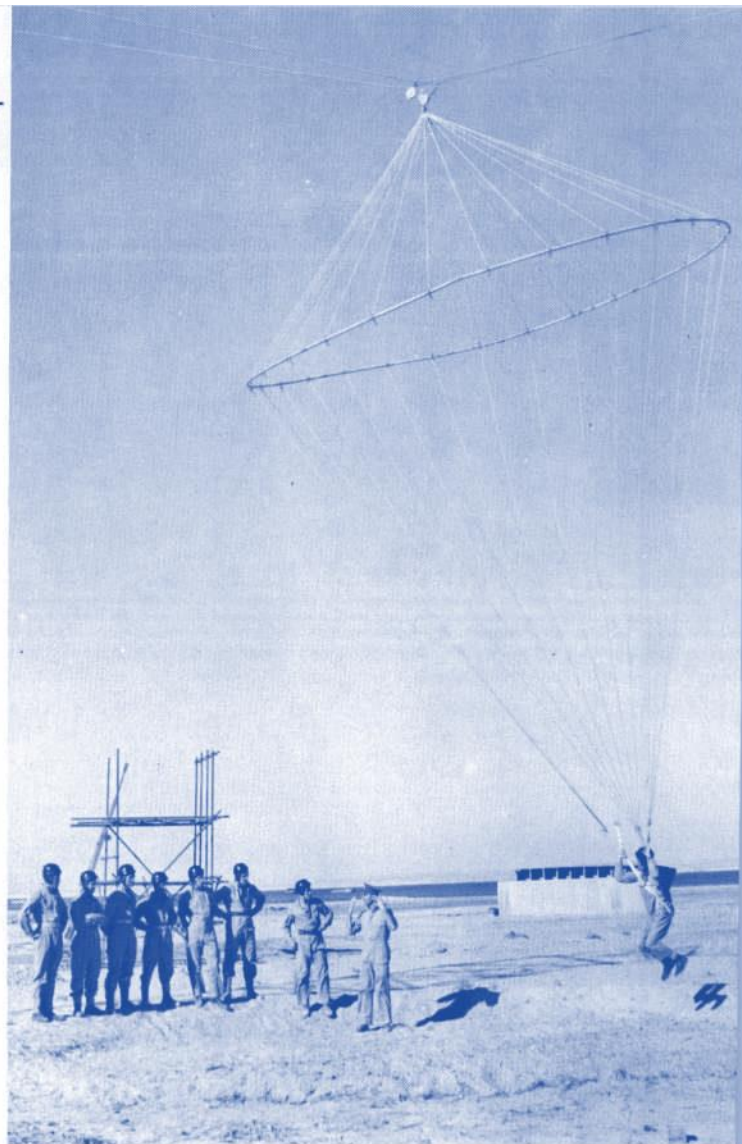




S.A.S.-Ausbildungs- Center in Ägypten

Korbball im S.A.S.- Trainingslager

**S. A. S.-Fallschirm-  
ausbildung am  
»Dummy«-Schirm**



**S. A. S.-Ausbildung -  
Sprung von  
fahrender Lore**



Am nächsten Tag baute sich Lewes neben dem Schiessstand ein chemisches Laboratorium. Zuerst stellte er verschiedene Mischungen aus Plastik und Thermit her. Er hatte eine Reihe von 18-Liter-Ölfässern aufgebaut, und in jedes Fass goss er  $\frac{1}{4}$  Liter Benzin. Er zündete seine Bombe auf dem Fass, das er oben mit einem zweiten Deckel verstärkt hatte. Sein Ziel war, ein Gemisch zu finden, das nicht nur beide Deckel durchschlug, sondern auch das Benzin im Fass entzünden würde.

Er machte unendlich viele Versuche. In bestimmten Zeitabständen erschütterten viele Stunden hintereinander Explosionen die Luft. Die Bomben schlugen Löcher in die Deckel der Fässer, aber das Benzin entzündete sich nicht. Nach zwei Wochen war Lewes verzweifelt, aber aufgeben wollte er nicht. Er ging in seine Werkstatt, setzte sich auf einen Stuhl und dachte nach. Dabei stützte er seine Hand geistesabwesend auf einen Plastikklumpen. Dieser fühlte sich wie Teig an. Gedankenverloren spielte er damit und starrte durch die Zeltöffnung auf den Schiessstand. Vielleicht entzündete das Thermit das Benzin nur deshalb nicht, weil es nicht gleichmässig genug mit der Plastikmasse vermischt war. Irgendein Bestandteil musste fehlen – ein Zusatz, der das richtige Gemisch zustande brachte. Es müsste genau wie beim Brotbacken sein. Was verbindet die verschiedenen Zutaten im Teig? Irgendeine Flüssigkeit! Lewes ertappte sich plötzlich dabei, wie er auf eine Flasche Öl starrte, die irgendjemand auf dem Schiessstand hatte stehenlassen. Flüssigkeit, Öl, Schmierung. Vielleicht war das die Lösung!

Er rannte hinaus, holte die Flasche und schüttete etwas Öl in die Plastikmasse. Dann fügte er das Thermit hinzu und verknetete alles miteinander. Es war feucht und klebrig. Er rollte die Masse zu einem Klumpen, ungefähr so gross wie ein Tennisball. Dann steckte er einen Zünder hinein und legte den Klumpen auf den Deckel des Fasses, lief ausser Reichweite und wartete. Einen Augenblick später gab es einen lauten Knall und eine Stichflamme, als das Benzin sich entzündete. «Ich hab's, David, ich hab's», schrie er und stürzte in Stirlings Zelt.

«Was um Gottes willen?» fragte Stirling und stand von seinem Schreibtisch auf.

«Die Bombe! Die Brand- und Sprengbombe! – die Lewes-Bombe», fügte er vergnügt hinzu. «Komm und schau's Dir selber an. Sie ist federleicht.

Sie kann nicht mehr als Dreiviertel Pfund wiegen. Von denen kann jeder Mann 30 bis 40 tragen, und eine einzige genügt, um eine der verfluchten Maschinen in die Luft zu sprengen und sie vollständig ausbrennen zu lassen.»

Die beiden Männer eilten in die Werkstatt, und Lewes zeigte Stirling, wie er die Bombe zusammengemischt hatte. Er legte wieder eine auf ein Ölfass, und abermals wurde der verstärkte Deckel durchschlagen und das Benzin fing Feuer.

«Ich nehme an, der Major wäre sehr beleidigt, wenn wir es unterlassen würden, ihn von unserer Erfindung zu verständigen», meinte Stirling grinsend. «Ich glaube, es ist nur ein Gebot der Höflichkeit, ihn zu einer Vorführung einzuladen.»

Dieses Ereignis fand in der folgenden Woche statt. Der Pionier beobachtete schweigend, wie Lewes drei Ölfässer hintereinander sprengte und in Brand setzte.

«Eine hochinteressante Mischung», bemerkte er, sich räuspernd. «Ich hätte es nicht für möglich gehalten. Eine nette, kleine, handliche Bombe haben Sie da zustande gebracht.» «Und da die Bombe noch keinen Namen hat», sagte Stirling, «schlagen wir vor, sie ‚Lewes-Bombe‘ zu nennen. Haben Sie etwas dagegen?»

«Nicht das Geringste», erklärte der Major, und fuhr mit etwas verkrampter Herzlichkeit fort. «Wir haben bereits ein ‚Lewis-Gewehr‘, warum sollen wir nicht eine ‚Lewes-Bombe‘ haben?!»

«Ja, warum nicht», erwiderte Stirling lachend. «Und jetzt wollen wir etwas darauf trinken.»



General Ritchie betrachtete das L Detachment als sein höchstpersönliches Spielzeug. Er besuchte Kabrit bei mehreren Gelegenheiten und sandte verschiedentlich höhere Offiziere zur Beobachtung der Fallschirmabsprünge. Eines Tages erschien ein Group Captain aus dem Hauptquartier. Stirling brachte ihm zum Flugplatz hinaus und stand neben ihm, als dieser die oben kreisende Bombay beobachtete und zusah als – wie durch Zauberhand – eine Schar kleiner Pilze herausquoll und zu Boden schwebte.

Stirling erinnert sich noch heute, wie der Croup Captain sagte: «Der Fallschirmabsprung scheint ja eine ihrer geringsten Sorgen zu sein», um dann forzufahren. «Ich will ganz ehrlich sein, Captain Stirling, ich bewun-



dere Ihre Entschlossenheit, aber ich würde nicht gerade mein Geld auf Ihre Erfolgchancen nach der Landung setzen. Wie Sie es angestellt haben, die hohen Tiere davon zu überzeugen, dass Sie auf die Flugplätze des Feindes gelangen und seine Flugzeuge zerstören können, ist mir ein Rätsel.»

Stirling ärgerte sich über den Ton des Croup Captain's. Es war klar, dass dieser zu einer Clique im Hauptquartier gehörte, die ihn aus dem Hinterhalt beschoss und das L Detachment als eine Verschwendung von Zeit und Mühe ansah.

«Ich glaube, Sir, Sie irren sich», antwortete Stirling. «Wir halten das Betreten der Flugplätze für den leichtesten Teil unserer Aufgabe. Unsere Sorgen sind eher: werden Ihre Leute uns am richtigen Zielort absetzen, und wird es gelingen, zu unseren Linien zurückzufinden? Unsere Ziele zu zerstören, bereitet uns keine Schwierigkeiten.»

«Warum glauben Sie, dass es so leicht sein wird, auf die Flugplätze zu gelangen?»

«Weil der Feind uns nicht erwartet, und Flugplätze immer schlecht bewacht sind.»

Der Group Captain lächelte etwas von oben herab.

«Na, Sie sind ja wirklich sehr zuversichtlich. Ich hoffe, der Feind ist so nachlässig, wie Sie annehmen. Ich bin sicher, dass es einem Sabotage-Trupp nicht so leicht gelingen würde, sich unbemerkt Zugang auf einem unserer Plätze zu verschaffen.»

«Ich bin nicht Ihrer Meinung», erklärte Stirling halsstarrig. «Ich bin sicher, dass es nicht schwierig sein würde, auf unsere – oder besser gesagt auf Ihre – Flugplätze zu gelangen. Möchten Sie vielleicht eine Wette abschliessen? Ich wette 10 Pfund darauf, dass wir jede beliebige Nacht Heliopolis\* überfallen könnten. Keine Angst, es wird nichts passieren!» fügte Stirling leicht boshaft hinzu. «Wir werden nämlich statt Bomben, nur Zettel an den Flugzeugen befestigen.»

«Selbstverständlich nehme ich die Wette an», antwortete der Group Captain bissig, «und zwar nur, um Ihnen zu beweisen, dass Sie die Aufgabe unterschätzen, die Sie sich gestellt haben.»

«Übrigens noch eins», fügte Stirling hinzu. «Ich habe nichts dagegen, wenn Sie Heliopolis warnen. Sagen Sie den Leuten, dass wir ihnen Ende Oktober einen Besuch abstatten werden.»

\* Heliopolis = Hauptflugplatz von Kairo

Ungefähr 40 Mann nahmen an dem Überfall teil. Sie waren in vier Trupps zu je 10 Mann aufgeteilt. Heliopolis lag einige Kilometer ausserhalb von Kairo. Sie wählten einen 150 km langen Weg durch die Wüste. Jeder Mann hatte seinen Eigenbedarf an Verpflegung und Wasser zu tragen, d.h. die übliche Heeresration an Büchsenfleisch und Hartbrot; ausserdem vier Flaschen Wasser zu je einem halben Liter.

Die Männer marschierten bei Nacht und ruhten am Tag. Die einzelnen Trupps gingen unabhängig voneinander und hatten sich bald aus den Augen verloren. Das Gelände, durch das sie marschierten, war, soweit das Auge reichte, flach und steinig. In den drei Tagen ihres Marsches erblickten sie keine Menschenseele, kein Lebewesen, mit Ausnahme nie enden wollender Fliegenschwärme, die aus dem Nichts zu kommen schienen.

Obgleich es schon Oktober war, schien die Sonne brütend heiss. Der von Paddy Mayne geführte Trupp schaffte in der ersten Nacht leicht seine 48 km und versuchte am folgenden Tag, unter Tarnschläfsäcken versteckt, zu schlafen.

48 Stunden später wusste jeder Mann, was es heisst, wirklich Durst zu haben. Sie hatten ganz genaue Anweisung über den Verbrauch ihres Wasservorrats erhalten. Niemand sollte seine Flasche mit einem anderen teilen. Jeder durfte nur zu vorgeschriebenen Zeiten trinken: morgens, mittags und abends. Nach 48 Stunden war die Begierde nach Wasser so stark, die Kehlen so wund und ausgetrocknet, dass jedes gesprochene Wort zur Anstrengung wurde. Beim ersten Morgenlicht, in der dritten Nacht, erreichten sie endlich jenen Punkt, der nur wenige Kilometer von der Strasse nach Kairo entfernt lag. Das bedeutete, sie waren nahezu am Ziel ihrer Reise. Nur noch ein einziger Ruhetag und die paar Stunden für den Überfall; dann – zurück in die Zivilisation.

Einer der Sergeants aus Maynes Trupp erzählte, dass er an diesem letzten Tag, als er unter seinen Tarnsäcken auf dem harten Wüstenboden lag, vor seinem geistigen Auge nichts anderes gesehen habe als einen Wasserhahn mit fliessendem Wasser. Als die Dunkelheit hereinbrach, und er Maynes Befehl zum Aufbruch hörte, sei er ausgesprochen erleichtert gewesen. Gegen Mitternacht erreichte der Trupp den Rand des Flugfeldes Heliopolis. Ein Stacheldrahtzaun umgab das 3 km lange Gelände.

Kein Mensch schien sie zu erwarten. Im Vergleich zu dem Marsch, den sie hinter sich hatten, erschien ihnen das Einschleichen in den Flugplatz als

reinstes Kinderspiel. Später vernahmen sie, dass der Flugplatzkommandant Aufklärungsflugzeuge eingesetzt hatte, um sie in der Wüste auszumachen. Da die Aufklärer keinen Menschen entdecken konnten, hatte der Kommandant angenommen, dass die Sabotage-Trupps über die Hauptstrasse kommen würden. Für etliche Tage befahl er daraufhin eine doppelte Kontrolle aller in das Flugplatzgelände einfahrenden Fahrzeuge. Er glaubte nämlich, die S.A.S.-Leute würden versuchen, sich einzuschmuggeln.

Maynes Trupp arbeitete lautlos im Dunkeln. Sie schnitten sich einen Weg durch den Stacheldraht und klebten 45 Zettel an die Flugzeuge. Dann krochen sie wieder zurück und nahmen direkten Kurs auf die Heeresbaracken in Abasea. Sie erreichten diese beim anbrechenden Morgen. Mit ihren vier Tage alten Bärten und ihren italienischen Brotbeuteln (einer Zuteilung aus Beutegut) hielten die britischen Soldaten sie für Kriegsgefangene. Keiner der Männer sagte einen Ton, bevor er sich nicht mit Wasser hatte volllaufen lassen. Dann allerdings liessen sie über ihre Identität keinen Zweifel, und der diensthabende Offizier veranlasste, dass sie mit einem LKW nach Kabrit zurückgebracht wurden.

Alle vier Trupps waren erfolgreich. Sie erreichten Heliopolis in der Nacht zu verschiedenen Zeiten, und an manchen Maschinen klebte nicht nur einer, sondern gleich vier Zettel. Der Group Captain wurde vom Erfolg des L Detachments unterrichtet. Er schickte Stirling einen Scheck über 10 Pfund, zusammen mit einem liebenswürdigen Brief, in dem er ausführte, dass «Schritte unternommen würden, um das Sicherheitssystem von Heliopolis zu verbessern». Ausserdem hörte Stirling, dass in den nächsten Wochen die geruhsame Atmosphäre in der Operationsabteilung der R.A.F. im Hauptquartier durch heftige Anpiffe empfindlich gestört gewesen sei.

\*

## *Der erste Einsatz*

In Kabrit wuchs die Aufregung. Stirling hatte seinen Männern mitgeteilt, sie würden irgendwann im November das Vergnügen haben, dem Feind einen gehörigen Schlag zu versetzen. Mehr sagte er nicht. Das genügte, um die Stimmung im Lager bis gegen Ende Oktober von Tag zu Tag höher steigen zu lassen.

Nur die Offiziere kannten alle Einzelheiten des Plans. Die erste grössere Offensive von General Auchinleck war auf die Morgenstunden des 18. November 1941 angesetzt. Ihr Ziel war, Tobruk zu entsetzen und Rommel aus der Cyrenaika zu vertreiben. Der Überfall der S.A.S auf die fünf vorgeschobenen Feld-Flugplätze des Feindes im Gazala-Tmimi-Gebiet sollte in der vorhergehenden Nacht stattfinden. Die Männer würden daher am Abend des 16. abgesetzt werden. Stirling gab seinen Offizieren ganz genaue Anweisungen: Man würde die Gruppe am Tage D minus 2 zu einem vorgeschobenen Flugplatz der 216. Staffel\* fliegen. Noch in der gleichen Nacht sollten die 5 Trupps in der Nähe ihrer Zielorte abspringen und im Schutz der Dunkelheit die felsigen Anhöhen südlich der Küstenstrasse erreichen. Dort sollten sie sich verstecken und am nächsten Tag aus ihren Schlupfwinkeln heraus ihre Ziele beobachten. In der zweiten Nacht würden sie auf die Feind-Flugplätze schleichen und ihre Bomben anbringen. Nach Erledigung dieser Aufgabe hätten sie sich zu einem vorher festgelegten Treffpunkt 70 km wüsteneinwärts durchzuschlagen, wo eine Patrouille der Long Range Desert Group\*\* mit Lastwagen warten würde, um sie durch die Wüste zur Oase Siwa zu bringen. Von da aus ginge es dann auf dem Luftwege zurück nach Kabrit.

Einen Tag vor der ersten Verlegung zog Stirling alle Männer ins Vertrauen. Die Reaktion auf seine Ausführungen war ein zustimmendes, bewunderndes Gemurmel, noch begeisterter als er angenommen hatte. «Wenigen Soldaten der britischen Armee wird eine solche Chance geboten wie

\* 216. Staffel = die britische Transportstaffel im Mittleren Osten

\*\* Long Range Desert Group – Wüsten-Fernaufklärungs-Truppe

uns», sagte er. «Mit etwas Glück werden wir Rommels gesamten Jagdflugzeugbestand vernichten.» Lauter Beifall war die Antwort. Dann teilte er den Leuten mit, dass er sie am nächsten Nachmittag auf dem Fliegerhorst der 216. Staffel wiedersehen würde; in der Zwischenzeit müsse er noch ins Hauptquartier der 8. Armee fahren, das nur einige Kilometer vom Fliegerhorst entfernt lag, um die letzten Vereinbarungen zu treffen.

Die nächsten 24 Stunden arbeitete Stirling ohne Unterlass, zusammen mit dem für sein Unternehmen zuständigen Brigadier im Generalstab.

Stirlings Überfall sollte der erste Einsatz von Fallschirmtruppen im Mittleren Osten sein. Er erweckte daher nicht nur besonderes Interesse, sondern bereitete auch einiges Kopfzerbrechen. Alles hing von Organisation und der genauen Zeitabstimmung ab. Den ganzen Tag studierte Stirling die letzten Abwehrberichte und prüfte zusammen mit Spezialisten immer wieder und wieder die einzelnen Positionen auf der Landkarte. Da war auch noch das schwierige Ausrüstungs-Problem. Bomben, Zünder, Handgranaten und Thompson-Maschinenpistolen waren in Containern verpackt und sollten abgeworfen werden. Das gleiche galt für Verpflegung, Wasser und Schlafsäcke.

Am 16. morgens war der Wetterbericht besorgniserregend. Wind war aufgekommen, und es sah aus, als ob es in den nächsten 48 Stunden regnen würde. Um 17.00 Uhr war der Wind auf Sturmstärke angewachsen und blies mit 50 Stundenkilometern. Niedergeschlagen brachte der Brigadier Stirling die neuesten Meldungen der Wetterstelle. Die Chancen für das Unternehmen würden ständig schlechter, sagte er. Fallschirmabsprünge in einer mondlosen Nacht bedeuteten schon ein genügendes Risiko. Bei einem solchen Sturm aber wären die Chancen heil zu landen für Stirlings Männer praktisch gleich Null. Die Fallschirme würden über die ganze Wüste verstreut niedergehen. Seiner Meinung nach sollte Stirling das Unternehmen abblasen. Als er die grenzenlose Enttäuschung im Gesicht des jungen Mannes sah, fügte er hinzu: «Das ist nur meine Meinung. Die Entscheidung liegt bei Ihnen.» Stirling bedankte sich bei dem Brigadier und sagte ihm, er würde sich mit seinen Offizieren beraten und ihm die Entscheidung innerhalb einer Stunde melden.

Stirling stieg in seinen Wagen und fuhr zur 216. Staffel, die nur 15 km

entfernt lag. Er persönlich war der Überzeugung, dass ein Abblasen des Einsatzes für die Moral der Truppe eine Katastrophe wäre. Die meisten seiner Leute stammten aus der Layforce und hatten schlechte Erinnerungen an die drei Kommandounternehmen, die im letzten Augenblick zurückgepfiffen worden waren. Er versammelte seine sechs Offiziere und teilte ihnen mit, was der Brigadier gesagt hatte. «Ich persönlich», fügte er hinzu, «möchte selbst auf die Gefahr hin, dass es schief geht, weitermachen. Ich glaube, es würde das Vertrauen der Männer in unsere Einheit erschüttern, wenn wir jetzt zu dieser späten Stunde die Flinte ins Korn werfen würden.»

Jock Lewes grinste. «Ich bin ganz Ihrer Meinung. Die Bedingungen sind niemals perfekt. Wenn wir herumsitzen und auf den ‚idealen‘ Moment warten, könnten wir für die Dauer des Krieges auf unserem Hintern sitzenbleiben.»

Fraser und die drei anderen Offiziere nickten zustimmend. Darauf wandte sich David an Paddy Mayne. «Sehen Sie mich nicht so an», sagte Mayne, «Sie wissen genau, was ich denke. Ich bin zu dieser Einheit gekommen, um zu kämpfen, und wenn ich nicht bald zum Feindeinsatz komme, wird mir nichts anderes übrig bleiben, als mir einige der Kerle im Hauptquartier vorzuknöpfen.»

«Das gibt den Ausschlag», erklärte Stirling lächelnd, «der Einsatz findet statt! Ich werde dem Brigadier melden, dass wir um 19.30 Uhr, wie geplant, starten werden.»

Stirlings Männer genossen in der Zwischenzeit ein Festessen in der Kantine. Die Flugzeugführer hatten bisher noch niemals den Auftrag gehabt, eine Ladung Menschen über feindliches Gebiet zu fliegen und dort einfach abzuwerfen. Für sie war das L Detachment eine Selbstmordstaffel. Sie sprachen zwar nicht von dem Nachteinsatz, aber die Art wie sie um die Tische herumlungerten und unbedingt darauf bestanden, die Männer selbst zu bedienen, zeigte deutlich ihre Gefühle.

Um 19.15 Uhr wurden die Triebwerke der 5 Bombay abgebremst. Die Leute teilten sich in ihre fünf Trupps; Stirling, Mayne, Lewes, Gonigal und Bonnington hatten das Kommando über je eine Maschine; Fraser und Thomas waren als Stellvertreter eingeteilt. Die Männer befestigten das Gurtzeug ihrer Fallschirme und nahmen ihre Plätze ein. Punkt 19.30 Uhr rollte die erste Maschine die Startbahn hinunter. Die restlichen folgten in kurzen Abständen.

Kaum in der Luft, begannen sich Stirlings Lebensgeister wieder zu regen. Die Ausrüstung war an einem Ende des Flugzeugs aufgestapelt, und die Männer sassen eng aneinandergedrückt am Boden. Es war kalt und ungemütlich. Trotz allem fühlte Stirling eine gewisse Erleichterung. Wenigstens würde der Plan, der vor so langer Zeit geboren worden war, in die Tat umgesetzt werden. Vielleicht war ihm sogar Erfolg beschieden. Schliesslich pflegte das Wetter in der Wüste schnell zu wechseln – Winde konnten sich genau so rasch legen, wie sie aufgekommen waren. Sogar eine plötzliche Windstille war nicht auszuschliessen; und selbst, wenn dies nicht der Fall war, würde sich vielleicht der Absprung als gar nicht so riskant erweisen, wie die Leute annahmen. Im Abfangen des Aufpralls am Boden waren seine Männer ja Spezialisten.

Der Flugzeugführer hatte Anweisung, aufs Meer hinaus zu fliegen und sich seinem Ziel von Norden her in ungefähr 116 Stunden zu nähern.

Die Zeit schien sich endlos hinzuziehen. Niemand sprach, und einige der Männer sassen mit halbgeschlossenen Augen da, so als könnte der Schlaf sie übermannen und die unangenehme Wartezeit verkürzen. Eine Stunde verging, eine zweite und noch immer kein Signal. Der Flight Sergeant kam nach hinten und flüsterte Stirling zu, dass sie Schwierigkeiten mit der Standortbestimmung hätten, die ihnen den richtigen Kurs ermöglichen würde. Das Bomberkommando hatte zugesagt, entlang der Küste besonders helle Leuchtkegel abzuwerfen, um den fünf Bombays bei der Kursfindung zu helfen. Der Wind blies jedoch so stark, dass ein heftiger Sandsturm alle Landmarken verwischt hatte.

Die Maschine flog jetzt ziemlich niedrig, und Stirling konnte das Bellen der Flakgeschütze hören. Der Pilot flog eine Kurve, dann wieder geradeaus, dann wieder eine Kurve. Es schien, als ob sie immerzu im Kreis herumflögen. Weitere 20 Minuten vergingen, und der Flight Sergeant erschien abermals. «Unserer Berechnung nach müssten wir in 6 Minuten über der Abwurfzone sein.»

Er gab dem Bordmechaniker das Zeichen, die Flugzeugtüren zu öffnen. Der scharfe Luftzug liess alle hochfahren. Niemand sprach ein Wort. Die Männer prüften ihr Gurtzeug. Jeder wusste genau, wann er zum Sprung an

der Reihe war und was er zu tun hatte. Das rote Licht leuchtete auf – die zwei-Minuten-Wartezeit. Während die Minuten verstrichen, herrschte Totenstille. Endlich leuchtete die grüne Lampe. In schneller Reihenfolge verschwanden die Gestalten in der schwarzen Nacht.

Stirling sprang als erster. Nachdem er den Ruck des sich öffnenden Fallschirms gespürt hatte, war er verblüfft, wie sanft er abwärts schwebte. Er fühlte keinerlei Druck gegen seinen Körper und war daher nicht sicher, ob wirklich ein so starker Wind blies, oder ob sich der Sturm wie durch ein Wunder gelegt hatte. Nach einer Minute begann er, sich auf die Landung vorzubereiten. Die Nacht war kohlschwarz, so dass man den Boden unmöglich sehen konnte. Er würde erst beim Aufschlag wissen, dass er gelandet war. Wenn der Flugzeugführer sie wirklich in einer Höhe von 1'500 m – wie besprochen – abgesetzt hatte, musste Stirling gleich unten sein. Er straffte erwartungsvoll seinen Körper. Jede Sekunde erwartete er den Aufprall, doch der kam nicht, er glitt weiter durch den Raum. Alle Gesetze der Schwerkraft schienen aufgehoben zu sein; es war, als schwebte er von der Erde weg durch die Unendlichkeit.

Plötzlich raubte ihm ein furchtbarer Schlag die Sinne, und er muss zwei bis drei Minuten bewusstlos gewesen sein. Als er aufwachte, spürte er, dass er rasch über den steinigen Boden geschleift wurde. Er schlug auf die Entriegelung, machte eine Rolle rückwärts und war frei. Einen Moment lag er wie betäubt. Er fühlte, dass ihm Blut über das Gesicht lief. Aber als er Arme und Beine bewegte, stellte er erleichtert fest, dass kein Knochen gebrochen war. Als er aufstand, musste er sich gegen den tobenden Wind stemmen. Die Luft war schwer von Staub und Sand, so dass er fast erstickte. In der schwarzen, tosenden Nacht war nichts zu erkennen. Er brüllte, aber der Wind nahm ihm den Schrei vom Mund. Er knipste seine Taschenlampe an, aber auch damit konnte er nichts unterscheiden. Die Taschenlampe schwingend, setzte er sich in Bewegung. Nach einigen Minuten blinkte nicht weit entfernt ein Licht auf, dann rechts ein zweites und schliesslich noch eins. Der Trupp begann sich zu sammeln.

Es dauerte fast eine Stunde, bis alle Mann beisammen waren. Einer fehlte, und die übrigen boten einen traurigen Anblick. Es gab einen gebrochenen Arm, ein verrenktes Handgelenk und zwei stark verstauchte Knöchel. Alle hatten Wunden und Schnitte. Ganz abgesehen davon waren nur



zwei von den zehn Versorgungsfallschirmen gefunden worden. Sechs Tarndecken, zwölf Flaschen Wasser, eine Tagesration Verpflegung für alle und ein halbes Dutzend Behälter mit Lewes-Bomben waren vorhanden, aber keine Zünder weit und breit. Die Zünder waren in gesonderten Containern verpackt gewesen. Man lernt nie aus, dachte Sterling. Das ist das letzte Mal, dass wir wesentliche Teile getrennt verpackt und an verschiedenen Fallschirmen abgeworfen haben.

Die nächsten zwei Stunden waren mit Suchen in Windrichtung nach dem fehlenden Soldaten und der fehlenden Ausrüstung ausgefüllt. Mit Ausnahme der Revolver, die sie bei sich trugen, hatten sie keine Waffen; schliesslich musste sich Stirling jedoch schwerzen Herzens entschliessen, die Suche aufzugeben. Vielleicht war der Soldat bei der Landung bewusstlos geschlagen worden. «Jetzt muss er vom Sturm bereits kilometerweit in die Wüste hineingezogen worden sein.»

Das gleiche galt für die Ausrüstung, es hatte keinen Sinn, länger zu suchen. Ohne die Zünder war der Trupp nicht einsatzfähig. Stirling beschloss, einen Mann mitzunehmen und bis zur Küstenstrasse vorzustossen. Er war zwar nicht im Stande, dem Feind grossen Schaden zuzufügen, aber vielleicht konnte er allerlei Nützliches auskundschaften. Der Rest der Leute sollte sich zum vereinbarten Treffpunkt auf den Weg machen. Da sie so wenig Verpflegung und Wasser besaßen und in so schlechtem Zustand waren, zählte jede Minute.

Je eher sie aufbrachen, desto besser. «Wenn wir am richtigen Platz abgesetzt worden sind, seid Ihr bloss ca. 50 km vom Treffpunkt entfernt», sagte er. Als seinen Begleiter wählte er Sergeant Tait und übergab Sergeant Yates das Kommando über die zurückgehende Mannschaft. Drei Leute hinkten zwar stark, waren aber trotzdem überzeugt, ihr Ziel erreichen zu können. Die mageren Rationen wurden aufgeteilt, und die beiden Gruppen marschierten los.

Der Sturm hatte nachgelassen, aber es war noch kalt. Die Küste sollte nur 16 km entfernt sein. Beim ersten Morgenlicht stellten Stirling und Tait fest, dass sie sich in einer endlos scheinenden Wüstenlandschaft ohne besondere Merkmale befanden. Obgleich schon 20 km hinter ihnen lagen, war weit und breit kein Höhenzug in Sicht. Dieser Höhenzug zieht sich als langgestreckter Gebirgsrücken viele Kilometer parallel der Küstenstrasse ent-

lang. Zu Füßen dieses steil abfallenden Hochplateaus erstreckt sich bis zum Mittelmeer nichts als eine wellige Dünenlandschaft.

«Das bedeutet, dass wir ziemlich weit weg vom richtigen Ziel abgesetzt worden sind», sagte Stirling. «Da hilft gar nichts, wir müssen weitergehen. Irgendwann werden wir wohl auf die Küstenstrasse stossen.»

Erst gegen 10.00 Uhr begann sich die Horizontlinie zu verändern. Durch sein Fernglas konnte Stirling eine zerklüftete, unebene Linie erkennen. «Es sieht so aus, als ob wir nahezu da wären. Sechs Kilometer noch, würde ich schätzen. Wir bleiben besser hier und verstecken uns, bis es dunkel wird.»

Sie fanden eine Mulde in dem harten Boden und legten sich hin. Der Himmel war düster grau. Die Sonne würde bestimmt nicht kommen, um sie zu wärmen. Sie besaßen nur zwei Flaschen Wasser, tranken deswegen sparsam und kauten Zwieback und ein Stückchen Schokolade. Tait hatte zwei Schlafsäcke, die sie als Matratzen benützten. Zum Zudecken gab es nur eine gemeinsame Decke, unter welcher beide sich zu wärmen suchten. Sie schliefen unruhig bis etwa 15.00 Uhr, um dann festzustellen, dass sich dunkle Wolken zusammenbrauten.

Stirling war ruhelos und drängte zum Aufbruch. Gegen 16.30 Uhr erreichten sie den Rand des Steilhanges.

Vorsichtig schlichen sie heran und verbargen sich hinter einer Felsen-  
gruppe. In einiger Entfernung lag das Mittelmeer, unter ihnen die Küsten-  
strasse. Dort herrschte reger Verkehr. Nicht weit von der Strasse entfernt  
lagen verstreut einige Hütten, und jenseits stand eine Gruppe von Zelten.  
Alles war vom Wind verblasen und anscheinend unbewohnt. Stirling stu-  
dierte die Karte, aber ihren Standort konnte er nicht ausmachen. Schliesslich bemerkte er: «Wir müssen östlich von Gazala sein, nicht weit  
von Tobruk.»

Noch mehr Sturmwolken zogen auf, und der Himmel wurde immer  
dunkler; je weiter der Nachmittag vorrückte, desto schlechter wurde die  
Sicht. Um 17.30 Uhr begann es zu regnen. Regen in der Wüste ist eine  
seltene Erscheinung, aber wenn er kommt, vergisst man ihn nicht so  
schnell. Der Himmel öffnete seine Schleusen, und das Wasser ergoss sich  
in wolkenbruchartigen Sturzbächen auf sie herab – ein Phänomen wie Stir-  
ling es noch nie gesehen hatte. Die Wadis\* verwandelten sich in reissende

Flüsse. Beide Männer waren bis auf die Haut durchnässt, Stirlings im Brotbeutel verstauter Zigarettenvorrat war völlig aufgeweicht. «Wenigstens brauchen wir uns keine Sorgen darüber zu machen, wie wir unseren Durst stillen sollen», meinte Tait heiter.

Da der Sturm ihnen Schutz gegen Flugzeuge bot, machten sie sich entlang der Küste auf den Weg.

In wenigen Stunden würde die Offensive der 8. Armee beginnen; wie würde sie sich entwickeln? Es war bitter kalt, und alle Augenblicke standen die beiden bis zu den Knien im Wasser. Jegliche Erkundung war unmöglich, da die entfesselten Elemente die Landschaft abermals unkenntlich gemacht hatten. Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als ebenfalls zum Treffpunkt zu marschieren. Dieser lag an einer alten Wüstenpiste, bekannt unter dem Namen Trig el Abd, welche, von ihnen aus gesehen, parallel zur Küstenstrasse 65 km südlich verlief. Dicht an dieser Piste lag ein kleiner Hügel, auf dessen höchstem Punkt die Patrouille der Long Range Desert Group eine Sturmlaterne aufgestellt hatte, die weithin sichtbar sein sollte. Nach Stirlings Schätzung würden sie etwa 80 km bis dorthin haben.

Die ganze Nacht hindurch stapften die beiden Männer unter strömendem Regen durch die Wüste. Längst hatte Stirling die Hoffnung auf irgendeinen Erfolg seiner Einheit aufgegeben. Seine Sorge im Moment war einzig und allein – sie möge die Katastrophe überleben. Wieviele seiner Männer würden den Weg zum Treffpunkt finden? Wie konnten sie sich in dieser unendlichen, konturlosen Wüste orientieren, nachdem sie so viele Kilometer abseits vom richtigen Punkt abgesetzt worden waren? Sollte Yates annehmen, am richtigen Ort abgeworfen worden zu sein, würde er beim Erreichen des Trig el Abd, nach links statt nach rechts abbiegen, und das würde bedeuten: hinein in die Weite der Wüste.

Um 7.00 Uhr morgens hörte es auf zu regnen. Die beiden Männer waren so erschöpft, dass sie sich in ihren nassen Sachen hinlegten und vier Stunden schliefen. Dann brachen sie abermals auf; sie marschierten jedoch recht langsam, da Tait's Knöchel anzuschwellen begann. Er musste ihn bei der Landung verletzt haben. Um 17.00 Uhr suchte Stirling die trostlose, immer

\* Wadi = ausgetrocknetes, meist tief eingeschnittenes Flussbett.

gleichbleibende Landschaft mit seinem Feldstecher ab. Plötzlich sah er, wie sich am Horizont etwas bewegte, eine Gruppe von Menschen. «Das müssen unsere Leute sein», rief er aufgeregt. «Vielleicht ist es Yates?» Leider war es nicht möglich, sie einzuholen, denn es lagen etwa 7 km zwischen ihnen. Er beobachtete sie jedoch, solange er konnte. Erleichtert stellte er fest, dass die Gruppe nach rechts abbog. «Sie gehen in die richtige Richtung», rief er. «Sie müsstet heute Nacht den Treffpunkt erreichen.»

Als die Nacht hereinbrach, zeigte sich der Himmel in all seiner Pracht; die Sterne glitzerten. Gegen Mitternacht wurde Stirling auf einen Stern aufmerksam, der ganz tief am Horizont stand. Er war von so merkwürdiger, gleichmässiger Leuchtkraft, dass er ihn einen Augenblick lang für die Sturmlaterne der Patrouille der Long Range Desert Group hielt. Schnell verwarf er jedoch den Gedanken aus Angst vor Enttäuschung. Als der Stern aber nach einigen Kilometern immer noch mit der gleichen flimmerlosen Intensität strahlte, schöpfte er Hoffnung. Endlich konnte er auch – zu seiner grenzenlosen Freude – die Umrise eines Hügels erkennen.

Um 2.00 Uhr morgens hatten sie den Treffpunkt erreicht. Hinter dem Hügel standen – in einer schmalen Schlucht, unter Netzen getarnt – die Lastwagen. Lagerfeuer prasselte und Tee dampfte. Das lachende Gesicht von Jack Eason-Smith, dem Kommandeur der Patrouille, tauchte aus der Dunkelheit auf, und dann erblickte Stirling Fraser und Lewes.

Diese beiden Offiziere waren mit acht ihrer zehn Mann vor einigen Stunden eingetroffen. Ihre Erfahrungen waren mehr oder weniger die gleichen wie die Stirlings. Auch ihre Trupps waren bei der Landung versprengt worden, und sie hatten stundenlang nach den Fallschirmen mit der Ausrüstung gesucht. Gefunden hatten sie die Behälter mit den Sprengkapseln und Zündern, aber keine mit Bomben. So waren auch sie nicht einsatzfähig gewesen. Sie hatten genügend Verpflegung, um sich in Richtung Küste in Marsch zu setzen und festzustellen, wo sie sich eigentlich befanden. Einer der Leute hatte ein gebrochenes Bein und musste zurückgelassen werden. Ein zweiter war beim Lande-Aufprall wahrscheinlich bewusstlos geschlagen und dann vom Sturm in die Wüste hineingetrieben worden. Gefunden wurde er nie.

Stirling trank Tee und Whisky, dachte aber keinen Moment an Schlaf.

Er war davon überzeugt, dass die Männer, die er durch sein Glas gesehen hatte, Sergeant Yates mit seinem restlichen Trupp gewesen sein musste. «Sie können nicht weit weg sein. Um 17.00 Uhr gestern haben sie die richtige Richtung eingeschlagen».

Beim Hellwerden schickte Eason-Smith einen LKW aus, um die Männer zu suchen. Nachdem dieser stundenlang kreuz und quer durch die Wüste gefahren war, kehrte er leer zurück. Stirling erfuhr erst nach Ende des Krieges, was geschehen war. Sergeant Yates hatte auf dem alten Wüstenpfad die richtige Richtung nach rechts gewählt. Seine Männer aber, überzeugt davon, dass er sich irre, überredeten ihn schliesslich dazu, umzukehren und nach links abzubiegen. Sie waren die ganze Nacht hindurch marschiert. Am nächsten Tag hatten sie einen Lastwagen gesehen – es war bestimmt der von Eason-Smith ausgesandte; sie aber hatten ihn für einen feindlichen LKW gehalten und Deckung genommen. Nach drei Tagen Herumirren in der Wüste waren sie von einem feindlichen Spähtrupp gesichtet und gefangen genommen worden.

Bei Tagesbeginn traf Paddy Mayne mit seinen neun Mann ein. Mayne war schon im Laufe der Nacht bis auf 1,5 km an den Treffpunkt herangekommen, hatte aber beschlossen, bis Tagesanbruch zu warten, um ganz sicher zu gehen. Auch er war nicht einsatzfähig gewesen und in Richtung Küste marschiert, um den Kurs zum Treffpunkt zu finden. Zwei seiner Leute waren so schwer verletzt worden, dass er sie zurücklassen musste.

Von den beiden Trupps Bonnington und McGonigal war keine Spur zu entdecken.

Den ganzen Tag und die ganze nächste Nacht wartete Stirling am Rendezvousplatz. Er hoffte immer noch, dass mehr seiner Leute eintreffen würden. Von McGonigals Gruppe hat man nie mehr etwas gehört. Sie müssen alle umgekommen sein.

Einige Tage später erfuhr Stirling, was mit Bonnington geschehen war. Dem Piloten der Maschine, der diesen Trupp geflogen hatte, war es nicht möglich gewesen, den Kurs zur Abwurfzone zu finden. In seiner Verzweiflung hatte er schliesslich zum Boden gefunkt, dass er sich verfliegen habe und um eine Peilung für die Landung gebeten. Der Funkspruch war von den Deutschen aufgefangen worden. In perfektem Englisch hatten sie ihn auf ihre Landebahn geführt und die ganze Gruppe gefangengenommen.

Nach 36 Stunden gab Stirling die Hoffnung auf, noch mehr Angehörige seiner Einheit retten zu können. Von den 55 Mann und sieben Offizieren, die an der Operation teilgenommen hatten, waren nur 18 Mann und vier Offiziere übriggeblieben. Das Unternehmen war nicht nur ein Misserfolg, es war eine Katastrophe ...



Stirling, von Natur ein zäher Optimist, war nicht leicht unterzukriegen. Seine Erfahrung hatte ihm ohne Zweifel bewiesen, dass sein strategisches Konzept richtig sei. Besonders der Umstand, dass er in den vergangenen Tagen entlang der Wüstenflanke des Feindes gewandert war – ungehindert und unbemerkt – bestärkte ihn in der Überzeugung, dass er recht hatte. Selbstverständlich machte er sich Vorwürfe wegen der Pannen, die aufgetreten waren. Niemals mehr würde er erlauben, dass wichtige Ausrüstungsgegenstände voneinander getrennt verpackt und abgeworfen würden. Ausserdem kam er allmählich zu dem Schluss, dass Fallschirmabsprung nicht das beste Mittel sei, um Wüstenziele zu erreichen. Wenn die Patrouille der L.R.D.G. sie abholen konnte, warum sollte diese sie nicht auch hinbringen können?

Stirlings dringendstes Problem war, wie er noch einmal zum Einsatz kommen könnte. Würde das Hauptquartier Mittlerer Osten ihm einen zweiten Versuch genehmigen? Wenn er an die feindliche Einstellung im Büro des Adjutant General dachte, fürchtete er ein «Nein». Auchinleck und Ritchie waren zuverlässige Freunde, aber vollauf mit ihrer eigenen Offensive beschäftigt.

Unter allen Umständen musste vermieden werden, dass sie zur Ausbildungsbasis zurückgeschickt würden. Dies jedoch brachte eine weitere Schwierigkeit. Ohne Genehmigung des Adjutant General konnte er keine neuen Leute rekrutieren. Daraus ergaben sich zwei Schlussfolgerungen: Erstens musste er den nächsten Einsatz mit den verbliebenen 18 Mann und vier Offizieren durchführen. Zweitens musste er sich in Bezug auf Nachschub auf eine kämpfende Fronttruppe stützen. Er wollte sich zum Hauptquartier der 8. Armee begeben und sehen, welches Abkommen er unter der Hand treffen könnte.

Die Patrouille der Long Range Desert Group führte die Einheit durch die Wüste in die Oase Siwa, immerhin eine Strecke von 400 km. Stirling beauftragte seine drei Offiziere zu versuchen, die Männer auf dem Luftweg nach Kabrit bringen zu lassen, damit diese alle brauchbaren Ausrüstungsgegenstände und Waffen zusammenpacken und innerhalb einer Woche nach Siwa zurückkehren könnten. Bis zu diesem Zeitpunkt hoffte er, eine vorgeschobene Basis für das Detachment organisiert zu haben.



Als Stirling im Hauptquartier der 8. Armee ankam, musste er feststellen, dass die nun schon eine Woche andauernde Auchinleck-Offensive nicht zum besten stand.

Die in Siwa abgehörten Funknachrichten sprachen von raschen und grossen Geländegewinnen der britischen Truppen. Nun hatten sie – wie es schien – einen plötzlichen Rückschlag erlitten. Nach blitzschneller Umgruppierung seiner Armee, hatte Rommel zu einem seiner Überraschungsschläge ausgeholt und die Flanke der Alliierten umfasst. Eine seiner Spitzen war bei Maddalena 3 km tief in ägyptisches Gebiet eingedrungen. Der Befehlshaber der 8. Armee, General Cunningham, war in grösster Sorge. Er befürchtete, seine Truppen könnten abgeschnitten werden, und er könnte, falls er nicht sofortigen Rückzugsbefehl gäbe, das Gros seiner wertvollen Panzerwaffen verlieren.

General Auchinleck hingegen war der festen Überzeugung, Rommels Vorstoss sei nur ein Verzweiflungsschachzug gewesen. Er war sicher, der Feind verfügte nicht über genügend Reserven, um den Durchbruch abzudecken. Was auch immer geschähe, die 8. Armee durfte nicht zurückgehen. Am 24. November flog Auchinleck von Kairo ins Wüstenhauptquartier. Er befahl dem verwirrten und verzweifelten Cunningham endlich aufzuhören, in der Defensive zu denken und zu sprechen und seinen Angriff fortzusetzen. Am nächsten Tag übergab Auchinleck seinem stellvertretenden Chef des Generalstabes, General Ritchie, den Befehl über die 8. Armee.

Stirling war Zeuge eines Aktes in diesem Drama. Am Morgen nach seiner Ankunft teilte ihm ein Stabsoffizier mit, General Cunningham wünsche ihn zu sehen. Dem General war zu Ohren gekommen, dass Stirling die Kü-

stenstrasse zwischen Gazala und Tobruk beobachtet hatte, und er hoffte, von ihm etwas über die Feindlage erfahren zu können. Stirling wurde in ein kleines Zelt geführt und fand Cunningham an seinem Schreibtisch. Er war bestürzt, wie abgespant und müde der General aussah.

«Soweit ich verstanden habe, waren Sie vor einigen Tagen auf dem Höhenrücken oberhalb der Strasse Gazala-Tobruk. Können Sie mir sagen, was für Verstärkungen herangeführt werden? Mich interessiert besonders die Stärke der feindlichen Panzerwaffe.»

Viel konnte Stirling ihm nicht mitteilen. «Ich habe die Strasse ungefähr eine halbe Stunde lang beobachtet. Panzer habe ich nicht gesehen, nur Lastwagen mit Nachschubgütern.»

Die ganze Unterhaltung dauerte kaum fünf Minuten. Am gleichen Nachmittag erschien ein anderer Stabsoffizier bei Stirling und teilte ihm mit, dass der Befehlshaber der 8. Armee ihn zu sprechen wünsche. «Aber ich war doch bereits bei ihm», erklärte Stirling.

«Nein, das waren sie nicht», erwiderte der junge Mann vergnügt.  
«Wir haben einen neuen, Ritchie!»

Wiederum wurde Stirling in das Zelt geführt. Diesmal fand er einen zuversichtlich lächelnden General vor. «Ich habe gehört, dass das Wetter Ihnen einen Strich durch die Rechnung gemacht hat», sagte Ritchie freundlich. «Verdammtes Pech! Hohe Verluste?»

«Nicht allzu gross», antwortete Stirling vorsichtig. Dann stellte Ritchie die gleichen Fragen wie Cunningham. Die Unterredung war genau so kurz, und Stirling schlüpfte schnell aus dem Zelt, erleichtert darüber, dass der Befehlshaber mit seiner eigenen Schlacht zu sehr beschäftigt war, um Befehle für das L Detachment zu geben.



Stirling benötigte einige Tage, um die nächste Verlegung zu organisieren. Erst als Brigadier Marriott, direkt von der Front kommend, im Hauptquartier eintraf, bot sich Stirling ein Weg zu seinem Ziel. Marriott war Kommandeur der 22. Garde-Brigade. Ein netter, warmherziger Mann, der Stirling von Kairo her kannte. Marriott war amüsiert und beeindruckt von dem Unternehmungsgeist seines jungen Freundes und hörte sich dessen Probleme



me wohlwollend an. Stirling packte seine ganzen Sorgen aus. «Ich muss Anschluss an eine kämpfende Einheit finden, die bereit ist, mich mit Nachschub zu versorgen und mir weitgehend freie Hand lässt. Am besten ein wenig weiter weg vom Schuss. Liegt meine Basis nämlich zu nahe beim Hauptquartier, könnte ich in zu viel Papierkrieg verwickelt werden.»

Marriott dachte ein Weilchen nach. «Ich glaube, ich habe den richtigen Mann für Sie. Brigadier Denys Reid. Gerade habe ich erfahren, dass er mit einer Kampfstaffel – auch Überfallkommando genannt – Gialo eingenommen hat. Wie ich höre, hat er die Absicht, in den nächsten Wochen von dort aus zu operieren. Er ist ein prima Soldat, vergnügt und unternehmend. Ich bin überzeugt, er wird Sie mit offenen Armen empfangen. Ausserdem liegt Gialo so schön abseits», fügte Marriott hinzu und blinzelte Stirling an.

Gialo klang ganz nach dem köstlichsten Ort auf Erden. Es war eine Oase und lag augenblicklich viele Kilometer hinter den fluktuierenden feindlichen Linien. Die meisten Kämpfe in Afrika spielten sich auf einem schmalen Streifen entlang der Küste ab. Gialo lag 185 km landeinwärts und dadurch zur Zeit abseits der Fronten. Es war nahe genug am Feind, um als gute Ausgangsbasis für Stirlings Überfälle zu dienen und weit genug vom Hauptquartier der 8. Armee entfernt, um Stirling die erwünschte Unabhängigkeit zu sichern.

«Es klingt grossartig», sagte er. «Morgen früh geht's los nach Gialo.»

Marriott lächelte. «Reid ist ein sehr guter Freund von mir. Sagen Sie ihm, dass ich hoffe, er werde alles, was in seiner Macht steht, für Sie tun.»



## *Männer auf der Flucht*

Gialo war wirklich kein schöner Ort, obwohl er als Sahara-Oase bezeichnet wurde. Das Wasser war salzhaltig und nahezu ungenießbar. Vor einigen hundert Jahren ein Zentrum der Majabra, eines Araberstammes, der in Handelskarawanen durch die Wüste zog, war es jetzt ein armseliges versandetes Stückchen Erde mit ein paar schmutzigen Dörfern, einem Fort, einigen von den Italienern gebauten Häusern und einer Menge kümmerlicher Palmen.

Für Stirlings Zwecke hingegen war es der ideale Ort. Eine perfekte Ausgangsbasis für Anschläge auf die längs des Mittelmeeres verstreuten Feind-Flugplätze. Brigadier Reid empfing ihn so freundlich, wie Marriott es vorausgesagt hatte. Dieser unternehmungslustige, verwegene Soldat war ein wohlbeleibter, rotbackiger Mann mit einem kräftigen Händedruck. Er hatte Gialo über eine Strecke von 480 km von Jaghbub aus angegriffen und dabei nur so viel Benzin mitgeführt, wie er für den Vormarsch benötigte. Wäre sein Angriff schiefgegangen, hätte er für den Rückzug keinen Treibstoff mehr gehabt. Aber gerade diese Art des Hasardspieles feuerte seine Initiative an, und am Nachmittag des 25. Novembers zog er – nach einer Reihe geschickter Schachzüge – im Triumph in Gialo ein. Verständlich, dass ein Mann vom Schlage Reids an Stirling Gefallen fand. Er setzte das L Detachment sofort auf seine Verpflegungsliste und versprach Stirling jede ihm mögliche Hilfe und so viel Munition, wie er entbehren könnte.

Gialo hatte aber auch noch aus anderen Gründen eine Schlüsselposition. Zwei Tage nach Stirlings Ankunft traf Major Don Steele ein. Er war der Kommandeur der A Squadron\* der Long Range Desert Group und kam aus Siwa, um in Gialo eine vorgeschobene Basis für seine Squadron zu schaffen. Seine Abteilung war 30 Mann stark und verfügte über 15 oder 16 Lastwagen, welche mit Waffen, Landkarten, Funkgerät und Nachschubgü-

\* A-Squadron = Abteilung A

tern aller Art beladen waren. Auf diese Leute setzte Stirling seine Hoffnung. Er erzählte Steele von seiner Absicht, eine Reihe von Überfällen auf feindliche Flugplätze durchzuführen und fragte ihn, ob er nicht die Zubringerdienste übernehmen könnte.

Steele hörte ihm mit Interesse zu. – Die Long Range Desert Group war erst vor 16 Monaten ins Leben gerufen worden. Ihre ursprüngliche Aufgabe bestand in Aufklärung und Spionage. Sie entledigte sich dieser Aufträge durch die Entsendung von Spähtruppen, die sie in 1,5-Tonnen-LKW Hunderte von Kilometern hinter die feindlichen Linien schickte, wo sie sich nahe der Küstenstrasse verbergen mussten, um den Verkehr auf ihr genau zu beobachten. Der grösste Teil der Informationen über die Nachschubwege und Bewegungen des Feindes, über welche die 8. Armee verfügte, stammten von den Funkwagen dieser kleinen Verbände.

Erfinder dieser Formation war ein hervorragender Gelehrter, Brigadier Bagnold. Als Mitglied der Royal Society\* hatte er nach dem Ersten Weltkrieg mit einem Buch begonnen, das den Titel «The Physics of Blown Sand and Desert Dunes\*\*» trug. Da es kaum Literatur über dieses Thema gab, hatte er sich entschlossen, seine Forschungen an Ort und Stelle durchzuführen. Zu jener Zeit war ein grosser Teil der Libyschen Wüste noch unbekannt und auf den Landkarten nicht erfasst. Bagnold begann damit, Forschungsreisen in Form von Wochenendausflügen zu organisieren, die von Kairo nach Siwa oder auf die Sinai-Halbinsel führten. Während der dreissiger Jahre wurden diese kurzen Streifzüge nach und nach zu weiträumigen Entdeckungsreisen über Strecken von 8'000 bis 10'000 km und erfassten den grössten Teil der Wüste, vom Sudan bis zum Mittelmeer. Finanziert wurden diese Expeditionen privat. Die begeisterten Teilnehmer zahlten pro Kopf und je 1'600 km 20 Pfund. Während der ganzen Zeit machte Bagnold sich Notizen für sein Buch und fand sogar noch Musse, den Sonnenkompass zu verbessern und Strickleitern sowie Stahlrinnen zu erfinden, um im Sand steckengebliebene Autos wieder flott zu bekommen.

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, stellte Bagnold, der Gelehrte, einen Plan für eine Truppe auf, die in den endlosen Weiten der Wüste hinter den

\* Royal Society = Royal Society of Sciences = Kgl. Gesellschaft der Wissenschaften.

\*\* The Physics of Blown Sand and Desert Dunes = Nicht ins Deutsche übersetzte Buch über «Die physikalischen Eigenschaften von Sandwehen und Wüstendünen».

feindlichen Linien operieren sollte. Diese Truppe war nach seinen Plänen so auszurüsten, dass sie, ohne zu ihrer Basis zurückkehren zu müssen, wochenlang in der Wüste leben konnte. Dadurch war sie in der Lage, zuverlässige Berichte über Ausrüstung und Bewegung des Feindes zu liefern. Im Sommer 1940 griff General Wavell die Idee auf, und so wurde die Long Range Desert Group geboren.

Bagnold sammelte so viele Teilnehmer seiner Vorkriegswüstenexpeditionen um sich, wie er nur finden konnte. Ausserdem erhielt er die Genehmigung, 30 Freiwillige aus den neuseeländischen Streitkräften anzuwerben. Vorbedingung für diese Aufgabe war Intelligenz und Widerstandsfähigkeit. Die libysche Wüste ist etwa 2 Millionen km<sup>2</sup> gross. An manchen Stellen ist der Wüstenboden hart und flach und über Hunderte von Kilometern von beängstigender Eintönigkeit. Andernorts gibt es Hochebenen, steilabfallende Höhenrücken oder felsigen Grund, der unvermutet von Senken oder trügerischem, weichen Sand unterbrochen wird.

Alle Angehörigen der Long Range Desert Group waren Spezialisten. Sie mussten lernen, ihre 1,5-Tonnen-Lastwagen in jeder Situation zu beherrschen und sie über Wüstenpfade, die bisher als unpassierbar galten, zu steuern, beladen mit Verpflegung, Benzin und Munition für Wochen. Sie mussten ihre Wagen reparieren können, wissen, wie vom Sand unbrauchbar gewordene Waffen wieder einsatzbereit gemacht werden und im Stande sein, ihr Funkgerät jederzeit in einwandfreiem Zustand zu erhalten. Sie mussten ihre Fahrzeuge durch gefährliche Schluchten oder tückischen Sand steuern können und wissen, wie man mit Theodoliten Entfernungen misst. Vor allem mussten sie die Navigation aus dem Effeff beherrschen. In der Wüste ohne jegliche Merkmale mussten sie sich ebenso zurechtfinden können, wie Matrosen auf hoher See.

Bagnold musste seine Einheit aus dem Nichts aufstellen; als einzige Hilfe stand ihm Colonel Prendergast (sein Stellvertreter) zur Verfügung, der später sein Nachfolger wurde. Allerdings hatte er die volle Unterstützung von General Wavell. Das Hauptquartier Mittlerer Osten arbeitete bereitwillig mit ihm zusammen, sogar dann, wenn er Forderungen stellte, die dort als merkwürdig empfunden wurden. Kennedy Shaw schrieb in seinem Buch:\* «Wir forderten z.B. Sandalen an, während alle anderen Stiefel tru-

gen. Von einem ägyptischen Ladeninhaber wollten wir den gesamten Bestand an Hosenklammern, weil es nichts Besseres gab, um Landkarten auf Kartentafeln zu befestigen; wir verlangten nautische Jahrbücher, obwohl wir keine Seeleute waren, Zehntonner-Diesellastwagen, obwohl wir nicht zum R.A.S.C.\*\* gehörten, 4,5 Haubitzen, die normalerweise nur die Artillerie benutzte, Kopftücher, wie Araber sie trugen, eine unglaubliche Menge an Reifen (die meisten Armeefahrzeuge fuhren, im Gegensatz zu uns, auf Strassen oder befahrbaren Pisten); wir baten um Flugzeuge und um einen mit Paraffinöl arbeitenden Kühlschranks, um die Impfstoffe in der Hitze Kufers aufbewahren zu können.»

«Einmal benötigten wir neue Theodoliten, um die beim Einsatz verlorengegangenen zu ersetzen. Der die Ausgabe überwachende Offizier war empört. Für was, in aller Welt, brauchten wir Theodoliten? Wir seien doch keine Pioniere! Er selbst sei 32 km mit nur einem Marschkompass durch die Wüste Sinai marschiert, und am Ende seines Marsches nur 360 m von seinem Kurs abgewichen. Als wir ihm klarmachten, dass er nach 640 km bereits einen Fehlkurs von 8 km gehabt hätte, ging ihm allerdings ein Licht auf.»

Das also war die Long Range Desert Group. In den 16 Monaten ihres Bestehens hatte sie sich einen beneidenswerten Ruf geschaffen; nicht nur ihrer Genialität und Tüchtigkeit wegen, sondern auch durch ihren Wagemut. Es war daher nur natürlich, dass Don Steele Stirlings Pläne aufregend und durchführbar fand. «Natürlich helfen wir Ihnen», sagte er. «Wir bringen Sie, wohin Sie wollen und holen Sie auch wieder ab.»



Stirlings Gefechtsstand war ein verfallenes Lagerhaus. Nachts brütete er im Schein einer Sturmlaterne an einem wackeligen Tisch über seinen Plänen. Die Lage auf dem Kriegsschauplatz hatte täglich ein anderes Gesicht. Durch das persönliche Eingreifen Auchinlecks in die Offensive der 8. Armee hatte sich das Blatt im kritischen Moment gewendet; Rommel war in vollem Rückzug nach Gazala.

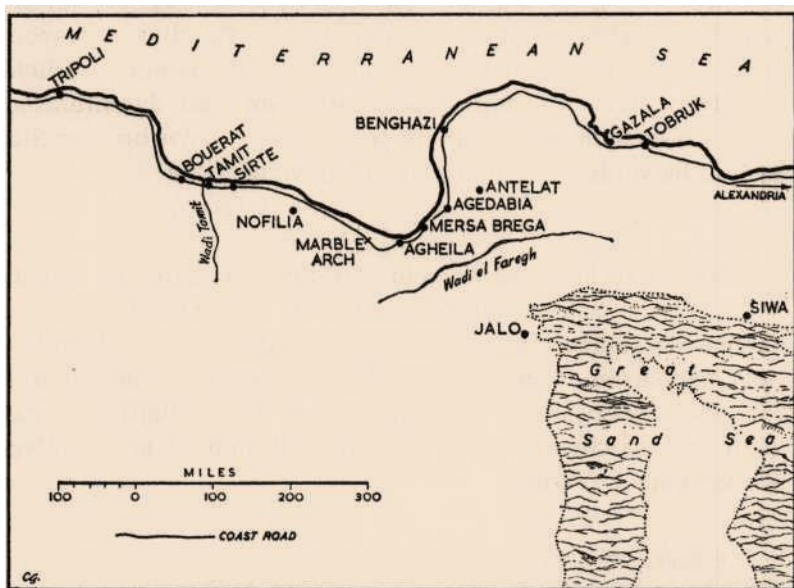
\* W.B. Kennedy Shaw: Long Range Desert Group

\*\* R.A.S.C. – Royal Army Service Corps = Fahrtruppen, Nachschubdienste.

Reid teilte Stirling mit, dass er Befehl bekommen habe, in die Gegend von Antelat-Agedabia zu verlegen, um dort mit Brigadier Marriott zusammenzutreffen. Z.Zt. fehlten ihm jedoch Benzin und Nachschub, und er glaube deshalb nicht, vor dem 22. Dezember, das sei in 3 Wochen, dort eintreffen zu können. Sollten Stirlings Leute in der Nacht vom 21., d.h. vor dem letzten Abschnitt seines Marsches, die Flugzeuge auf dem Flugplatz von Agedabia ausser Gefecht setzen können, würde das für ihn eine ausserordentliche Hilfe bedeuten. Seine Truppe fürchtete, auf den letzten Kilometern ihres Vormarsches keine Möglichkeit der Deckung vorzufinden. Dieser Vormarsch, erklärte er, wäre Teil eines allgemeinen Sturmangriffs auf Bengasi und ein Versuch, Rommels Streitkräfte einzukreisen, wenn diese sich nach Süden absetzen sollten.

Stirling war begeistert, Reid helfen zu können. Endlich jemand, der daran glaubte, dass seine Einheit im Stande sei, nützliche Arbeit zu leisten. Ein Trupp seiner Männer würde in der Nacht vom 21. Dezember den Flugplatz von Agedabia angreifen; andere Truppen könnten in der Nacht vom 14. Störmanöver durchführen. Das wäre dann Phase I, Phase II sollte aus

Karte 2: Einsätze von der Oase Gialo aus gegen die In Feindeshand befindlichen Küstenstreifen im Dezember und Januar 1941-42.



mehreren Besuchen auf vorgeschobene Flugplätze bestehen – und zwar in der Zeit vom 25. bis 28. – wenn der Hauptantritt auf Bengasi unmittelbar bevorstand.

In den nächsten Tagen tauschten die drei Männer in aller Offenheit ihre Gedanken aus. Sie hatten viele gemeinsame Züge. Alle drei waren sie in dem Sinne Abenteurer, als sie, um ihr Ziel zu erreichen, ohne zu zögern zu unkonventionellen Methoden griffen. Während jedoch die ‚E’-Force\* und die Long Range Desert Group anerkannte Einrichtungen waren, wusste das L Detachment, dass es sich erst bewähren musste.

\*

Die Pause vor dem Einsatz war für Stirling und seine drei Offiziere eine Zeit nervlicher Belastung. Einerseits probten sie eine neue Methode der Nachtüberfälle und andererseits lebten sie in ständiger Sorge, irgendjemand aus dem Hauptquartier Mittlerer Osten oder auch nur der 8. Armee könnte entdecken, wo sie steckten und sie nach Kabrit zurückbeordern. Sie baten sowohl Reid als auch Steele, sie möglichst in keiner Meldung zu erwähnen und ersuchten darum, nicht einmal jüngeren Offizieren gegenüber ihre Pläne zu verraten. Unbedingte Geheimhaltung dem Feind gegenüber war ausschlaggebend, aber Geheimhaltung gegenüber dem britischen Generalstab ebenso.

In den nächsten Wochen lebten sie daher wie «Männer auf der Flucht». Mit ihren Bärten und Bomben sahen sie auch so aus. Nur ihre guten Manieren passten nicht ganz ins Bild. Stirling machte die erschreckendsten Vorschläge mit so sanfter Stimme, dass es oft schwierig war, ihn überhaupt zu verstehen. Jock Lewes, der alles mit dem Intellekt anging, versuchte Stirlings begeisterte Vorschläge in eine logische Ordnung zu zwingen. Bill Fraser hörte schweigend zu, und Paddy Mayne gähnte und ging ins Bett. Stirlings Pläne waren peinlich genau ausgearbeitet. Er und Mayne würden mit zehn Mann in zwei Tagen, zusammen mit einer Patrouille der L.R.D.G., zum Flugplatz Sirte aufbrechen. Der Platz lag 560 km von Gialo entfernt an der Küste und galt als einer der grössten und wichtigsten Flugplätze des Feindes. Zwei Tage später würde sich Jock Lewes mit einem zweiten Trupp zum Flugplatz von Agheila aufmachen, der ebenfalls an der Küste, jedoch

\* ‚E’ Force = Sondereinheit E = die Kampfstaffel des Brigadier Reid.

nur 260 km entfernt lag. Beide Überfälle würden in der Nacht vom 14. auf den 15. Dezember erfolgen. Bill Fraser musste noch 10 Tage in Gialo bleiben und dann erst nach Agedabia aufbrechen, um das Reid gegebene Versprechen einzulösen und den Überfall am 21. Dezember durchzuführen.



Gus Holliman, ein untersetzter blonder Engländer, der vorher im Panzerkorps gewesen war und jetzt eine aus Rhodesiern bestehende Patrouille der Long Range Desert Group befehligte, war abkommandiert worden, um Stirling und Mayne zu ihrem Zielort zu begleiten. Im ersten Morgenlicht des 8. Dezember brachen sie in sieben Drei-Tonnern auf. Sie waren im Ganzen etwas mehr als 30 Mann, 12 in Stirlings Trupp und 20 in der Patrouille von Holliman. Die LKW wurden rosa und grün angemalt, eine Farbenzusammenstellung, die in Gialo etwas merkwürdig wirkte, in der Wüste jedoch ausgezeichnet tarnte. Die Wagen waren voll bepackt mit Benzin, Waffen, Ersatzreifen, Wasser, Decken, Tarnnetzen, Verpflegung, Munition und anderen wichtigen Dingen.

Im ersten Wagen sassen Gus Holliman und der rhodesische Navigator, Mike Sadler. Im nächsten Wagen folgten Stirling und Mayne. Die Männer mussten sich selbst einen Platz erobern – sie ritten teilweise ganz oben auf der Ladung. Obwohl die Nacht bitterkalt war, brannte die Sonne mittags so stark, dass gegen 11.00 Uhr die Leute mit dem unvermeidlichen Striptease begannen und sich aus Jacken und Pullovern schälten.

Um 12.00 Uhr hielt die Kolonne, um es dem Navigator zu ermöglichen, die mittägliche Standortbestimmung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde Mittagspause gemacht, und zwar mit sehr viel verlockenderen Rationen, als den bei der Armee sonst üblichen. Die Long Range Desert Group war für ihre gute Verpflegung bekannt, besonders für ihr Irish Stew und ihre neuseeländischen Büchsensteaks.

Sobald es dunkel wurde, hielt die Kolonne für die Nacht. Diesmal kontrollierte Mike Sadler ihren Standort nach den Sternen. Dann begann die Abendarbeit. Die Mechaniker machten sich an die Wagenpflege, die Soldaten reinigten ihre Waffen und flickten Reifen, denn es gab immer wieder



Reifenpannen. Der Funker stellte das Gerät auf die Wellenlänge des Hauptquartiers der Long Range Desert Group ein, um den täglichen Funkspruch aufzunehmen, der entschlüsselt werden musste. An diesem Abend gab es keine besonderen Nachrichten, und die Meldungen vom Kriegsschauplatz waren die gleichen geblieben. Rommel stand in Ghazala und die 8. Armee verschnaufte vor dem nächsten Angriff.

Stirling und Mayne saßen am Lagerfeuer über ihren Karten. Im Gegensatz zu den frontnahen Gebieten, wo Feuer und Licht streng verboten waren, brauchten sie so weit im Innern der Wüste nicht vorsichtig zu sein. Selbst wenn ein feindliches Flugzeug sie sichtete, würde es sie für arabische Nomaden halten. Tatsächlich sahen sie ab und zu arabische Lagerfeuer in der Feme.

Stirling wunderte sich hingegen, wie wenig tagsüber in ihr Gesichtsfeld geriet. Es war die gleiche lastende Einsamkeit wie auf hoher See. Die Tatsache, dass entlang der Küste zu gleicher Zeit ein Kampf auf Leben und Tod tobte, war geradezu unvorstellbar, herrschte doch hier, in der Wüste, absoluter Frieden. In den ersten drei Tagen war kein wie immer geartetes Lebenszeichen zu entdecken, nicht einmal eine Karawane zog in der Feme vorüber; nichts als endloser Sand, Felsen, Senken und gelegentlich ein verschwommener Höhenzug am Horizont. Mit Ausnahme des üblichen Reifenärgers hatten sie keine Pannen. Am dritten Tag brach allerdings einer der Lastwagen zusammen, und es dauerte Stunden, bis die Lenkung repariert war. Die Kolonne hatte jedoch eine so gute Durchschnittsgeschwindigkeit eingehalten, dass Mike Sadler den Männern beim Halt am Abend mitteilte, sie befänden sich bereits 112 km südlich von Sirte.

Am nächsten Tag wurde es schwieriger. Der Boden war plötzlich felsig und rissig geworden; sie schafften nur 32 km in drei Stunden.

Als sie gegen 12.00 Uhr einen geschützten Platz für ihre Mittagspause und die Standortbestimmung suchten, kam ein italienisches Aufklärungsflugzeug in Sicht. Es nahm Kurs auf sie, und Holliman erkannte die Maschine als eine Ghibli. Alle Lastwagen der L.R.D.G. waren mit Lewis-Maschinengewehren auf Flugabwehrlafetten ausgerüstet. Sobald das Flugzeug nahe genug heran war, gab Holliman seinem schwarzbärtigen MG-Schützen Feuerbefehl. Die MG auf den anderen Lastwagen schlossen sich an, und eine Serie von Schüssen peitschte durch die Luft. Sie erzielten keinen

Treffer, und die Maschine warf zwei Bomben ab, die jedoch beide weitab irgendwo ins Gelände fielen. Dann drehte das Flugzeug ab und verschwand.

«Wir müssen so schnell wie möglich Deckung suchen, denn bestimmt werden sie mit mehreren Flugzeugen folgen», sagte Holliman. «Wenn sie uns einmal ausgemacht haben, passiert das meistens. Ich glaube, wir sollten zu der grossen, dicht mit Büschen bewachsenen Stelle zurückkehren, die wir vor drei Kilometern passiert haben. Vor uns scheint nicht viel Deckungsmöglichkeit zu liegen.»

Die Laster wendeten und ratterten holpernd, so schnell sie konnten, zurück durch die Wüste. Die Büsche boten schlechte Deckung, sie waren nur einen halben Meter hoch. Nachdem die Männer Tarnnetze über den Lastwagen befestigt hatten, zogen sie sich in sichere Entfernung zurück.

Während sie dalagen und auf den nächsten Schritt des Feindes warteten, erklärte Holliman Stirling die Situation. Die Ghibli war das Aufklärungsflugzeug des Feindes. Sie war langsam, aber wendig und konnte sozusagen auf einem Pfennigstück drehen. «Sie sollten sie einmal sehen, wie sie die Wüstenpfade entlangfliegt, wie ein Jagd-Terrier auf einer Kaninchenfährte», sagte er. Die Ghibli habe nur ein MG, könne nur zwei Bomben tragen und wäre nicht gepanzert. Dies war der Grund, warum die Patrouillen diese Flugzeuge gewöhnlich unter Feuer nähmen, in der Hoffnung, sie ausser Gefecht zu setzen, bevor sie ihren Funkspruch an ihren Einsatzflughafen absetzen konnten. Bei Jagdflugzeugen oder Bombern sei es jedoch unerlässlich, Deckung zu nehmen, oder, wenn dies nicht möglich sei, sich flach auf den Boden zu werfen und bewegungslos liegen zu bleiben. Zurückzuschiessen hätte selten Sinn, man mache den Flugzeugführer bloss auf sich aufmerksam.

Sie hörten das Dröhnen von Flugmotoren und sahen drei Bomber im Anflug. Die Maschinen flogen suchend in niedriger Höhe. Sie nahmen Kurs auf den etwa 500 m langen, buschbewachsenen Platz. Holliman hoffte schon, sie hätten die Gruppe vielleicht nicht entdeckt. Da aber wendeten die Maschinen, und eine nach der anderen stiess mit schrillum Pfeifen, das in Heulen überging, auf sie herunter. Da die Flugzeugführer nicht genau wussten, wo ihre Ziele versteckt lagen, beharkten sie das ganze Buschgelände 15 Minuten lang mit MG und warfen Bomben.

Den Männern am Boden schien es, als ob die Geschosse überall um sie herum einschlugen. Und als sie sahen, wie sich die Bomben aus ihren Aufhängevorrichtungen lösten und auf sie zutaumelten, hielten sie es für undenkbar, dass die Abteilung ohne einen hohen Blutzoll davonkommen könnte. Als die Flugzeuge weg waren, stellten sie fest, dass kein Mann verletzt und kein LKW beschädigt war. Sie empfanden dies als reinstes Wunder.

Holliman schlug vor, gleich an Ort und Stelle die Mittagsrast abzuhalten. Erst um 14.00 Uhr brachen sie wieder auf. Jetzt kamen sie schneller voran, und um 16.30 Uhr teilte Sadler ihnen mit, dass sie nur noch 65 km von Sirte entfernt seien. Normalerweise näherte sich die L.R.D.G. bei Tageslicht nie weiter den feindlichen Küstenstellungen. Da aber Bodennebel aufkam, und es in einer Stunde dunkel sein würde, entschied sich Holliman zum Weiterfahren. Er beabsichtigte, die Stirling-Gruppe auf eine Anhöhe zu bringen, die ca. 5 km von der Küstenstrasse und 5 km vom Flugplatz entfernt lag. Dann könnten sie am nächsten Tag von der Höhe herab ihre Ziele beobachten.

Plötzlich ein Schrei, eine andere Ghibli kam in Sicht. Dieses Mal griff sie aber nicht an und flog sehr hoch, um selbst nicht beschossen zu werden. Die Maschine kreiste ein- oder zweimal über ihnen und verschwand wieder. «Es ist für sie zu spät, um uns noch durch Flugzeuge verfolgen zu lassen», sagte Holliman, «aber sie wird bestimmt melden, wo wir sind», sagte Holliman.

«Ich möchte nur wissen, was sie glauben, das wir im Schilde führen», meinte Stirling.

«Vielleicht halten sie uns für die Vorhut der 8. Armee», warf Sadler ein.

«Wenn es ‚Eyeties‘\* sind, werden sie wohl die Hosen voll haben», bemerkte Holliman.

Die Kolonne setzte ihren Weg fort. Es war bald stockdunkel, und sie waren bis auf 30 km an ihren Bestimmungsort herangekommen. Die restliche Strecke musste ohne Licht gefahren werden.

Zwei Stunden später, um 21.00 Uhr, meldete Sadler, dass sie noch 6 km von der Küstenstrasse und 1 km von ihrem Zielort entfernt seien. «In zehn Minuten sind wir dort.»

Gerade in diesem Augenblick kam ein Zeichen vom hintersten Lastwa-

\* Eyeties – englischer Spitzname für die Italiener

gen, dass er im weichen Sand steckengeblieben sei. Die übrigen Fahrzeuge hielten an und stellten ihre Motoren ab. Da hörten die Männer plötzlich zu ihrer Verblüffung Stimmen aus einiger Entfernung. Dann das Anlassen eines Motors, aufgeregtes Geschrei und das Geräusch des auf Touren gebrachten Motors sowie noch lauterer Gebrüll.

«Die Küstenstrasse», erklärte Sadler, «sie macht hier anscheinend einen Bogen landeinwärts, und wir sind praktisch bereits auf der Strasse. Der Teufel hole diese Landkarten, warum können sie auch nie stimmen.»

«Es klingt ganz so, als ob Streifen fahren», meinte Holliman. «Sie haben die Meldung von der Ghibli bekommen, dann haben sie uns gehört und jetzt wissen sie nicht, woran sie sind.»

Stirling reagierte augenblicklich. «Wir können es uns nicht leisten, diesen Einsatz in Gefahr zu bringen», sagte er zu Mayne und Holliman. «Alles steht auf dem Spiel. Da wir aber anscheinend ein Empfangskomitee vor uns haben, halte ich es nicht für sehr gescheit, alle unsere Eier in einem Korb zu haben. Wir müssen unseren Plan etwas ändern und uns aufteilen. Ich werde einen Sergeanten mitnehmen und wie vorgesehen nach Sirte gehen. Sie nehmen den Rest der Leute und fahren weiter zum Flugplatz Tamit, wo Sie auf jeden Fall immer noch den Überraschungseffekt auf Ihrer Seite haben. Wenn einer von uns Pech hat, hat vielleicht der andere Glück.»



Tamit war ein Ort an der Küste, ungefähr 50 km von Sirte entfernt. Es war bekannt, dass es dort einen neuen Flugplatz gab. Die beiden Männer nickten zustimmend, und Stirling erläuterte den Rest seines Planes. Er würde mit dem Sergeanten noch 3 km weiter gehen – bis jenseits des Flugfeldes – und versuchen, von der anderen Strassenseite, von einer Anhöhe aus am nächsten Morgen eine gute Übersicht über den Flugplatz zu bekommen. Ihren Überfall würden sie im gleichen Moment starten, in dem Maynes Gruppe Tamit angriff, d.h. um 23.00 Uhr. Drei von Hollimans LKW sollten Stirling und drei weitere Mayne und seine Leute unmittelbar nach dem Einsatz abholen. Beide Gruppen würden dann, unabhängig von einander, 125 km wüsteneinwärts zu einem gemeinsamen Treffpunkt fahren.

Stirling vereinbarte mit der L.R.D.G. ein Treffen um 0.45 Uhr, gleich nach Beendigung seines Überfalls. «Was soll ich für ein Erkennungszeichen geben, Gus», fragte er. «Legen Sie einen Busch etwa 3 km vom Flugplatz entfernt, Richtung Tamit, mitten auf die Küstenstrasse», sagte Holliman. «Wir werden auf die Minute pünktlich sein.»

Stirling wählte Sergeant Brough als seinen Begleiter. Der im Sand steckengebliebene Lastwagen war mit Hilfe von Sandmatten freigekommen und die Kolonne startbereit. Stirling bat Holliman, beim Wegfahren soviel Krach als nur möglich zu machen, um den feindlichen Streifen vorzutäuschen, dass alle abgefahren seien. Da sie vermeiden wollten, dass Fussspuren ihre Anwesenheit verrieten, sprangen Brough und Stirling auf das Trittbrett eines der Wagen und fuhren 50 m mit, bis sie harten Boden unter sich hatten.

Die beiden fühlten sich richtig verlassen, als das Motorengeräusch der Wagen langsam erstarb. Ihren Berechnungen nach lag das Flugfeld 5 km entfernt, und von dort aus würden sie noch 3 km zu gehen haben, um die jenseits gelegene Anhöhe zu erreichen. Aufmerksam suchten ihre Augen die Strasse nach Stolperdraht oder Posten ab, aber ohne Hindernis erreichten sie den Rand des Flugplatzes. Soeben noch in unwegsamer Wüste, tauchte im nächsten Moment der schattenhafte Umriss eines Flugzeugs vor ihnen auf.

«Vorsichtige Erkundung wäre jetzt angezeigt, damit wir uns nachher richtig orientieren können», schlug Stirling vor. «Schauen Sie dorthin, Sir, dort stehen ganze Massen», sagte Brough.

Sie gingen auf eine lange Reihe von Flugzeugen zu; ihre Aufgabe schien einfach zu leicht zu sein. Stirling hätte am liebsten seine Bomben gleich angebracht, beschloss aber, dass dies den anderen gegenüber nicht fair sein würde. Jedes in Sirte ausbrechende Feuer wäre von Tamit aus zu sehen, und sein vorzeitiger Überfall könnte Mayne um den Überraschungseffekt bringen, mit dem dieser für die nächste Nacht rechnete.

Die zwei Männer setzten ihren Weg rund um das Flugfeld fort. Plötzlich stolperte Stirling über etwas, und ein entsetzter Angstschrei durchschnitt die Luft. Zwei in Decken gewickelte Soldaten hatten in einer Mulde gelegen und geschlafen. Ihr Schrei war gehört worden, und einer der Wachtpo-

sten feuerte eine Salve in die Dunkelheit. Stirling und Brough beeilten sich, vom Flugplatz weg und hinein in die Wüste zu kommen. Inzwischen wurde immer mehr geschossen, und der ganze Platz hallte wider von wildem Geschrei; sie hörten sogar eine italienische Stimme alle Heiligen um Hilfe anflehen. Dann begann ein Flak-Geschütz in Richtung Meer zu schiessen. Stirling erkannte, dass der Feind zum Schluss gekommen war, Angriffe vom Landesinnern her würden stets durch Kommandotruppen unterstützt werden, die man an der Küste absetzte\*.

Stirling und Brough steuerten auf ihre relativ sichere Anhöhe zu. Noch mindestens eine halbe Stunde lang hörten sie weiteres Schiessen.

«Es ist so tröstlich, zu wissen, dass der Feind noch mehr Angst hat als wir», lachte Stirling.

Nach einer Stunde erreichten sie die langgezogene, niedrige Erhebung, die sie auf ihrer Karte ausgesucht hatten. Die Sträucher boten gute Deckung, und bald waren beide Männer eingeschlafen. Sie erwachten frühzeitig und stellten fest, dass sie eine gute Sicht über die Sanddünen hatten, die sich entlang der 3 km entfernten Küste hinzogen. Zu ihrer Rechten, ungefähr 8 km entfernt, konnten sie die weiss getünchten Häuser von Sirte in der Sonne leuchten sehen – und knapp davor der Flugplatz...

Alles schien wieder friedlich zu sein, und während des Vormittags starteten und landeten die Flugzeuge, als sei nichts geschehen. Ihrer Schätzung nach waren es etwa 30 Maschinen, in der Hauptsache italienische Bomber, vom Typ Caproni. Sieprägten sich die wichtigsten Merkmale des Platzes ein, und da sie nichts anderes mehr zu tun hatten als zu warten, liessen sie sich wieder zum Schlafen nieder. Gegen Mittag erwachte Stirling durch eine weibliche Stimme. Er blieb ruhig liegen. Dann hörte er Gelächter und vernahm arabische Worte. Er spähte durch die Büsche: Kaum mehr als 10 m entfernt, bearbeiteten zwei Araberfrauen ein Stück Land. In dieser endlosen Wüstenlandschaft war er so idiotisch gewesen, ausgerechnet den anscheinend einzigen bebauten Flecken in ganz Libyen als Versteck für sie auszuwählen. Da er nicht genug über die Araber wusste, konnte er nicht wagen, gesehen zu werden. Brough erwachte, und Stirling gab ihm schnell

\* In dieser Nacht fing das Hauptquartier Mittlerer Osten in Kairo eine verstümmelte Nachricht des Feindes auf; es war ein Hilferuf des Bürgermeisters von Sirte, in dem dieser erklärte, die Stadt würde belagert.

ein Zeichen, sich nicht zu rühren. Drei Stunden lagen die beiden ohne Bewegung, aus Angst entdeckt zu werden. Von Stunde zu Stunde schien der Boden härter. Endlich packten die Frauen ihre Sachen zusammen, hoben ihren Korb auf den Kopf und gingen weg.

Stirling und Brough beobachteten wieder den Flugplatz. Nach einer Stunde bemerkte Brough, dass immer zwei oder drei Flugzeuge zusammen starteten und nicht wieder zurückkehrten. Die beiden sahen dies mit wachsendem Unbehagen. Kein Zweifel: der Flugplatz wurde geräumt. Am späten Nachmittag war er leer. Stirling bereute den Erkundungsgang in der vorherigen Nacht bitter. Niemals hätte er sich bemerkbar machen dürfen, zu einer Zeit, da der Feind schon in erhöhter Alarmbereitschaft war. Jetzt blieb ihnen nichts anderes übrig, als die Zeit bis zum Treffen mit Gus Holliman totzuschlagen.

Die Küstenstrasse lag nur 3 km entfernt. Sie erreichten sie um 22.30 Uhr. Die Strasse war ausgestorben. Von 23.00 Uhr an suchten sie den westlichen Himmel ab, um Zeichen von Maynes Überfall zu entdecken. Es wurde 23.30 Uhr, schliesslich Mitternacht, doch die nächtliche Ruhe blieb ungestört. Kein Zweifel – auch Maynes Angriff war schiefgegangen.

Stirling malte sich schon das Schlimmste aus. Nach all den Wochen anstrengendster Arbeit stand die Einheit vor einem restlosen Misserfolg. Es war kaum anzunehmen, dass man ihm jemals noch eine Chance geben würde. Er konnte sich die Befriedigung auf dem Gesicht von Major Smith ausmalen, wenn dieser von der Auflösung der S.A.S. erfahren würde. Doch da! – Ein Riesenblitz erhellte den westlichen Himmel, dann folgten Explosion auf Explosion – schnell hintereinander. Stirling und Brough tanzten fast vor Freude. «Was für eine herrliche Arbeit», jubelte der Sergeant, «fast lohnt es sich, in der Armee zu sein.»

Die Qual des Wartens war vorüber. Der Himmel begann sich rötlich zu färben. Um Mitternacht schnitt Brough einen Busch ab, und Stirling legte ihn mitten auf die Strasse. Dann schob er ihn jedoch etwas zur Seite, denn er wollte nicht gerade eine deutsche Kolonne aufhalten, aber doch vermeiden, dass Holliman den Haufen Zweige übersehen könnte. In einiger Entfernung tauchten Schweinwerfer auf.

«Captain Holliman hat zugesagt, Punkt 0.45 Uhr hier zu sein», bemerkte Sergeant Brough, «und das ist es jetzt gerade.»

«In diesem Falle sind sie es», erklärte Stirling. «Wir werden den Strauch etwas mehr in die Mitte der Strasse schieben.»

Sie horchten angespannt auf das Lastwagengeräusch. «Es sind bestimmt die L.R.D.G.», versicherte Brough.

Sie waren es. Holliman entdeckte den Haufen Zweige, und seine drei Lastwagen hielten. Als er Stirlings Geschichte hörte, bedauerte er ihn ehrlich, und gemeinsam beobachteten sie fast neidvoll die flackernde Glut am Himmel über Tamit.

«Es ist wie das Nordlicht in vollster Pracht», meinte Holliman bewundernd.

Nun beschloss Stirling, die Strasse zu verminen. Brough fand einige passende Schlaglöcher in der Asphaltdecke und legte nach einigem Graben drei Druckminen, die unter dem Gewicht jeden Fahrzeug-Rades hochgehen würden.

Da sie noch genügend Zeit hatten, beschlossen sie zu warten, ob nicht etwa ein Opfer vorbeikäme. Tatsächlich: 10 Minuten später näherte sich schnell ein italienischer Lastwagen. Anscheinend waren die Italiener in Panik geraten, wegen der Feuersbrunst in ihrem Rücken in Tamit. Mit ohrenbetäubendem Knall und heller Stichflamme stürzte der Wagen krachend über den Strassenrand.

«Prima, Jungens, das war unser Abendvergnügen», sagte Holliman, «jetzt müssen wir aber Gas geben, damit wir rechtzeitig an unserem Wüsten-Treffpunkt eintreffen, um unseren sieghaften irischen Helden willkommen zu heissen.»



Um 8.30 Uhr morgens hatten sie die 130 km lange Strecke hinter sich gebracht. Mayne und seine Gruppen waren noch nicht da, und Stirling wartete bereits sorgenvoll. Um 11.00 Uhr meldete der Wachtposten: Bewegung am Horizont. Die Männer liessen alles liegen und stehen und starrten auf die winzigen Punkte. Bald konnten sie die Umrisse von drei LKW unterscheiden, schliesslich die rosa und grüne Bemalung. «Wollen wir sie nicht mit einem Siegessalut begrüessen?», fragte Cooper vergnügt. Jedermann griff zu Gewehr oder Maschinenpistole; alle begannen in die Luft zu ballern.

24 Flugzeuge waren ohne jeden eigenen Verlust zerstört worden. Mayne gab einen lakonischen Bericht über den Ablauf des Unternehmens, der je-



doch durch Zwischenbemerkungen der Corporals Seekings und Benett ständig belebt wurde. Sie hatten keinerlei Hindernisse angetroffen. Im Gänsemarsch waren sie auf das Flugfeld marschiert. Einige Minuten wie blind durch die Gegend stapfend hatten sie überhaupt nichts gesehen. Dann waren vor ihnen eine Reihe von Gebäuden aufgetaucht, die den hinteren Rand des Flugfeldes begrenzten. Ein schwacher Lichtschein war durch den Türspalt einer Hütte gefallen und Mayne war darauf zugeschlichen. Er hatte im Haus sprechen und lachen gehört. Offensichtlich handelte es sich um die Offiziersmesse. Er hatte die Tür aufgerissen. Scheinbar wurde ein grösseres Fest gefeiert, denn es befanden sich mindestens 30 Personen in dem Raum. Für den Bruchteil einer Sekunde hatte Totenstille geherrscht. Dann hatte Mayne den Raum mit seiner Maschinenpistole bestrichen und zum Schluss noch die Lichter ausgeschossen.

Einen Moment darauf hatten die Überlebenden zurückgeschossen. Die Kugeln sausten nur so durch die Fenster. Mayne liess vier Mann zurück, um die kleine ‚Schlacht im Saale‘ zu schlagen. Er selbst lief mit den restlichen fünf Leuten auf das Flugfeld und brachte die Bomben an den Flugzeugen an.

In 15 Minuten waren sie mit dem Flugplatz fertig; sie stellten fest, dass ihnen noch eine Bombe fehlte. Da war Mayne in das Cockpit der verbliebenen Maschine gesprungen.

«Zuerst dachte ich: der ist übergeschnappt», schreibt Seekings, «dann sah ich, dass er mit seinen blossen Händen das ganze Instrumentenbrett herausriss. Wie er das geschafft hat, werde ich nie begreifen.»

Die Schlacht um das Haus war geschlagen. Schon als er die vier Mann abstellte, hatte Mayne sie angewiesen, sich sofort nach der Schiesserei zu den Lastwagen der L.R.D.G. zu begeben, die ca. 3. km entfernt stehen würden. Inzwischen beeilte sich sein eigener Trupp, den Flugplatz zu verlassen. «Wir waren noch keine 50 m gelaufen», fuhr Seekings fort, «als bereits das erste Flugzeug explodierte. Wir blieben stehen, um uns das Schauspiel anzusehen, aber schon ging dicht neben uns die zweite Maschine in die Luft. Da machten wir, dass wir fort kamen. Aus sicherer Entfernung schauten wir aber doch noch einmal zurück. Was für ein Anblick! Überall explodie-

rende und brennende Flugzeuge und dazu das ohrenbetäubende Krachen-  
der detonierenden Bomben und das Zischen lodernden Treibstoffes.

Wir rannten wieder los. Da die L.R.D.G. alle paar Minuten Blinksignale  
gab, steckten wir unseren Kompass weg. Doch bald mussten wir feststellen,  
dass wir die falsche Richtung eingeschlagen hatten. Rechts von uns blitzte  
ein Licht auf, wir liefen darauf zu. Schnell wurde uns klar, dass auch der  
Feind Blinksignale gab. Glücklicherweise hatten wir noch ein anderes Er-  
kennungszeichen ausgemacht – einen Pfiff und einen Antwortpfiff. Wir  
pffiften, und zu unserer grossen Erleichterung kam ganz aus der Nähe die  
Antwort.

Ich lechzte nach etwas zum Trinken. Wir hatten kein Wasser mitgenom-  
men, und Mayne hatte ein ganz schönes Tempo draufgehabt. Sergeant  
,Jacko'\* reichte mir eine Wasserflasche – eine von den grossen, wie sie die  
Rhodesier benützten. Ich tat einen langen Zug. Als ich die Flasche absetzte,  
bekam ich keine Luft mehr. Zu spät begriff ich, dass ich mit reinem Rum  
meinen Durst gestillt hatte. In wenigen Minuten war ich betrunken; ich tor-  
kelte auf meinen Lastwagen zu und war trotz des holpernden Vehikels so-  
fort eingeschlafen.

Aufgewacht bin ich durch das Hämmern und Fluchen des Mechanikers,  
der sein Bestes tat, um die gebrochene Lenkung in Ordnung zu bringen.  
Jacko hatte Feuer gemacht und ein Gebräu aufgesetzt. Ich glaube, es war  
Mike Sadler, der Navigator, der ihm klarzumachen versuchte, dass wir nur  
wenige Kilometer von Sirte entfernt seien. Worauf Jacko ihm zur Antwort  
gab, es sei ihm scheissegal – auch, wenn wir nur wenige Meter entfernt  
wären – er wolle jetzt etwas Heisses trinken...

Mike war das erste Mal Navigator einer Patrouille. Unser Treffpunkt mit  
den restlichen Leuten der L.R.D.G. lag viele Kilometer weit draussen in  
der Wüste. Aber ungeachtet der miserablen Strasse und der Dunkelheit ka-  
men wir genau dort an. Eine Meisterleistung, die Mike noch oft wiederhol-  
en sollte.

Da wir bei der Reparatur des Lastwagens die Bremsen hatten ausbauen  
müssen, waren wir nicht imstande, anzuhalten und mussten daher direkt  
auf die Männer der Patrouille zurollen, die wie wild um sich schossen. Wir  
starben fast vor Schreck, denn wir nahmen an, dass sie uns versehentlich  
für den Feind hielten.

\* Jacko = Sergeant Jackson von der Rhodesischen L.R.D.G. Patrouille

Glücklicherweise schossen sie jedoch in die Luft, um uns einen königlichen Willkommensgruss zu entbieten. Auch sie hatten das Feuer und die Explosionen aus der Ferne gesehen.»



Stirling und Mayne kamen als erste wieder in Gialo an. Bill Fraser war am gleichen Morgen nach Agedabia aufgebrochen und Jock Lewes aus Agheila noch nicht zurück. Es dauerte noch drei weitere Tage, bis er und seine Leute auftauchten. Seine Männer taumelten aus den Lastwagen der L.R.D.G. – nur einen einzigen Gedanken im Kopf: Wasser! Nachdem sie sich satt getrunken und gegessen hatten, fingen alle gleichzeitig zu erzählen an. Mit dem Flugplatz hatten sie Pech gehabt. Agheila war nur ein Zwischenlandeplatz – nachts wurde er von allen Flugzeugen geräumt.

Jock Lewes hatte noch einen zweiten Trumpf in der Hand gehabt, den er Lt. Morris, dem Führer der L.R.D.G. Patrouille, erläuterte. Aus Abwehrberichten wusste er, dass eine Strassenmeisterei bei Mersa Brega öfters für inoffizielle Treffen wichtiger Stabsoffiziere und Generale benutzt wurde. Dieses Gebäude wollte er überfallen. Er hatte während der ganzen Fahrt einen italienischen Lancia-Wagen mitgeführt, der jetzt Verwendung finden sollte.

Seine Männer waren von dem Vehikel nicht begeistert gewesen. «Fast den ganzen Weg mussten wir das verfluchte Ding durch die Wüste schleppen», schrieb Sergeant Lilley. «Alle paar Meter blieb es im Sand stecken. Kaum hatten wir es herausgezerrt, hochgehoben oder ausgegraben, und es war ein paar Meter weitergefahren, fing das gleiche wieder von vorne an. Nur abwechselnd hatten wir den Lancia auftanken können, denn dieses Auftanken bedeutete jedesmal, dass man das Dieselöl aus einem 225 l-Fass in den Tank des Wagens umfüllen musste. Jeder, der den Schlauch ansaugte, um den Kraftstoff zum Fliessen zu bringen, bekam erst einmal auf alle Fälle den Bauch voll Öl. Wie wir diesen verdammten Lancia hassten!»

Jock Lewes erklärte seinen Leuten nun, warum er darauf bestanden hatte, den Wagen mitzunehmen. Sie würden im Lancia auf die Küstenstrasse fahren und auf eine Kolonne des Feindes warten, die ostwärts fuhr.

Dieser Kolonne würde sich der Lancia anschliessen und die LKW der L.R.D.G. konnten in angemessener Entfernung folgen. Am Gebäude der Strassenmeisterei angekommen, würden sie aus der Kolonne ausscheren, ins Haus eindringen und alle Offiziere, die drinnen waren, gefangennehmen.

Bis zu einem gewissen Punkt ging alles planmässig. Nach ungefähr zehn Minuten kam ein Konvoi vorbei und die britischen Fahrzeuge schlossen sich ihm an. «Da waren wir mitten auf der Strasse, in den britischen Lastwagen hingelümmelt, rauchend und quatschend, so als ob die Strasse uns gehörte. Ja, wir winkten sogar den an uns vorbeifahrenden feindlichen LKW. Wir kamen zur Strassenmeisterei und stellten uns dorthin, wo bereits ein halbes Dutzend Wagen parkten. Als Jock Lewes herauskletterte, kam ein Fahrer – ich glaube, auch aus einem Lancia – auf ihn zu und bat um Feuer. Lewes setzte ihn davon in Kenntnis, dass er britischer Offizier sei und befahl ihm, auf unseren Lastwagen zu springen, da er Gefangener sei. Das schien den Italiener köstlich zu amüsieren. Wahrscheinlich nahm er an, wir wären Deutsche und würden einen Scherz mit ihm machen. Er blieb nicht lange bei der irrigen Meinung und war dann nur zu froh, aufspringen zu dürfen.

Lewes und zwei oder drei andere gingen auf das Haus zu in der Absicht, die Tür einzuschiessen. Die Italiener auf dem Parkplatz hatten jedoch anscheinend die britischen Kennzeichen auf den LKW erkannt. Einer von ihnen hatte Alarm gegeben, und der Feind schoss aus dem Haus heraus. Lewes schrie uns zu, mit der Breda und der Bren zu antworten. Jim Almonds versuchte die Breda – nichts geschah. Ich selbst versuchte es – genau das gleiche. Die kalte Nacht hatte das Öl in den Waffen verhärtet. Rund um uns zischten die Kugeln. Schliesslich, nachdem ich die Hemmungen beseitigt hatte, funktionierte wenigstens die Bren.

Da die Übrumpelung missglückt war, musste Lewes seinen Plan vom Kidnapping der Generale aufgeben. Er teilte drei Mann ein, weiter auf die Strassenmeisterei zu schiessen, während er mit zwei Mann an Transportfahrzeugen, die wenige Meter weiter rechts standen, Bomben anbrachte. Das Gelände war voll von LKW, und so schaffte er es, in 20 Minuten zwischen 30 und 40 Bomben anzuheften.

Dann war es Zeit, sich abzusetzen. Die Männer sprangen auf ihre Laster. Wieder mit dem Lancia an der Spitze rasten sie die Küstenstrasse entlang

bis zu jener Stelle, wo sie in die Wüste abbiegen konnten.

Vier Tage später kehrte Bill Frasers Abteilung zurück. Sie konnten von allen den grössten Erfolg für sich buchen. Auf dem Flugplatz von Agedabia hatten sie ohne eigene Verluste 37 Flugzeuge zerstört. Sie hatten den Flugplatz um 20.00 Uhr erreicht, aber Schwierigkeiten gehabt, durch den Stacheldraht und die Wachen rund um den Platz zu kommen. Mehr als ein Posten war nur wenige Meter entfernt an ihnen vorbeimarschiert.

Sie konnten sich immer nur ein paar Meter vorwärtsbewegen, mussten oft über eine Stunde stilliegen. Erst gegen Mitternacht fanden sie eine Möglichkeit, zwischen die Flugzeuge zu gelangen. Von da an war alles einfach. Sie arbeiteten in zwei Gruppen, immer von einem Flugzeug zum übernächsten springend. Innerhalb von dreiviertel Stunden hatten sie an 37 Flugzeugen, meist C. R. 42, ihre Ladungen befestigt. Zu ihrem Ärger entdeckten sie, dass ihnen zwei Bomben fehlten. Da jedoch ihre erste Ladung bereits explodierte, war es höchste Zeit, dass sie wegkamen. Kurz darauf folgte wieder eine Explosion, und in kurzen Abständen die nächsten. Das darauffolgende Durcheinander auf dem Platz ermöglichte es ihnen, unentdeckt zu entkommen.

Um 4.30 Uhr früh erreichten sie den Rendezvousplatz, wo die Patrouille auf sie wartete. So schnell sie konnten, fuhren sie zum Wadi El Faregh, das sie beim Hellwerden erreichten.

Die «E-Force» von Brigadier Reid hatte sich in der Nacht in diesem Wadi niedergelassen, bevor sie ihren Vormarsch fortsetzte, der sie am nächsten Tag mit den Truppen von Marriott vereinen sollte. Reid machte folgende Eintragung in sein Tagebuch: «Beim ersten Morgenlicht gab es bei den vorderen Einheiten eine gewisse Unruhe, und es wurden Leuchtpatronen als Erkennungszeichen abgeschossen. Ich fuhr nach vorn, um zu sehen, was los war. Ich traf Fraser vom Stirlingschen L Detachment. Gespannt fragte ich ihn, wie die Dinge gelaufen seien. Seine Antwort lautete: «Schade, Sir, ich habe zwei Flugzeuge übrig lassen müssen, weil mir der Sprengstoff ausgegangen war. Aber 37 haben wir vernichtet!» Das war für einen Offizier und drei Mann eine grossartige Leistung.

Durch Zufall hörten wir später, dass Rommel jene Nacht in Agedabia verbracht hatte. Der Überfall wird ihm bestimmt einige Kopfschmerzen bereitet haben.»

## *Der lange Marsch*

Stirlings Theorien hatten sich als richtig erwiesen. In einer einzigen Woche war es seiner kleinen Truppe von einundzwanzig Mann gelungen, ohne eigene Verluste 61 Flugzeuge und mindestens 30 Fahrzeuge zu vernichten. In der Nacht vom 23. Dezember, dem Tag, an dem Fraser als letzter nach Gialo zurückgekehrt war, feierten die vier Offiziere ein Fest.

Es war gleichzeitig ein Siegesfest und eine Abschiedsfeier. Denn Stirling und Mayne brachen am nächsten Morgen zu neuen Einsätzen nach Sirte und Tamit auf und Jock Lewes zu einem Überfall auf Nufilia. Stirling schlug vor, Fraser sollte, falls er nicht zu müde wäre und Lust hätte, mit Lewes mitfahren und einen Überfall auf den Flugplatz Arco dei Fileni durchführen, der in der gleichen Gegend läge. So pflegte Stirling seine Pläne weiterzugeben. Befehle gab er ganz selten. Er wies viel eher darauf hin, dass etwas Spass machen könnte... Und bei derartig vorgebrachten Andeutungen konnte einfach niemand «Nein» sagen. Sie sagten: «Ja, selbstverständlich», so als ob es das Natürlichste von der Welt sei, an einem Tage von aufreibenden Abenteuern zurückzukehren und gleich am nächsten in ein weiteres einzusteigen. Doch schliesslich, warum waren sie denn zur S.A.S. gegangen?

Beim Abendessen am 23. wurde daher nur gefachsimpelt. Gus Holliman würde abermals Mayne und Stirling zu ihren Zielorten bringen und Lt. Morris Lewes und Fraser begleiten. «Wenn wir Glück haben, können wir diesmal einen grossen Coup landen – 50 Maschinen in einer einzigen Nacht!» sagte Stirling. Die Erfahrungen, die sie gemacht hätten, seien unbezahlbar, fuhr er fort. Was ihn selbst beträfe, er würde bestimmt nie wieder einen vorzeitigen Erkundungsgang unternehmen und damit den Überraschungseffekt aufs Spiel setzen. Mayne meinte, es wäre ein Fehler das zu tun, was er gemacht habe, nämlich zuerst das Flugplatzpersonal niederzuschliessen und danach die Bomben zu plazieren. Die Schiesserei sollte am Schluss erfolgen. Lewes hatte das Gefühl, zu vorsichtig gewesen zu sein.

Der Lancia hätte die Mühe nicht gelohnt. Er sei jetzt geneigt, anzunehmen, dass britische Lastwagen unerkannt die Küstenstrasse befahren könnten. In einem aber waren sich alle einig: der Überraschungsmoment sei die Hauptsache. Er war noch wichtiger als sie angenommen hatten. «Wenn Euch die Überraschung gelingt, könnt Ihr auch nach Mord und Totschlag ungeschoren davonkommen», erklärte Stirling. Die Männer mussten über diese Formulierung grinsen.



So machten sich denn Stirling und Mayne mit der L.R.D.G.-Patrouille genau wie das letzte Mal auf den Weg, nur mit dem Unterschied, dass sie sich von vornherein in zwei Gruppen aufteilten. Sie würden Kurs auf Tamit nehmen und Mayne zuerst absetzen. Obschon Stirling überzeugt war, dass der Feind sie nicht so rasch wieder erwarten würde, hielt er es für angebracht, nicht genau die gleiche Route zu wählen.

Zusammen mit Gus Holliman und Mike Sadler studierte er die Landkarte. Sadler war ein schwächlicher, blondhaariger Rhodesier, der erst kürzlich von einer Panzerabwehrbatterie zur L.R.D.G. versetzt worden war. Als ihn sein vorgesetzter Offizier fragte, ob er gern als Navigator ausgebildet werden möchte, hatte er geantwortet, dass er zwar nichts davon verstünde, aber Seekarten und Winkelmesser ihn schon immer fasziniert hätten. Er würde es gerne einmal versuchen. Es stellte sich heraus, dass er eine geradezu unheimliche Begabung für seine neue Tätigkeit besass. Obgleich er erst seit wenigen Wochen als Navigator arbeitete, wirkte er wie ein alter Hase auf dem Gebiet. Stirling war immer wieder beeindruckt, dass Sadler nie von Zweifeln heimgesucht wurde; bald verstand er aber warum: Sadler hatte eigentlich immer recht. Machte er einmal einen Fehler, so war bestimmt die Ungenauigkeit des Kartenmaterials schuld. Sein Ruf verbreitete sich in Windeseile und nach einem Jahr war er anerkannterweise der beste Navigator in der westlichen Wüste. Die Ungenauigkeiten auf den Landkarten stellten tatsächlich ein ernstes Problem dar. Bei Kriegsbeginn waren grosse Teile der libyschen Wüste überhaupt noch nicht erfasst. Und die einzigen Karten, die es von Libyen und der Cyrenaika gab, hatten die Italiener gezeichnet, und diese Karten waren äusserst unzuverlässig.

Senken und Wadis fehlten teilweise überhaupt, und die Strassen waren oft viele Kilometer von den Stellen entfernt eingetragen, an denen sie tatsächlich verliefen. Die britische Armee war seinerzeit zwar damit beschäftigt, nach dem System der Air Force sich teilweise überdeckende photographische Aufnahmen nachzuzeichnen. Sie waren jedoch damals noch nicht fertig.

«Hoffentlich haben sie wenigstens das Mittelmeer an der richtigen Stelle eingezeichnet», war Stirlings Kommentar, als er seine Route studierte.

Holliman hatte zugestimmt, die S.A.S. zu einem acht Kilometer von der Küste entfernt gelegenen Punkt im Wadi Tamit zu bringen. Dieses Wadi ist eine gewaltige Schlucht, die an der Stadt Tamit beginnt und sich bis weit in die Wüste hinein erstreckt. Ihr südlichster Teil wurde als ‚unpassierbar‘ bezeichnet; an manchen Stellen fielen die Hänge tatsächlich steil und jäh ab. Der Küste zu galt die Schlucht für weniger gefährlich. War man erst einmal unten, kam man – dank des harten Bodens – für lange Strecken gut vorwärts. Maynes Gruppe würde ihren Weg wahrscheinlich durch dieses Wadi wählen.

Diesmal störten keinerlei Flugzeuge die Fahrt von Gialo nach Tamit. Die Wüste zeigte sich von unschuldiger Gelassenheit. Zwei Tage lang bewegte sich die kleine Flotte der sechs Lastwagen quer durch ihre Weite, wie schwimmende Boote auf hoher See. Sobald die Sonne unterging, wurde es bitterkalt, und jedermann war froh, als die Feuer angezündet und der Duft des Abendessens, das im Kochtopf brodelte, ihm in die Nase zog. Der Topf war übrigens ein 18 l Benzinfass.

Der Funker stellte sein Gerät auf die Wellenlänge des L.R.D.G.-Hauptquartiers ein, um die Nachrichten zu hören. Die Meldungen waren gut. Rommel zog seine Streitkräfte von Gazala nach Agedabia zurück. Jedes Flugzeug, das die S.A.S. ausser Gefecht setzen konnte, würde den von ihm dringend benötigten Schutz verringern. Es hiess, dass er dabei sei, eine Stellung bei Agheila auszubauen, wo er zu bleiben beabsichtigte.

In der ersten Nacht waren die Männer damit beschäftigt, ihre LKW aufzutanken, Öl nachzufüllen und die Motoren zu überprüfen. Eines der Fahrzeuge war nicht in Ordnung, und die Mechaniker konnten den Fehler nicht finden. Schliesslich waren es Corporal Cooper und Corporal Seekings aus Stirlings Einheit, die das Problem lösten.



Vom ersten Tag an, da diese beiden Männer seiner Einheit angehörten, war Stirling immer wieder von deren Tüchtigkeit beeindruckt.

Obschon sie sich, bevor sie in den Mittleren Osten gekommen waren, nicht gekannt hatten, waren sie enge Freunde geworden. Seekings hatte Stirling beim letzten Überfall begleitet, und ‚Johnny‘ Cooper war mit Mayne gegangen; dieses Mal baten sie, zusammenbleiben zu dürfen. Nach Aussehen und Temperament waren sie das genaue Gegenteil voneinander. Cooper war dunkelhaarig und schwächling, er stammte aus der Stadt Leicester; Seekings war blond, untersetzt, er kam vom Land, aus der Grafschaft Cambridgeshire. Cooper war schlagfertig und fröhlich, Seeking langsam, besonnen und klug. Sie ergänzten sich grossartig. Stirling war von ihrer lebensbejahenden Einstellung und ihrer Tatkraft beeindruckt; sie waren z.B. immer die ersten, wenn es galt, helfend zuzupacken. Kommandoeinsätze betrachteten sie als Bestandteile eines unterhaltsamen Ferienbummels. «Zwei, die man brauchen kann» – notierte Stirling.

Um 21.00 Uhr am Abend des dritten Tages, erreichte die Gruppe ihren Bestimmungsort. Sie hatten sich vorgenommen, noch in der gleichen Nacht gegen 1.00 Uhr ihre Überfälle durchzuführen. Das hiess, sie verfügten noch über reichlich Zeit, um ihre Zielorte zu erreichen. Mayne hatte nur zehn Kilometer zum Flugplatz Tamit und Stirling 40 km bis Sirte. Holliman begleitete wieder Stirlings Trupp und schlug vor, die 8 km bis zur Küstenstrasse und dann diese entlang, bis in die Nähe des Flugplatzes zu fahren, der direkt an der Strasse lag. Der Wüstenstrich zwischen Tamit und Sirte war – der tückischen Flugsandhügel wegen – unangenehm zu befahren. Die Küstenstrasse hingegen war glatt und schnell, und, falls diese sich so präsentierte wie damals, als Holliman Stirling und Brough abgeholt hatte, praktisch ohne Verkehr.

Es dauerte zwei Stunden, um die Wagen fahrbereit und die Waffen schussfertig zu machen. Dann trennten sich die beiden Trupps. Stirlings Trupp konnte nur wenige Kilometer pro Stunde bewältigen, weil die Strasse von Schlaglöchern und Steinen übersät war. Schliesslich meinte Sadler, dass sie nur noch drei Kilometer bis zur Küste hätten. Sie schalteten ihre Scheinwerfer aus und fuhren im Schritt. Nach einigen hundert Metern hörten sie das laute, gleichmässige Gerumpel von Fahrzeugen, und der Boden bebte durch die Erschütterung. Sie krochen nach vorn und versteckten sich

im Gebüsch. Eine Panzerdivision rollte die Strasse entlang zur Front. Auf riesigen Transportern waren Tanks geladen; dann folgten Panzerspähwagen und weitere Tanks, die ein scheusslich rasselndes Geräusch erzeugten, da sie auf ihren eigenen Raupen fuhren. Offensichtlich waren sie als Verstärkung zu der 300 km entfernten Agheila-Stellung unterwegs, wo Rommel die Absicht haben sollte, sich einzugraben.

Dieser Verkehr hielt die nächsten vier Stunden an. Er floss in so gleichmässigem Strom, dass es unmöglich war, auf die Strasse zu fahren. Stirling und Holliman berieten sich flüsternd, kamen aber zu der Entscheidung, dass es nichts nützen würde, quer durch die Wüste nach Sirte vorzustossen, da sie niemals vor Anbruch des Morgens dort sein könnten. Alles, was ihnen übrigblieb, war, zu warten und zu hoffen, dass der Verkehr bald aufhören würde. Um 2.00 Uhr nachts fuhren die Panzer noch immer im gleichen eintönigen Strom vorüber. Um 2.30 Uhr begann der Himmel über Tamit rosarot zu glühen. «Paddy hat wieder ein Freudenfeuer angezündet», flüsterte Cooper entzückt. «Und alles, was wir tun können, ist hier sitzen und diese verdammte Parade abnehmen», bemerkte Seekings düster.

Um 3.00 Uhr morgens begann der Verkehr nachzulassen, und um 3.30 Uhr war die Strasse wieder leer. Die Männer kletterten auf ihre Wagen, die Fahrer liessen ihre Motoren an, und die drei L.R.D.G.-Fahrzeuge fuhren auf die verlassene Autostrasse.

Nach einem guten Kilometer tauchten jedoch dunkle Schatten auf, und einen Augenblick später fuhren die britischen Lastwagen an Panzerspähwagen vorüber, die wenige Meter von der Strasse entfernt parkten. Sie kamen nun laufend an stehenden Feindfahrzeugen und Zeltlagern vorüber. Die Männer hatten ihre Maschinenpistolen im Anschlag, denn jeden Moment konnte eine Lampe vor ihnen aufleuchten und ein Posten sie zum Anhalten auffordern. Sollte dies geschehen, gäbe es keine andere Lösung, als zu schiessen und mit Vollgas in die offene Wüste zu flüchten.

Drei Kilometer vor dem Flugplatz hielten die L.R.D.G.-Fahrzeuge am Strassenrand. Etwas weiter vorn war eine Kolonne feindlicher Fahrzeuge für die Nacht in Ruhestellung gegangen und 500 m dahinter standen zwei mit Panzern beladene Transporter. «Wir werden hier auf Sie warten», sagte Holliman, «aber wir müssen ein Losungswort ausmachen. Wenn sich ir-

gendwelche verdächtigen Typen nähern sollten, um uns auszufragen, werden wir schießen müssen. Sie einigten sich auf ein Wort und Stirling setzte sich mit seinen fünf Mann in Richtung Flugplatz in Marsch. Es war schon 4.00 Uhr morgens, sie hatten nur noch eine Stunde Dunkelheit zur Verfügung.

Sie marschierten in ca. 800 m Abstand parallel zur Strasse über unebenen Boden auf der Wüstenseite. Nach 1,5 km hörten sie Schritte. Kurz darauf konnten sie einen Stacheldrahtzaun erkennen, jenseits des Zaunes einen Wachtposten. Die Männer stellten nach kurzer Erkundung fest, dass der Draht, soweit sie sehen konnten, weiterlief. Streifen machten die Runde. Dies war zweifellos die Folge von Stirlings Besuch vor 14 Tagen.

Es war unmöglich, schnell und unbemerkt durch den Zaun zu schlüpfen. Da sie nur so wenig Zeit hatten, blieb ihnen nichts anderes übrig, als auf die Strasse zu gehen.

Vielleicht war die Seite des Flugplatzes längs der Strasse nicht so streng bewacht.

Als sie sich der asphaltierten Hauptstrasse näherten, sahen sie quer über dieser eine Barrikade. Ein Anruf. Sie blieben wie angewurzelt stehen, warteten und zogen sich dann verstohlen wieder in die Dunkelheit zurück. Stirling überdachte die Lage. Es war 4.30 Uhr. Gus Holliman wollte keine Minute länger als bis 5.00 Uhr warten. Es bestand keine Hoffnung, sich in so kurzer Zeit durch den Stacheldraht zu schneiden und noch Flugzeuge zerstören zu können. Sie mussten das Flugfeld unverrichteter Dinge verlassen.

Stirling gab den Männern Anweisung, zu den Lastwagen zurückzukehren. Er selbst lief voran und erreichte die Rückseite des letzten L.R.D.G.-Lasters kurz vor den anderen. Er war so mit seinen Gedanken beschäftigt, dass er vergass, das Losungswort zu geben. Er hörte auch das Schnappgeräusch nicht, das die Stille durchbrach. Er sah nur das weisse Gesicht des L.R.D.G.-Postens und die Mündung eines Karabiners auf sich gerichtet. «Ich bin's», rief er. «Kein Glück gehabt!» Einen Moment herrschte Schweigen, dann antwortete der Posten mit merkwürdig belegter Stimme: «Sie haben mehr Glück gehabt, als Sie denken, Sir.»

Stirling wunderte sich, was der Mann wohl meinte. Später erfuhr er, dass der Posten auf ihn geschossen hatte. Durch ein Versehen, das einmal unter

tausend Fällen vorkommt, war keine Kugel im Lauf gewesen, und als der Posten den Abzug betätigte, fiel kein Schuss. «Als er es mir später erzählte, wurde mir leicht übel», kommentierte Stirling.

Genau genommen, war es der L.R.D.G. nicht erlaubt, an Überfällen teilzunehmen. Ihre Aufgabe bestand in der Erkundung und im Zubringerdienst. Ihre Anweisung lautete, ihre Fahrzeuge keinem Risiko auszusetzen und sich nur an Kämpfen zu beteiligen, wenn diese unvermeidbar seien. Holliman hatte jedoch seinerzeit gehört, was Morris, nachdem er die Gruppe begleitet hatte, von Lewes Lancia-Ausflug zu der Strassenmeisterei und ihre Angriffe auf die Gebäude und die Kraftfahrzeuge erzählt hatte.

Er war daher entschlossen, auch einmal bei einer Knallerei mitzumachen.

Das erste Licht des anbrechenden Tages zeigte sich bereits am Himmel. Es war daher keine Zeit mehr zu verlieren. Sie beschlossen, sich auf dünnwandige Fahrzeuge zu konzentrieren, und zwar hauptsächlich deshalb, weil sie diese zerstören, gepanzerte Fahrzeuge dagegen nur beschädigen konnten. Sie jagten die Strasse entlang in Richtung Tamit und stiessen nach ca. zwei Kilometern auf zwölf Lastwagen mit Nachschub. Die Besatzung schlief in Zelten, 50 m abseits der Strasse. Die Lastwagen der L.R.D.G. hielten in geringer Entfernung hinter den feindlichen Wagen, und Stirling kroch mit drei Mann nach vorn. Sie hefteten an jedes Fahrzeug eine Lewes-Bombe. Das dauerte fast 10 Minuten. Die Uhr zeigte bereits 4.50 Uhr.

«Zum weiteren Bombenlegen bleibt keine Zeit», sagte Stirling, «wir wollen die Strasse entlangfahren und auf alles schiessen, was uns unterkommt.»

Die nächsten 25 Minuten rasten die drei britischen LKW die Küstenstrasse entlang, vorbei an deutschen Panzern, Lastwagen und Zelten, die ganze Zeit aus allen Waffen feuernd. Im grauen Morgenlicht müssen sie einen unverschämten provozierenden Eindruck gemacht haben. Die Männer standen hinten auf der Plattform. Die einen schossen mit Maschinenpistolen, die anderen warfen Handgranaten, der Rest begnügte sich mit Karabinern. Ihr erstes Ziel war ein Zeltlager, wo sie beobachteten, wie die Geschosse durch das Segeltuch schlugen; dann wieder weitere Lastwagen ... Als sie zurückblickten, sahen sie Gestalten auf die zum grossen Teil in Flammen stehenden Fahrzeuge zulaufen. Leider konnten sie nicht anhalten,

um das Ergebnis zu begutachten. Sie schossen auf zwei weitere Zeltlager und warfen Handgranaten auf einen Tanktransporter.

«Ich fürchte, das wär's für heute», sagte Holliman fast entschuldigend, «es ist praktisch taghell.»

Eine Zeitlang befürchteten sie, der Feind könnte ihnen einen Suchtrupp von Panzerspähwagen nachschicken. Der Grund, warum die Deutschen dies nicht taten, war zweifellos der, dass sie Befehl hatten, nach Agheila vorzustossen, und niemand es auf sich nehmen wollte, einen Teil der Truppe abzukommandieren, um in der Wüste Jagd auf drei britische Lastwagen zu machen. Was auch immer die Erklärung gewesen sein mag. Stirling und seine Männer kamen jedenfalls heil zu ihrem Rendezvousplatz zurück.



In der Zwischenzeit hatte Mayne einen weiteren Sieg errungen. Er und seine fünf Mann waren ohne Schwierigkeiten auf den Flugplatz von Tamit gelangt, wo sie 27 Flugzeuge vorfanden, die auf ihre Bomben «warteten». Später erfuhr er, dass diese Maschinen Teil einer erst vor 24 Stunden aus Italien eingetroffenen, neu aufgestellten Staffel waren. Mayne's Trupp verwendete 30-Minuten-Zeitzünder. Diese Zünder waren eine grossartige Erfindung, aber nicht immer ganz zuverlässig. Man nannte sie ‚time-pencils‘, ihrer Bleistiftform wegen. Sie arbeiteten auf der Basis von Säure, die einen Draht durchfrass, dessen Bruch die Explosion auslöste. Die Dauer der Verzögerung hing von der Stärke des Drahtes ab und war daher nicht hundertprozentig genau.

In dieser Nacht explodierte die erste Bombe, deren Zünder auf 30 Minuten eingestellt worden war, bereits 22 Minuten nach ihrer Anbringung. Glücklicherweise hatten die S.A.S.-Leute gerade ihre Arbeit beendet, ohne sich allerdings bewusst zu sein, dass sie gegen den Hintergrund der brennenden Flugzeuge klar zu sehen waren, und plötzlich bellte sie eine Stimme an: ‚Avanti‘. Mayne antwortete ‚Freund‘, zog eine Handgranate ab und schleuderte sie in die Dunkelheit. Dann liefen sie, so schnell sie konnten, bis sie weit genug vom Flugplatz entfernt waren.

Um 7.00 Uhr morgens erreichten Mayne & Co. nach schneller Fahrt den Treffpunkt. Stirling war ausgesprochen niedergeschlagen über seinen zwei-

ten Misserfolg in Sirte. «Ich werde mich, wieman sieht, verdammt anstrengen müssen», bemerkte er grinsend, «die Konkurrenz macht mir die Hölle heiss!»



Die beiden Offiziere mussten etliche Tage auf Nachricht von den anderen Trupps warten. Und als diese eintraf, war sie schlecht. Morris, von der L.R.D.G., fuhr schwankend und holpernd mit einem beschädigten Fahrzeug, vollgepackt mit seinen Leuten, in Gialo ein; dieser eine, nahezu unbrauchbare LKW war alles, was von seinen sechs Fahrzeugen übriggeblieben war.

Morris hatte Lewes und seinen Trupp nach deren Überfall auf Nufilia abgeholt, und sie waren gemeinsam Richtung Arco dei Fileni gefahren, um Bill Fraser aufzunehmen. Unterwegs waren sie aus der Luft gesichtet und angegriffen worden. Fünf Lastwagen blieben auf der Strecke. Lewes war tot. Obschon der übriggebliebene Lastwagen in übler Verfassung war, fuhr Morris weiter zum Treffpunkt am Arco dei Fileni. Als er ankam, war von Frasers Gruppe keine Spur zu entdecken.

Jock Lewes' Tod war ein schwerer Schlag für Stirling. Nicht nur hatte er ihn sehr gern gemocht, sondern er war auch der Offizier gewesen, auf den er sich am meisten hatte verlassen können. Lewes' scharfer, logischer Verstand hatte Stirlings brillanten Einfallsreichtum ausgezeichnet ergänzt. Er hatte jedem Plan erst die richtige realisierbare Grundlage gegeben. Stirling hatte Lewes' Fähigkeiten von Anfang an bewundert und gehofft, dieser würde nach ihrer Rückkehr zur Basis die organisatorische Arbeit für die Einheit gänzlich übernehmen.

Sergeant Lilley, ein hochgewachsener, drahtiger Mann, der zum Lewes-Trupp gehört hatte, erzählte nach und nach, was geschehen war. Morris hatte die Gruppe am Heiligabend 50 km vor Nufilia abgesetzt. «Um 2.00 Uhr morgens, am ersten Feiertag, machten wir Halt», erzählte Lilley, «wir setzten uns hin, und jeder nahm eine Dose Bier aus seinem Tornister; Jock Lewes hatte sogar eine Dose Weihnachtspudding hervorgeholt und diese unter uns fünf aufgeteilt. Wir wünschten uns gegenseitig ‚Fröhliche Weihnachten\*‘, tranken unser Bier, assen den Pudding, rauchten eine Zigarette, erzählten uns noch etwas, und dann brachen wir wieder auf.



S.A.S.-Fallschirmtraining – Absprung vom fahrenden Wagen







Corp, Sillito. Nach seiner Rettung in der Wüste.  
Seine Füße sind noch bandagiert, 22. November 42.



Das Abzeichen des S.A.S.-Regiments



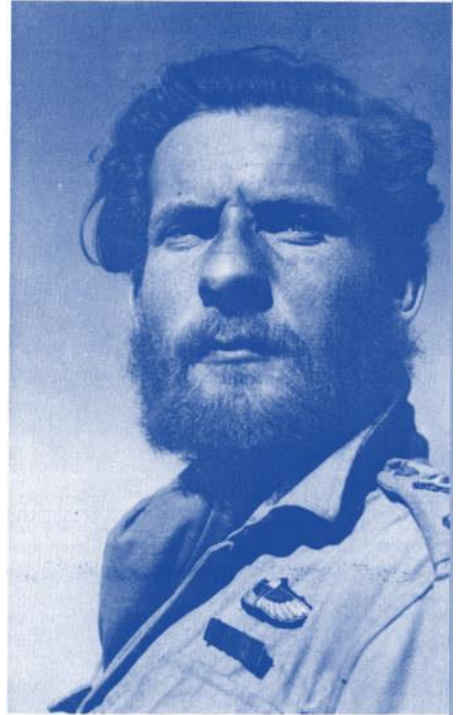


D. Stirling begrüsst vom Einsatz zurückgekehrte S.A.S.-Angehörige

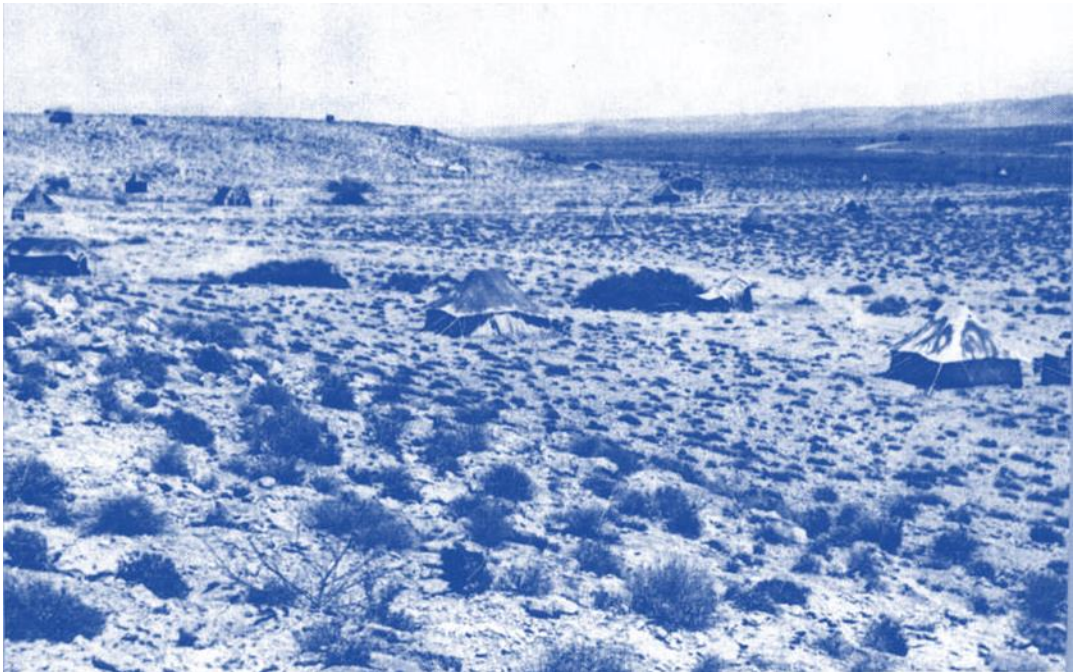
Ein S.A.S.-Jeep



**Lt. Edward McDonald, DCM der Cameron Highlanders  
kommt aus Edinburgh. Er ist 24 und Führer einer  
«Long Range»-Wüstenpatrouille. (Long Range Desert  
Patrols), 18. Januar 43.**



**Das ausgetrocknete Wadi, in dem die Gruppe ihre  
Zeltunterkünfte hatte. Links oben die Hochfläche, auf  
der der Flugplatz Ain el Gazala lag.**



Wir erreichten Nufilia bei Tagesanbruch und machten einen Platz ausfindig, von dem aus wir ungesehen das Flugfeld beobachten konnten. Es standen nicht viele Flugzeuge auf dem Platz, und diese waren weit voneinander verstreut abgestellt. Wir merkten uns jedoch die jeweiligen Stellen. Sobald es dunkelte, schlichen wir auf die Landebahn, brachten eine Bombe am ersten Flugzeug an und gingen daraufhin auf die Suche nach der nächsten Maschine. Gerade als wir die zweite Bombe anhefteten, explodierte die erste. (Wir hatten nur 30-Minuten-time-pencils verwendet). Sofort wurde der ganze Platz lebendig; es wimmelte nur so von Soldaten. Wir mussten uns den Rückzug richtig erkämpfen und wären beinahe geschnappt worden. Natürlich waren wir alle enttäuscht, nur zwei Flugzeuge zerstört zu haben!»

Lilley erzählte weiter und beschrieb, wie sie zum Treffpunkt zurück und dann weiter zum Arco dei Fileni gefahren waren. Eine tieffliegende Savoia hatte sie entdeckt. «Sie kreiste über uns und kam dann, aus sämtlichen Rohren feuernd, im Sturzflug auf uns herunter. Wir schossen, mit allem was wir besaßen, zurück, aber viel Eindruck schien dies nicht gemacht zu haben. Wir sprangen von den Lastwagen und suchten nach irgendeiner Deckung. Daraufhin beschoss uns der Flugzeugführer im Tiefflug. Zweimal griff die Maschine an. Jock Lewes wurde getroffen. Wir verbanden ihn mit Hilfe unseres Notverbandpäckchens, aber er starb fünf Minuten später. Wir haben ihn in einem etwa 70 cm tiefen Grab zur letzten Ruhe gebettet.»

«Das Gelände war eben wie ein Billardtisch», fuhr Lilley fort. «Es war einfach keine Deckung zu finden. Zwei Jagdflugzeuge erschienen am Horizont. Wir konnten nichts anderes tun, als von den Lastwagen weglaufen und uns flach in den Sand werfen.

In wenigen Minuten hatten die Jäger alle LKW zerstört; dann machten sie Jagd auf die Männer. Als sie schliesslich keine Munition mehr hatten und abdrehten, kamen andere an ihre Stelle. Mehrere Stunden ging dies so weiter. Jim Almonds und ich glaubten, wir seien die einzigen Überlebenden», schloss Lilley seinen Bericht, «und gerade als wir überlegten, wie wir zurückmarschieren würden, hörten wir Stimmen von allen Seiten. Und als wir uns umsahen und zu zählen begannen, stellten wir fest, dass es dem Feind nach achttündigem MG-Beschuss und Bombenabwurf lediglich gelungen war, unsere Transportmittel zu zerstören. Durch Austausch verschiedener Bauteile von den ausgebrannten LKW gelang es uns, wenigstens

einen Wagen fahrbereit zu machen. Wir kletterten alle hinauf und hielten uns gegenseitig fest. Dann ging es weiter zum Rendezvousplatz, um Bill Fraser wissen zu lassen, dass wir ihn nicht vergessen hatten. Wir mussten ihm auch mitteilen, dass wir andere Wagen schicken würden, um ihn abzuholen. Am Treffpunkt war jedoch weder von ihm, noch seinem Trupp eine Spur. Daraufhin beschlossen wir, so schnell als möglich nach Gialo zu fahren.»



Ein zweiter Spähtrupp wurde ausgesandt, um Bill Fraser zu suchen, aber auch er konnte ihn nicht finden. Später stellte sich dann heraus, dass es hinsichtlich des Treffpunktes ein Missverständnis gegeben hatte. Fraser und seine vier Mann – die Sergeants DuVivier und Tait sowie die Schützen Byrne und Phillips – hatten den Flugplatz beim Arco dei Fileni geräumt vorgefunden und waren am nächsten Tag zu dem Rendezvousplatz, der auf ihrer Karte eingezeichnet war, zurückgekehrt. Sie hatten sechs Tage gewartet, bevor sie die Hoffnung aufgaben. Zu diesem Zeitpunkt war ihr Wasservorrat fast zu Ende, nur ein Viertel Liter blieb ihnen pro Mann. Mit dem Essen waren sie etwas besser dran. Ihr Cornedbeef, das Hartbrot, die getrockneten Früchte und der Käse hätten noch 48 Stunden gereicht.

Sie hatten die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten: Sich dem Feind zu ergeben, der nur wenige Stunden Marsch entfernt lag, oder zu versuchen, sich zu den eigenen Linien durchzuschlagen. Letzteres bedeutete: Viele Tage in ödester Wüste, sowie Wasser und Verpflegung stehen, um zu überleben.

Sie beschlossen, sich durchzuschlagen. Sie wollten nach Hasselet, einer ca. 320 km entfernten britischen Stellung gehen, was allerdings einen grossen Umweg erforderte.

Der Kampf dieser fünf Männer gegen Durst, Hunger, Müdigkeit und Verzweiflung gehört zu den grossen Abenteuern des afrikanischen Feldzuges. Der Sergeant DuVivier kritzelte täglich einen Bericht in ein Notizbuch, das er zufällig bei sich hatte. «Wir marschierten den ganzen Tag, ohne Wasser zu finden. Trotz des grossen Durstes war ich entschlossen, meinen verbliebenen Viertelliter in der Flasche nicht anzurühren; denn es unterstützte meine Moral, das Wasser noch in der Flasche schwappen zu

hören. Manchmal nippte ich nur ein wenig, um meinen Mund anzufeuchten, aber das Wasser wurde immer weniger, und deshalb spuckte ich es wieder in die Flasche zurück. Ich begann kleine glatte Steinchen zu lutschen, um den Speichel nicht austrocknen zu lassen. Bei Sonnenuntergang waren wir völlig erschöpft. Wir wickelten uns in unsere Decken (jeder hatte eine bei sich) und verfielen in unruhigen Schlaf.

Am nächsten Morgen erwachten wir steif, ausgedörrt und hungrig. Nach einem kleinen Imbiss – klein, weil wir aus Mangel an Speichel nur sehr schwer schlucken konnten – machten wir uns wieder auf den Weg, in der Hoffnung, dass dieser Tag uns vielleicht mehr Glück bringen würde. Aber vergebens. Auch dieser Tag ging vorbei und noch immer hatten wir kein Wasser gefunden. Endlich entdeckten wir ungefähr 10 km entfernt etwas, das wie ein See aussah. Voll neuer Hoffnung marschierten wir schneller. Gegen Mittag erreichten wir den See, aber zu unserer grenzenlosen Enttäuschung war es Salzwasser, und zwar so salzig, dass es unmöglich war, auch nur den kleinsten Schluck hinunterzuwürgen.

In unserer Verzweiflung versuchten wir das Salzwasser zu destillieren. Mit Hilfe zweier Aluminium-Wasserflaschen (italienischer Herkunft), einem 1,20 m langen Gummischlauch und Kameldom-Büschen als Brennmaterial, stellten wir eine improvisierte Destillationsanlage her. Jede der Flaschen hatte seitlich eine kleine, mit Öffnung versehene Entlüftungsschraube. Über eine dieser Entlüftungsschraubchen stülpte ich einen Schlauch, nachdem ich die Flasche vorher halb mit Wasser gefüllt und luftdicht verschlossen hatte. Das freie Ende des Schlauches liess ich lose in die zweite Flasche hängen. Unter der ersten, halb mit Salzwasser gefüllten Flasche, machte ich Feuer und brachte das Wasser zum Kochen. Schon nach wenigen Minuten konnten wir ein langsames drip-drip hören; der Dampf aus der ersten Flasche tropfte als Kondenswasser in die zweite.

Der Rücken tat einem weh bei diesem Geschäft, und nach einer vollen Stunde hatten wir weniger als einen Viertel Liter Trinkwasser gewonnen. Doch wir destillierten weiter, bis zum Einbruch der Dunkelheit. Erst dann wurde uns klar, dass wir durchs Schwitzen mehr Wasser verloren, als wir mit unserer Erfindung produzierten.

Bob Tait machte den Vorschlag, dass zwei von uns weiter destillierten



und die anderen zur Strasse gehen sollten, um einen LKW mit Verpflegung und Wasser zu überfallen. Das Los entschied: Lt. Fraser und ich blieben, und Bob, Phillips und Byrne gingen «Überfällen»

Wir konnten unser Glück kaum fassen, als sie bald nach Mitternacht zurückkamen, beladen mit zwei Jerry\*-Kanistern voll kristallklarem, kaltem Wasser – durch Abschiessen eines deutschen Lastwagens ergattert. Diese Nacht wurde zum Fest! Wir brauten einen starken Tee (wir hatten gepressten Tee und Kondensmilch bei uns) und assen ‚bully stew’\*\*, Käse, Kekse und getrocknete Datteln als Nachtisch. Diese Nacht schliefen wir wie Murmeltiere und wachten erst kurz vor Mittag auf.»

Mühsam schleppte sich die Gruppe die nächsten zwei Tage weiter. Sie fanden kein Wasser mehr, und bald waren alle ihre Gedanken nur vom Durst beherrscht. «Wir waren erst knapp 2 km marschiert», schrieb DuVivier, «als etwa 100 m vor uns ein feindlicher Konvoi auftauchte. Wir warfen uns flach auf den Boden, aber zu unserem Pech hielt einer der Lastwagen knapp vor uns. Acht behelmte Italiener entstiegen ihm und begannen ein Zelt aufzuschlagen. Ohne entdeckt zu werden, konnten wir unmöglich liegen bleiben, wo wir waren. Wir erhoben uns vorsichtig und schlugen einen weiten Bogen um die ‚Eyeties’, ohne uns zu getrauen einen Blick nach rückwärts zu werfen, bevor wir gute 1,5 km hinter uns gebracht hatten. Sie müssen uns gesehen haben, glaubten aber wahrscheinlich, dass auch wir Italiener seien, da unsere Uniformen von ähnlicher Farbe – dem üblichen Khaki – waren.

Wir befanden uns ungefähr in der Mitte des Wadi Fareh. Mit unseren Feldstechern suchten wir das Gelände ab. An beiden Seiten des Tales, und ungefähr 1,5 km von uns entfernt, sahen wir eine grosse Anzahl feindlicher, meist geparkter Transportfahrzeuge. Ein LKW stand etwas abseits von den anderen. Vielleicht würden wir Wasser finden, wenn wir ihn plünderten. Wir nahmen Kompasskurs auf ihn, und Bob Tait führte mit seinem Leuchtkompass. Bald waren wir so nahe, dass wir Stimmen hören konnten. Ihrem Klang folgend, konnten wir bald die Silhouette des Lastwagens gegen den Sternenhimmel erkennen.

\* Jerry = engl. Spitzname f. d. Deutschen

\*\* bully stew – englische Landserbezeichnung für Büchsenfleisch

Als wir dicht genug herangekommen waren, stellten wir fest, dass ungefähr vier ‚Eyeties‘ unter der Plane sein mussten, denn wir konnten verschiedene Stimmen unterscheiden. Wir berieten uns kurz, dann sprangen wir los. Mit einem Satz war Lt. Fraser im Führerstand. Byrne und ich, bewaffnet mit unseren Smith Wesston-Revolvern, gaben Bob und Phillips Deckung, während diese die Klappe herunterrissen und die Plane hochschlugen. In Sekundenschnelle hatten wir die Körper gepackt und herausgezerrt. Am Boden lag eine sich windende Masse. Wir hatten die Italiener im wahrsten Sinne des Wortes mit heruntergelassenen Hosen erwischt. Sie dachten nicht daran zu kämpfen, sondern bettelten um Gnade. Offensichtlich glaubten sie, es mit einer Bande arabischer Halsabschneider zu tun zu haben. Wir hatten alle Mühe, sie zu beruhigen. Trotz des Lärms machten ihre Nachbarn keinerlei Anstalten nachzusehen, was los sei – zu unserem Glück, wie sich herausstellen sollte.

Wir benutzten Französisch als Verständigungssprache und versicherten den ‚Eyeties‘, dass wir keineswegs die Absicht hätten, sie umzubringen. Sie sollten sich ruhig verhalten, da wir kein Aufsehen wünschten. Ich habe ihnen vorgeschwindelt, wir wären ein Spähtrupp, und ihre Stellung sei von der halben britischen Armee umzingelt. Sie glaubten mir und baten, sie gefangen zu nehmen. ‚Wartet bis morgen‘, sagte ich, ‚dann seid ihr alle Gefangene‘. Während dieser Unterhaltung versuchte Lt. Fraser, das Kühlwasser abzulassen, aber es war rot von Rost und ungenießbar. Die anderen beeilten sich, den Lastwagen nach Lebensmitteln und Wasser zu durchsuchen. Bob Tait setzte eine Flasche, von der er annahm, dass sie Wasser enthielte, an die Lippen, aber es war Benzin. Unglücklicherweise schluckte er etwas davon und ihm wurde spuckübel. Wasser gab es nicht, aber wir fanden einige Dosen, die wir in unsere Tornister stopften. Auch einen kleinen Benzinkocher liessen wir mitgehen – vielleicht könnten wir den später einmal gut gebrauchen.

Ohne uns länger aufzuhalten, machten wir uns in östlicher Richtung auf den Weg. Dies war ein taktischer Schachzug, gegen eine eventuelle Verfolgung. In jener Nacht durchquerten wir einen Salzsumpf, von dem wir annahmen, dass er in der Mitte des Weges zwischen El Agheila und Mersa el Brega läge. Wir waren jetzt sechs Tage unterwegs und nicht nur des Wassermangels wegen verzweifelt, sondern überhaupt schwach und müde. Wir

beschlossen, sobald es dunkel sein würde, ein Fahrzeug zu kapern, um den Rest der Strecke fahren zu können.

Wir schliefen bis Sonnenuntergang, schlichen dann zur Strasse und versteckten uns hinter Felsbrocken. Nach 20 Minuten sahen wir die Scheinwerfer eines Wagens auf uns zukommen. Er fuhr langsam, da die Strasse voller Schlaglöcher war. Als er auf unsere Höhe kam, sprangen wir wie ein Mann vor.

Die Überraschung gelang, und wir hatten keine Schwierigkeiten, die beiden Insassen des Wagens zu entwaffnen. Es war ein kleiner, mit einem Sender ausgerüsteter Mercedes-Benz. Er hatte zwar nur Sitzgelegenheit für drei, wir aber wollten die Jerries keinesfalls zurücklassen. Sie könnten Alarm schlagen, und ausserdem war keiner von uns imstande den Wagen zu fahren. Wir zwängten uns alle irgendwie hinein, und ich setzte mich hinter unseren deutschen Chauffeur, den Revolver an dessen Schläfe. Und so ging es los – Richtung Mersa-Brega.

Etliche LKW begegneten uns, die in entgegengesetzter Richtung fuhren. Die Jerries benahmen sich jedoch tadellos und versuchten nicht, uns zu verraten. Unnötig zu sagen, dass ihr letztes Stündchen geschlagen hätte, wäre es anders gewesen. Wir verloren jegliches Gefühl für Entfernung, aber nach 45 Minuten kamen wir bei dem Rasthaus in Mersa-Brega an, der gleichen Strassenmeisterei, die wir vor zwei Wochen überfallen hatten. Wir fühlten uns daher fast heimisch. Hier war jedoch diesmal viel los, es brodelte geradezu vor Geschäftigkeit, worüber wir nicht ausgesprochen begeistert waren. Doch kein Mensch kümmerte sich um uns, und wir fuhren noch 10 km weiter die Strasse entlang, bis wir nach Süden in die Wüste hinein abbogen.

Wir hatten eigentlich beabsichtigt, die gleiche Strasse wie bei unserem Rückzug nach dem ersten Überfall zu nehmen. Unglücklicherweise verfehlten wir sie und landeten 15 bis 30 km davon entfernt, in einem Salzsumpf, in dem unser Wagen versackte.

Hier hatten wir nun Gelegenheit, unsere Gefangenen etwas näher zu betrachten. Der eine war etwa zwanzig, der andere um die Vierzig, würde ich sagen. Wieder benutzten wir Französisch als Verständigungssprache und erfuhren von dem Jüngeren, dass er Student und sehr gegen seinen Willen eingezogen worden war – totsicher kein Nazi. Der andere war Berufssoldat und hielt auch nicht gerade übermässig viel von Hitler. Anfangs hatten sie Angst, dass wir sie erschiessen würden. Aber wir beruhigten sie mit der



Versicherung, dass uns hauptsächlich daran gelegen sei, unsere eigene Haut zu retten.

Hier im Salzsumpf trennten wir uns dann von unseren Freunden – den Feinden. Sie marschierten zu Fuss zurück auf die Strasse, den Polarstern als Richtungsgeber benützend. Ich habe später oft darüber nachgedacht, was für eine Geschichte sie wohl erzählt haben mögen, als sie wieder bei ihrer Einheit auftauchten, und wie wohl ihr vorgesetzter Offizier reagiert haben mochte!»

Der Wagen war unbrauchbar, doch befanden sich die S.A.S.-Männer nun nur noch 65 km von ihren eigenen Linien entfernt. In den nächsten zwei Tagen bewältigten sie die Strecke, und schliesslich erblickten sie einen Panzerspähtrupp. Ein britischer oder deutscher? Das war die Frage! «Wir versteckten uns und beobachteten. Als sie näherkamen», schrieb Du-Vivier, «war es uns immer noch nicht möglich zu erkennen, ob es sich um Freund oder Feind handelte. Plötzlich hörten wir eine Stimme in unverfälschtem Cockney. Wir heulten fast vor Freude und Erleichterung, als wir vorwärtsstürmten. Mit unseren wirren Haaren und Bärten, dreckigen Gesichtern und zerschlissenen Uniformen müssen sie uns für eine Horde Wilder gehalten haben. Wie dem auch gewesen sein mag – sie begrüsst uns schliesslich sehr herzlich.»

Das ereignete sich am Sonnabend, den 10. Januar. Die S.A.S.-Männer waren acht Tage unterwegs gewesen und hatten 320 km zurückgelegt.

## *An der Wasserfront*

Inzwischen hatte Stirling seine Einheit nach Kabrit zurückgeführt. In zwei Wochen war es dem L Detachement gelungen, neunzig Flugzeuge zu zerstören. Nach diesem Erfolg konnte er es sich gewiss leisten, wieder aus der ‚Versenkung‘ aufzutauchen. Es war im Übrigen unbedingt notwendig, denn nach dem Tod von Jock Lewes und dem Ausfall Bill Fraser’s\* waren nur noch zwei Offiziere übrig: Paddy Mayne und er selbst. Deshalb war es lebenswichtig, sich beim Hauptquartier Mittlerer Osten zu zeigen und sich die Genehmigung zur Einstellung von neuen Leuten und zur Beschaffung von Nachschub geben zu lassen.

Wenige Stunden nach seiner Ankunft in Kabrit fuhr Stirling weiter nach Kairo. Dort bat er, ihn bei General Auchinleck zu melden.

Er wurde zuerst ins Büro des Chefs der Operationsabteilung geführt, der über die S.A.S.-Einsätze unterrichtet war. Die lakonischen Meldungen Stirlings hatten nicht viel ausgesagt; die Berichte von Brigadier Reid und Brigadier Marriott hingegen unterstrichen in gebührender Weise die waghalsige und nützliche Arbeit dieser Handvoll Männer.

Trotzdem blieb der D.M.O.\*\* zurückhaltend; höflich, aber ohne jede Spur von Wärme. Stirling hatte das Gefühl, er müsse jener Gruppe angehören, die von der Norm abweichende Einsätze und sogenannte ‚unabhängige Kommandoeinheiten‘ ablehnte.

«Der Oberbefehlshaber wird Sie sofort empfangen», sagte der D.M.O. Dann hielt er inne und musterte Stirling von oben bis unten. Die Tropenuniform des jungen Mannes war tadellos, die Knöpfe blitzblank, aber sein Kinn zierte ein fünf Wochen alter, krauser Bart. «Ich glaube, Stirling, Sie sollten sich rasieren, bevor Sie zum General gehen.»

\* Lieutenant Fraser kehrte nach seinem qualvollen Marsch durch die Wüste in der zweiten Januarwoche nach Kabrit zurück.

\*\* D.M.O. = Director of Military Operation = Chef der Operationsabteilung

Stirling unterdrückte nun mühsam seinen Ärger. «Ich werde mich nicht lange in Kairo aufhalten», entgegnete er leise, «ich werde es riskieren, dass der General meinen Bart missbilligt.» Der Brigadier war drauf und dran, etwas zu erwidern, entschied sich dann aber eines Besseren. «Gut», sagte er, «hier entlang, bitte.»

Auchinleck stand von seinem Schreibtisch auf, als Stirling eintrat, und kam ihm lächelnd entgegen. «Was für ein prächtiger Bart! Ich weiss tatsächlich nicht, wozu ich Ihnen mehr gratulieren soll, zu der prachtvollen Kinnzierde oder zu den wirklich sehr nützlichen Einsätzen, die Sie durchgeführt haben. Setzen Sie sich und erzählen Sie mir, was Sie vorhaben.»

Stirling war nur zu gern bereit, ihm seine Ideen zu unterbreiten. Erst einmal beglückwünschte er Auchinleck zu dessen erfolgreicher Offensive. Nachdem nun der Feind aus Libyen vertrieben war, und Bengasi kurz davor stand, in britische Hände zu fallen, wäre er der Ansicht, dass seine Sabotage-Trupps noch stärker als bisher die feindlichen Flugplätze angreifen sollten. Moderner Krieg basiere auf Maschinen und Nachschub. Könnte man diese Maschinen und den Nachschub zerstören, bevor sie zum Einsatz kämen, so wäre dies automatisch die grösste Entlastung, die man der kämpfenden Truppe bieten könne. Anschliessend steuerte Stirling auf sein Hauptanliegen los. In den nächsten achtundvierzig Stunden würde Bengasi britisch sein. Als Folge davon war der Feind bereits jetzt gezwungen, seine Nachschubschiffe ca. 560 km weiter westlich in den Hafen von Buerat, umzudirigieren. Somit würde Buerat bald zu einem wichtigen Hafen für die Öltanker und Versorgungsschiffe von Rommels vorgeschobenen Streitkräften werden. Stirling schlug deshalb vor, den Hafen von Buerat zu überfallen, alle Schiffe, die er dort vorfinden würde, zu versenken und Benzinlager und Tankwagen in die Luft zu sprengen.

Sollte Auchinleck eigentlich erwartet haben, Stirling würde ihm weitere Pläne über die Vernichtung von Flugzeugen unterbreiten, so liess er es sich nicht anmerken.

Stirlings Überlegungen folgten eben nicht konventionellen Bahnen. Seine Angriffe auf die Flugplätze waren nur der Anfang und nicht das Ende der S.A.S.-Möglichkeiten gewesen. Er glaubte fest daran, dass die Long Range Desert Group imstande sei, seine Männer zu jedem beliebigen Punkt auf der Landkarte zu bringen, und ausserdem war er davon überzeugt, dass

es für die S.A.S. keine Aufgabe gäbe, die sie nicht erfüllen könnte, vorausgesetzt, sie war in der Lage, den Überraschungsmoment aufrechtzuerhalten.

Auchinleck schwieg einen Augenblick. «Wieviel Leute benötigen Sie?» «Nicht mehr als ein Dutzend, Sir. Ich hatte übrigens daran gedacht, einen Offizier der ‚Special Boat Section‘\* mitzunehmen.»

In den Ohren von Auchinleck klang dieses Unternehmen zweifellos nach Himmelfahrtkommando. Aber Stirlings Erfolge im Dezember übertrafen alles, was der General für möglich gehalten hatte, vielleicht würde der junge Mann also auch mit Buerat recht haben. «Einverstanden!», sagte er.

Stirling könne mit der Ausarbeitung seines Planes fortfahren. Er fragte noch, wann der Überfall auf Buerat denn stattfinden solle, und er war über die Antwort äusserst erstaunt: «Mitte des Monats». Stirling erklärte noch, dass seine Männer ja nur in mondlosen Nächten angreifen könnten. Es wäre aber reichlich genug Zeit, da ja alles eingeleitet sei. Ein Zwinkern in Auchinlecks Auge verriet, dass er begriffen hatte; der junge Offizier hatte seine Pläne bereits in Angriff genommen, ohne die Genehmigung des Generals abgewartet zu haben. Bevor Stirling sich verabschiedete, liess er sich von Auchinleck noch die Erlaubnis geben, weitere sechs Offiziere und 30 oder 40 Mann rekrutieren zu dürfen. Als der General ihn entliess, ging er mit ihm bis zur Tür und sagte fast brüsk, «übrigens Stirling, von heute ab sind Sie Major.»



Stirling hatte ausgerechnet, dass er um den 10. Januar in Gialo zurück sein müsste. Es blieb ihm also nur eine Woche zur Ausarbeitung der Angriffspläne für den Überfall auf Buerat und für die Auffüllung seiner Einheit. Auch musste er das Trainingslager in Kabrit wieder in Gang bringen, einen Offizier bestimmen, der Jock Lewes' Platz einnehmen konnte, sorgfältig

\* Die Special Boat Section war von dem Commando N° 8 aufgestellt worden und hatte die Aufgabe, Erkundungen an der Küste und in Häfen mit Hilfe kleiner Boote durchzuführen. Nachdem die Layforce aufgelöst worden war, operierte diese Aufklärungseinheit selbständig weiter, bis sie im Frühjahr 1942 unter Stirlings Kommando kam.

die neuen Leute suchen, dem Quartiermeister Nachschub und Munition abluxen und die Frage des Zubringerdienstes klären. Das alles hatte neben seiner Arbeit mit der Abwehrabteilung zu geschehen, durch die er sich mit den Anlagen von Buerat vertraut machen musste.

Stirling schlug sein Hauptquartier in der Wohnung seines Bruders, Peter Stirling, in Kairo auf. Die Wohnung lag gegenüber der Englischen Botschaft, an einer breiten eleganten Hauptverkehrsstrasse, zehn Minuten vom Zentrum entfernt. Es waren hohe, grosse Räume, die von einem dicken, lustigen Araber, namens Mo, in Ordnung gehalten wurden. Mo war eine der typischen Erscheinungen im Kairoer Leben der damaligen Kriegszeit. Er besass zwei auffallende Eigenschaften: ein unfehlbares Gedächtnis und eine unbezähmbare Neugier. Er wusste über die Freunde seines Herrn besser Bescheid als dieser selbst. Und wenn er diese Freunde leiden konnte, bediente er sie tadellos.

David Stirling betrachtete er als faszinierendes Studienobjekt, und es schien ihm überhaupt nichts auszumachen, dass dieser die ordentlich aufgeräumte Wohnung in einen lärmenden Bierkeller verwandelte, wo Landkarten, Aschenbecher, Papiere und Getränke herumlagen und –standen, wo im Gästezimmer, ja auch im Wohnzimmer, oft ein halbes Dutzend Feldbetten und Schlafsäcke zu finden waren, und wo im Flur sogar Maschinenpistolen abgestellt zu sein pflegten. Das Telefon klingelte ununterbrochen, und es war ein ständiges Kommen und Gehen. Hier allerdings verteidigte Mo seine Rechte. Er öffnete die Tür prinzipiell nur einen kleinen Spalt, und wenn ihm das Gesicht, das ihm entgegensah, nicht gefiel, erklärte er stur «Herr nicht zu Hause», und knallte die Tür wieder zu. Er hatte auch ein scharfes Auge auf diejenigen, die ein Messer oder eine Gabel zur Vervollständigung ihres Messebestecks organisieren wollten. Einmal hatte er einen bestimmten Offizier in Verdacht. Und um diesem zu zeigen, dass seine Langfinger nicht unbemerkt geblieben waren, nähte er ihm den Schlafsack in der Mitte zu, so dass er nicht hineinschlüpfen konnte und legte ausserdem ans Fussende drei Messer.

Stirling lernte schnell Mos Geschicklichkeit zu schätzen und setzte ihn entsprechend ein. Er war am Telefon bedeutend erfolgreicher als die ungeduldigen Soldaten, und bald arbeitete er als Stirlings persönlicher Assistent.

«Ruf mal gleich bei den R.E.M.E.\* an und frag, was mit unserem 1,5 Tonne-  
ner geschehen ist. Sag ihnen, dass wir ihn morgen unbedingt haben müssen.  
Ich überlasse es Dir, wie Du das anstellst. Hauptsache, Du schaffst es.  
Es ist tatsächlich dringend.»

Oft sprach Mo am Telefon sogar mit ‚höheren Tieren‘ im Hauptquartier.  
Seine weiche Stimme und sein Taktgefühl schienen eine besänftigende  
Wirkung auf zornige Gemüter zu haben, die bei manchen von Stirlings For-  
derungen aufbrausen wollten. Nach und nach wurde er zum Beauftragten  
für alles und jedes; Stirling vertraute ihm voll. «Sag Captain Mayne, die  
Bren-Maschinengewehre werden morgen geliefert.» – «Sag Major Stirling,  
die Luftaufklärungsabteilung hat die von ihm gewünschten Photographien  
fertiggestellt.» «Sag dem Kommandanten von Geneifa, wir dürfen zwei  
weitere Offiziere einstellen.» – «Sag dem Oberkellner im Shepheards, er  
soll für morgen Abend einen Tisch für vier Personen reservieren.» Man  
konnte sich blind darauf verlassen, dass Mo haargenau ausführte, was ihm  
aufgetragen wurde.

Trotz des Ansehens, das Stirling auf Grund seiner Einsätze in der Zwi-  
schenzeit genoss, blieb das Verhältnis zum Büro des Adjutant General ge-  
spannt. Bei der Einstellung neuer Leute wurden ihm alle nur möglichen  
Hindernisse in den Weg gelegt. Stirling hatte jedoch herausbekommen,  
dass gerade eine Fallschirmjägerkompanie von den Freien Franzosen in  
Alexandrien eingetroffen war. Die Franzosen hatten in Syrien aus Mangel  
an Ausrüstung einige Monate tatenlos herumgesessen. Schliesslich erhielt  
er nach einigen Mühen die Genehmigung, diese Leute in seine Einheit ein-  
zugliedern – insgesamt ungefähr 50 Mann. Dadurch erreichte seine Truppe  
eine Zahl, mit der man schon etwas anfangen konnte.

Die Franzosen mussten natürlich erst die Trainingskurse absolvieren. Ihr  
Kommandeur, Bergé, war etwas sprunghaft, aber geistreich; sein Stellver-  
treter, Augustin Jordan, ruhig, gelassen und genau. Beide hatten eines ge-  
meinsam: Das leidenschaftliche Verlangen, den Feind zu vernichten. Stir-  
ling war von Anfang an klar, dass er mit diesen Leuten eine Verstärkung  
erhalten hatte, wie sie besser nicht sein konnte. Sie waren von seiner Aus-

\* R.E.M.E. = Royal Electrical and Mechanical Engineers = Wartungs- und Instandsetzungs-  
einheit der Pioniere.

bildungsmethode fasziniert und stürzten sich mit Begeisterung in die Wissenschaft der Sprengstoffe. Stirling bat die Pioniere um Abstellung eines Offiziers, der die Franzosen unterrichten sollte. Eines Tages fuhr ein vergnügter junger Mann mit einem Lastwagen vor, das Käppi schief auf dem Kopf und hinter jedem Ohr eine Sprengkapsel, als wären es Zigaretten. Er stellte sich als Bill Cumper von den Kgl. Pionieren vor. Cumper hatte von der Pieke auf gedient, sprach ein wundervolles Cockney und hatte einen unverwüstlichen Sinn für Humor. Die Franzosen liebten ihn vom ersten Moment an, und bald hallte Kabrit wider von seinen endlosen Knallereien und Detonationen.

Einen erneuten Zusammenstoss gab es mit dem Büro des Adjutant General in der Frage eines Mützenabzeichens. Stirling war der Ansicht, dass seine Einheit ihre eigenen Abzeichen und Schwingen haben müsste. Auf seine Eingabe hatte er aber die Antwort erhalten, dass er kein Anrecht auf eigene Abzeichen habe, da die S.A.S. nur ein Detachment und kein Regiment sei; die Leute hätten die Abzeichen der Regimenter zu tragen, aus denen sie gekommen seien. Stirling zerriss den Brief einfach. Er war fest entschlossen, dem L Detachment seine individuellen Abzeichen zu geben. Prompt liess er Mützenabzeichen entwerfen, die einen mit Schwingen versehenen Dolch darstellten, unter dem die Devise zu lesen war: «Who dares wins»\*. Zusätzlich verteilte er an alle Männer, die an Einsätzen teilgenommen hatten, weisse Baskenmützen. Für besondere Leistungen verlieh er ferner ein Paar Schwingen, die auf der Brust zu tragen waren.

Die Sache mit den weissen Baskenmützen musste wieder aufgegeben werden. Sie artete in zu starker Angeberei aus, die zu Schlägereien in den Cafés von Alexandrien und Kairo führte. Die Abzeichen aber wurden stolz getragen. Stirling selbst trug sie sogar beim Besuch im Büro des Adjutant General und vor dem Offizier, der ihre Anbringung verboten hatte. Letzterer war ausgesprochen empört, wies ihn streng zurecht und erklärte, die Angelegenheit würde noch von der zuständigen Stelle aufgegriffen werden. Ein paar Wochen später lief Stirling auf den Treppen von Shepherds Hotel Auchinleck direkt in die Arme. «Donnerwetter, Stirling, was haben Sie denn da dran?» fragte der General. «Unsere Einsatzschwingen, Sir», ant-

\* ‚Who dares wins‘ = Wer wagt gewinnt

wortete Stirling schneidig grüssend. «So, so», schmunzelte Auchinleck, «sehr hübsch übrigens ... wirklich sehr hübsch.» Die Abzeichen des «Special Air Service» hatten ihren offiziellen Segen erhalten.\*



Einer der wenigen britischen Offiziere, die Stirling hatte einstellen können, war Fitzroy Maclean. Maclean war Mitglied des Parlaments geworden, um vom Aussenministerium freigestellt zu werden, und kaum ins Unterhaus eingezogen, war er sofort zur Armee gegangen. Man hatte ihn in den Mittleren Osten geschickt, wo er an einer Geheimorganisation mitarbeiten sollte, die jedoch gleich nach seiner Ankunft aufgelöst worden war. Daraufhin wurde ihm freigestellt wieder hinter seinen Schreibtisch zurückzukehren. Durch Zufall war ihm ein ehemaliger Kollege aus dem Diplomatischen Dienst über den Weg gelaufen, Peter Stirling. Und kurz darauf hatte er eine herzliche Aufforderung von David Stirling erhalten, doch in die S.A.S. einzutreten. Maclean war einverstanden. Stirling erklärte ihm noch, dass auch er natürlich den üblichen Ausbildungskurs durchlaufen müsse, er ihm aber im Übrigen sehr dankbar wäre, wenn er ihm in seiner freien Zeit in Fragen des Nachrichtendienstes behilflich sein würde.

Als erstes verständigten die beiden Männer die Royal Air Force von der Absicht der S.A.S., in der Nacht vom 23. auf den 24. Januar einen Überfall auf Buerat durchzuführen. Die R.A.F. hatte einen festgelegten Plan für die Bombardierung in mondlosen Nächten, und Buerat stand am 22. auf der Liste. Der Group Captain, mit dem Stirling verhandelte, versprach, den Angriff bis nach dem Überfall der S.A.S. zurückzustellen. «Sie müssen Ihren Termin aber genau einhalten», sagte er, «denn wir können unseren Angriff höchstens um ein oder zwei Tage verschieben. Wir werden unsere Bomben also in der Nacht vom 24. auf den 25. werfen.»

Die nächste Dienststelle mit der Stirling Kontakt aufnahm, war die Abteilung für Luftaufklärung, die von Peter Oldfield geleitet wurde. Oldfield war ein begeisterter Anhänger der S.A.S.-Idee – tatsächlich trat er selbst

\* John Godwick: The Filibuster (Die Freibeuter)



acht Monate später in die S.A.S. ein – und er tat, was in seiner Macht stand, um Stirling zu helfen. Er zeigte ihm Luftaufnahmen, die vor 14 Tagen in Buerat gemacht worden waren. Die Stadt sah wie die meisten arabischen Küstenstädte aus: Lehmhütten, einige von ihnen weiss gekalkt, ein paar grosse Lagerhäuser, ein Hafendamm und eine Funkstation am Rande der Stadt. Zwei Tanker lagen im Hafen verankert. Nach Oldfields Meinung war es aber sehr unwahrscheinlich, dass die Schiffe noch immer dort lägen. Sie pflegten in den Hafen ein und möglichst schnell wieder hinauszufahren, normalerweise innerhalb von 48 Stunden. In der Nähe der Stadt war eine grosse Ansammlung von Tankwagen gemeldet worden, und Oldfield war überzeugt, dass es sich nicht nur um eine Treibstoffübernahmestelle handelte, sondern um eines der Haupttreibstofflager Rommels. Er wollte versuchen, entsprechende Aufnahmen machen zu lassen, um evtl. feststellen zu können, wo sich die Depots genau befänden.

Das würde allerdings ziemlich viel Zeit kosten. Die Auswertung von Luftaufnahmen – eine langwierige Prozedur. Stirling würde die Informationen kaum vor seiner Abreise nach Gialo erhalten, ja, wahrscheinlich nicht einmal vor dem Aufbruch nach Buerat. Oldfield wollte die Positionen der L.R.D.G.-Patrouille, die Stirling durch die Wüste bringen sollte, per Funk durchgeben. Er notierte sich, dass der Überfall in der Nacht vom 22. auf den 23. stattfinden würde und wegen der R.A.F. nicht verschoben werden konnte. «Sie müssen uns die Auswertung bis spätestens 21. durchgeben», sagte Stirling, «sonst laufen wir vielleicht um die Depots herum, ohne zu wissen, dass sie dort sind.»

Am 10. Januar war Stirling in Kairo mit seiner Arbeit fertig. Eine Aufgabe aber blieb ihm noch, die er, solange es möglich war, vor sich hergeschoben hatte. Nach dem Tod von Jock Lewes gab es keinen erfahrenen Offizier mehr, der die Neuankömmlinge in Kabrit hätte ausbilden können. Keinen, mit Ausnahme von Paddy Mayne.

Es war nicht ganz einfach, Mayne dies beizubringen. Stirling erklärte es ihm so schonend wie nur irgend möglich und versicherte ihm, dass er selbst ja nur ein paar Wochen abwesend sein würde.

«Sie lassen mich also hier auf meinem Hintern sitzen, während sie nach Gialo hopsen und sich vergnügen!» konstatierte Mayne erbittert.

Er sprach so, als ob Stirling im Begriff stand, sich auf eine Kreuzfahrt im Mittelmeer zu begeben, und Stirling hatte ein schlechtes Gewissen, als ob dies tatsächlich der Fall wäre...

«Es tut mir schrecklich leid, aber es ist niemand da, den ich mit der Ausbildung betrauen könnte. Es ist bestimmt nur für kurze Zeit, nur für wenige Wochen. Und wenn ich zurückkomme, hoffe ich, das Lager in vorbildlicher Ordnung vorzufinden, und die Rekruten gut ‚zugeritten‘ aber nicht ‚zu Schanden geritten‘! «

«Ich werde mein Bestes tun, aber ich bin nicht zu dieser Einheit gekommen, um mir meine Absätze in Kabrit schief zu laufen», sagte Mayne betrübt.

Es gelang Stirling, ihn etwas zu trösten, aber doch nicht ganz. Nachdem er sich verabschiedet hatte, verfolgte ihn das düstere Gesicht seines Freundes noch lange Zeit.



Am 11. Januar flog Stirling mit einem Dutzend seiner Leute nach Gialo. Zwei Tage später stiessen Captain Duncan und Corporal Barr von der Special Boat Section\* zu ihm. Sie brachten die erforderlichen Haftminen und Sprengstoffe für die feindlichen Schiffe mit und ausserdem einen Segeltuchsack mit den Einzelteilen eines Kanus. Mit ihnen zusammen kamen ein Offizier und ein Flight Sergeant der R.A.F. Letzterer gehörte zur Abwehr, und als Stirling ihn in Kairo traf, hatte er ihn ganz beiläufig eingeladen, sich seiner Truppe anzuschliessen. Der Offizier hiess Derek Rawnsley, und er sollte in Zukunft noch bei zahlreichen Unternehmen der S.A.S. dabei sein.

Am 17. Januar machte sich der Sabotagegrupp nach Buerat auf den Weg. Begleitet wurde er von einer planmässigen Patrouille der Long Range Desert Group. Diese bestand aus einem Funkwagen und sechs Transportern, dem Führer der Patrouille, Captain Hunter, dem Navigator, Mike Sadler, und zwölf Mann, die als Fahrer, Mechaniker, Funker und MG-Schützen fungierten.

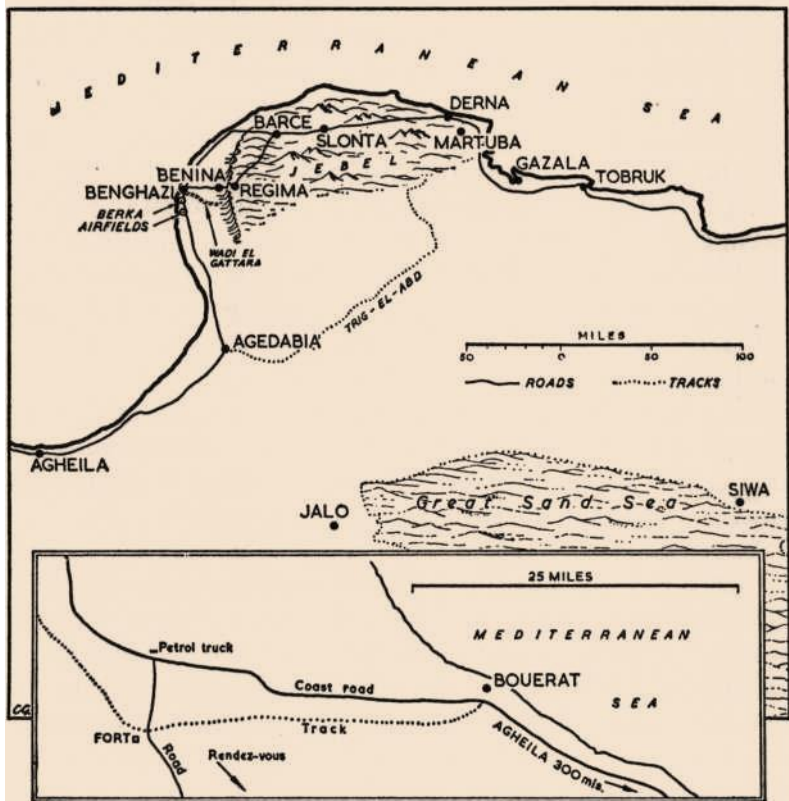
Buerat ist 100 km von Sirte und 50 km vom Tamit entfernt. Die S.A.S.-Männer fuhren daher den grössten Teil der Strecke durch das gleiche Ge-

\* Special Boat Section = Abteilung für Landungsunternehmen im Rücken des Feindes, wozu auch Kampfschwimmer gehörten.

biet, das sie bereits im vergangenen Monat zweimal durchquert hatten. Sie mussten sich ziemlich weit südlich halten, um vom Feind nicht gesichtet zu werden und erblickten deshalb in den ersten vier Tagen keine Menschenseele. Sie kamen unterschiedlich schnell vorwärts. Manchmal konnten sie 50 km in der Stunde hinter sich bringen, aber die unvermeidlichen Reifenpannen und Reparaturen verlangsamten ihre Fahrt auf einen Durchschnitt von 160 km am Tag.

Bevor Stirling Gialo verlassen hatte, konnte Peter Oldfield ihm noch mitteilen, dass die Luftaufnahmen von Buerat gemacht seien und sich jetzt bei der Auswertung befänden. Jeden Abend, wenn die Funkverbindung mit dem L.R.D.G.-Hauptquartier zustande kam, und Hunters Funker die Mel-

**Karte 3: Operationen von Gialo und Siwa aus gegen Buerat und das Gebiet von Bengasi im Frühjahr 1942.**



dungen aufnahmen und dechiffrierten, hoffte Stirling auf Nachrichten von Oldfield. Aber der 20. und 21. gingen vorüber; und noch immer keine entsprechende Nachricht.

Am Abend des 22., bei untergehender Sonne, erreichte die Kolonne den Rand des Wadi Tamit. Wegen der schnell einfallenden Dunkelheit entschied Captain Hunter, dass es besser sei, den Abstieg auf den nächsten Morgen zu verschieben. Die Männer schlugen ihre Zelte an Ort und Stelle auf. An diesem Abend wartete Stirling ängstlich besorgt auf die Nachrichten aus dem Hauptquartier. Um 21.30 Uhr fing der Funker einen Funkspruch aus Siwa auf, aber nach ein paar verstümmelten Worten brach die Verbindung ab. Stirling war überzeugt davon, dass Oldfield alles versuchen würde, um zu ihm durchzukommen. Aber die Stunden schlichen dahin, ohne, dass eine erneute Verbindung zustande kam.

Um Mitternacht beriet er sich mit Captain Hunter. Vielleicht hatte man in Siwa nicht bemerkt, dass der Funkspruch nicht durchgekommen war; er würde gern die Funkstille durchbrechen und Oldfield mitteilen, dass seine Nachrichten nicht empfangen wurden. – Normalerweise handelte es sich dabei um kein grosses Risiko; es war aber bekannt, dass der Feind in diesem Gebiet über Abhöranlagen verfügte, die ständig in Bereitschaft lagen. Unter diesen besonderen Umständen jedoch war Hunter bereit, ein Risiko einzugehen, und liess den Funkspruch absetzen. Innerhalb einer Stunde war die Antwort da: Die gewünschte Information würde am nächsten Tag durchgegeben. Es schien klar, dass Oldfield noch nicht imstande gewesen war, die Depots auf den Photographien zu erkennen.

Beim ersten Tageslicht am nächsten Morgen entschied Hunter, dass die Gruppe so schnell wie möglich im Wadi Deckung suchen müsse. Da anzunehmen war, dass der Feind nun von ihrer Anwesenheit in der Gegend Kenntnis hatte, durfte keine Zeit mehr mit der Suche nach einem leichten Abstiegsweg verloren werden. Sie fuhren an einer sehr schwierigen Stelle hinunter. Die Lastwagen standen in Reih und Glied, mit den Kühlern talwärts gerichtet. «Wir befestigten zwei Halteseile am Heck», schrieb Seekings, «und alle Mann – mit Ausnahme des Fahrers und zwei Leuten, die auf die Vorderräder aufpassen mussten – bremsten mit aller Kraft, an den Seilen hängend. Wir waren kaum einige Meter weit, als unser Wagen aus-

scherte, und wir das Heck nicht mehr halten konnten. Der Fahrer, anstatt abzuspringen, gab Vollgas. Der Wagen richtete sich talwärts, und abwärts ging's in höllischem Tempo. Was der für Nerven gehabt haben muss! Jedenfalls erreichte er die Talsohle heil und unversehrt.»

Der Abstieg war gerade im richtigen Augenblick beendet. «Ein italienisches Aufklärungsflugzeug erschien oben über dem Rand des Wadis», fuhr Seekings fort. «Wir duckten uns und beteten, dass der Italiener uns nicht sieht. Aber das Glück war uns nicht hold. Er flog eine steile Kurve und kam direkt auf uns zu. Die Felsen, neben denen ich sass, kamen mir plötzlich bloss noch erbsengross vor. Der Fahrer unseres Lasters sprang hinter das Steuerrad. Unglücklicherweise hatte einer seine Hosen über den Kühler gehängt, und diese verfangen sich im Ventilator. Der Fahrer sprang deshalb wieder ab, und wir krochen so schnell als möglich zur nächsten Deckung.»

Das Flugzeug verschwand in Richtung Sirte und Tamit. Die Männer wussten genau, dass bald Bomber oder Jäger über ihnen auftauchen würden. Sie benutzten die kurze Verschnaufpause, um den bestmöglichen Schutz zu suchen. Die Lastwagen jagten in alle Richtungen davon, manche fuhren sechs bis acht Kilometer das Wadi hinein, bis sie günstige Felsüberhänge gefunden hatten. Seekings und Cooper entdeckten eine kleine Höhle, in die sie hineinkrochen. «In meinem Fluchtgepäck hatte ich eine Garnitur frischer Unterwäsche», erzählte Seekings weiter, «und um mein Gepäck etwas zu erleichtern für den Fall eines langen Fussmarsches, beschloss ich, diese zu wechseln, und in der Hoffnung, dass die ‚Eyeties‘ nicht gerade kommen würden, wenn ich nackt dastand, zog ich mich aus. Aber genau das taten sie.»

Es waren sechs Bomber. Sie flogen das Wadi auf und ab und deckten es eine Stunde lang mit Bomben und Maschinengewehrgarben ein. Dann war eine Stunde Pause. Anspliessend erschienen drei neue Bomber, und das Ganze ging wieder von vorn los. So ging es weiter bis tief in den Nachmittag hinein. Um 18.00 Uhr gab Hunter das Zeichen zum Sammeln. Die Männer kamen zu zweit oder zu dritt aus ihren Schlupfwinkeln, und jede kleine Gruppe war sichtlich überrascht, dass die anderen noch lebten. Keiner der Lastwagen war beschädigt, und die ganze Gesellschaft schien vollzählig zu sein. Plötzlich entdeckten sie jedoch, dass der Funkwagen und die drei Funker fehlten. Was mit ihnen geschehen ist, hat man nie erfahren. Niemals

konnte ermittelt werden, ob sie gebombt und dabei getötet wurden, oder ob sie in die Wüste hineingefahren, dort in Gefangenschaft gerieten und später gestorben sind. Die L.R.D.G. hat sie nie wiedergesehen.

Der Verlust des Funkgerätes war für Stirling ein harter Schlag. Jede Hoffnung, doch noch in letzter Minute die Informationen von Oldfield zu erhalten, war dahin. Nun würde ihnen nichts anderes übrigbleiben, als im Dunkeln nach den Depots zu suchen. Die Kolonne setzte sich wieder in Bewegung. Als sie ca. drei Stunden später an einem Punkt ankamen, der 60 km westlich vom Wadi Tamit und 100 km von Buerat entfernt lag, hielten sie an, und Hunter erklärte, dass dies ihr Hauptrendezvousplatz sein würde. Das Gelände war wellig und es gab einige Felsen, die gute Deckung boten.

Da es schon 20.30 Uhr war, mussten sie sich beeilen. Die Männer beschäftigten sich die nächste halbe Stunde damit, ihre Waffen zu reinigen und ihr Boot zusammenzubauen. Es war anzunehmen, dass Buerat scharf bewacht wurde. Irgendein Licht zu benützen, sei es in den Aussenbezirken, oder am Strand, kam daher nicht in Frage. Stirling und Duncan waren sich darüber einig, dass es das Beste sei, das Boot zusammengebaut auf dem Lastwagen zu transportieren.

Es war ganz schön eng, denn Hunter hatte entschieden, nur einen Lkw mitzunehmen, der den Trupp bis auf 1,5 km an den Hafen heranbringen sollte. Ein Konvoi von zwei oder drei Lastwagen würde unnötiges Aufsehen erregen. Stirlings Trupp bestand aus 16 Mann, dazu kamen Hunter, Sadler und noch zwei Männer von der L.R.D.G. Irgendwie fanden alle zwanzig Platz: Die Waffen und Sprengbomben in die Zwischenräume gezwängt und das Boot oben drauf balancierend.

Es war 10.45 Uhr, als der einsame Laster sich in Bewegung setzte. Er hatte 40 km durch unwegsame Wüste hinter sich zu bringen, bevor er die asphaltierte Strasse erreichte, die zur Abzweigung nach Buerat führte. Einmal auf der Strasse, waren es noch 80 km bis zur Stadt selbst. Wenn sie Glück hatten, würden sie die Wüstenstrecke in eineinhalb Stunden bewältigen. Eine Zeitlang schafften sie einen Durchschnitt von 25 km in der Stunde, was für eine Nachtfahrt unwahrscheinlich schnell war. Stirling schaute auf seine Uhr. Es war 22.05 Uhr, und er rechnete aus, dass sie nur noch 8 km von der Strasse entfernt waren. «Nicht schlecht», sagte er zu Sadler.

Kaum hatte er die Worte ausgesprochen, als der Lastwagen einen heftigen Stoss bekam, weil zwei Räder in ein tiefes Loch gesackt waren. Die Männer hinten wurden durcheinander geworfen, und das Boot krachte gegen die Seitenwand. Man hörte das hässliche Geräusch von berstendem Holz. Einen Augenblick später hatte der Wagen wieder festen Boden unter den Rädern, aber das Unglück war geschehen. Das Boot war in zwei Hälften auseinandergeborsten.

Der Verlust des Funkwagens war ein Unglück gewesen; dies aber war eine Tragödie. Eigentlich schien der ganze Einsatz zum Scheitern verurteilt. Es sah ganz so aus, als ob die Wochen der Vorbereitung, des Organisierens, des Hetzens, des Überlegens und des Hoffens umsonst gewesen wären. Typisch für David Stirlings Führerqualität, dass keine Spur von Niedergeschlagenheit in seiner Stimme zu hören war, als er jetzt sprach. Er wies die Leute an, das Boot abzuladen, auseinanderzunehmen und zu verpacken. «Wir werden etwas umorganisieren müssen», sagte er. «Es gibt genügend Zielobjekte in Buerat, die auf uns warten. Wenn wir die Schiffe nicht bekommen können, werden wir uns stattdessen die Hafenanlagen vornehmen. Sie sind fast ebenso wichtig. Wenn der Feind seine Nachschubgüter nicht entladen kann, werden diese ihm genausowenig nützen, wie die evtl. von uns versenkten Schiffe. Und was Sie betrifft, Duncan, ich glaube, Sie nehmen am besten eine Handvoll Leute und gehen zur Funkstation. Sie liegt 3 km entfernt auf der anderen Seite der Stadt. Sie ist ein grossartiges Objekt. Es hat mich sowieso gestört, sie auslassen zu müssen, aber für beide Aufgaben hätten wir keine Zeit gehabt.

Die Männer kletterten lachend und Witze machend wieder auf den Lastwagen zurück.

Wenigstens hätten sie jetzt mehr Platz, ohne das ‚verdammte Boot‘, meinten sie. Fünfzehn Minuten später waren sie nahe an der Strasse. Der Fahrer löschte die Scheinwerfer und fuhr ganz langsam; schliesslich holperten sie auf dem Asphalt. Alle atmeten erleichtert auf. Jetzt konnten sie schneller vorwärtskommen.

Sie hielten direkten Kurs auf die Karawanenpiste nach Buerat, die ihre Asphalt-Strasse nach 40 km im rechten Winkel kreuzte. Die Piste verlief parallel zur Küstenstrasse, die 8 km nördlich lag. Sie kamen gut vorwärts und schafften die Strecke in etwa mehr als einer halben Stunde. Sobald sie

sich der Kreuzung näherten, fuhren sie langsamer. Plötzlich sah Stirling eine grosse, dunkle Kontur gegen den Himmel. Er erkannte ein Fort, das zweifellos von den Italienern in den dreissiger Jahren erbaut worden war. Es lag so still inmitten der Wüste, als sei es verlassen, wie ein verwünschertes Schloss. Trotzdem fuhren sie vorsichtig vorbei, um dann nach einigen Metern die Abzweigung zu erreichen. Von hier waren es noch 40 km bis zum Hafen Buerat. Der Fahrer gab Gas, und nach kaum 40 Minuten erklärte Sadler: «Hier sind wir.» Der Lkw fuhr 30 m von der Strasse weg und hielt an.

Die Männer konnten nichts erkennen – ausser flachen, sich vor ihnen ausdehnenden Feldern. Sadler versicherte jedoch, dass Buerat weniger als 1,5 km entfernt läge. Das Dorf war klein und die Häuser standen gruppenweise, etwa 400 m entlang dem Ufer. Die Uhr zeigte fünf Minuten nach Mitternacht. Hunters letztmögliche Abfahrtszeit, um den Wüstentreffpunkt noch vor dem ersten Morgenlicht zu erreichen, war 2.00 Uhr. Das bedeutete, dass Stirling und seinen Männern genau eine Stunde und fünf- und fünfzig Minuten für die Durchführung ihrer Aufgabe blieb.

Captain Duncan und Corporal Barr, begleitet von Corporal Rose von der S.A.S., brachen als erste auf. Da die Zeit sehr knapp bemessen war, und sie bis zu ihrem Objekt noch 5 km Fussmarsch hatten, war kaum anzunehmen, dass sie zum Treffen um 2.00 Uhr zurück sein würden. Stirling vereinbarte deshalb mit ihnen, dass er in der kommenden Nacht zurückkehren und sie auf der Karawanenpiste abholen würde. Sie sollten 13 km von Buerat entfernt Steine und Zweige auf die Piste legen.

Den Rest der Leute teilte Stirling in zwei Trupps zu sechs und sieben Mann. Der eine sollte mit ihm gehen, der andere von Sergeant-Major Riley geführt werden. Sie würden mit einem Zeitabstand von fünf Minuten aufbrechen und sich dem Hafen von entgegengesetzten Seiten nähern. Sobald ihre Arbeit beendet war, sollten sie zu diesem Treffpunkt zurückkehren. Stirling betonte nochmals die Notwendigkeit absoluter Lautlosigkeit. Keiner dürfe eine Waffe benutzen, ausser es wäre unbedingt erforderlich. Ihre Sprengungen seien alle auf 2.30 Uhr einzustellen, dadurch würde ihnen reichlich Zeit zum Verschwinden bleiben. Das bedeutete, dass die ersten Zeitzünder auf 120 Minuten eingestellt werden mussten und die folgenden auf jeweils entsprechend kürzere Zeiten.

Stirlings Trupp startete als erster. Es war beängstigend ruhig.



Zuerst ging es durch unwegsame Wüste, die langsam in bebaute Felder überging. Sie hatten sich anfangs dicht an die Strasse gehalten, jetzt aber entfernten sie sich von ihr und schlugen einen Bogen, um das Dorf zu umgehen und vom Strand aus an den Hafen heranzukommen. Bald konnten sie die Umrisse der Häuser erkennen. Das Dorf lag in vollkommener Finsternis, und die Nacht war so still, dass der leichteste Fusstritt widerzuhallen schien.

Die Männer gingen einzeln hinter Stirling her. Sie waren nahe am Ufer, und Stirling bog in einen schmalen Weg ein, an dessen einer Seite ein kleineres Haus und auf der anderen Seite ein grosses Gebäude stand. Sie befanden sich offensichtlich dicht am evtl, bewachten Quai, Stirling bewegte sich deshalb mit grösster Vorsicht. Jeden Moment konnten sie gegen Drahthindernisse oder einen Wachtposten laufen. Er blieb stehen und lauschte auf Schritte. Es war nichts zu hören. Er führte die Leute an dem Gebäude vorbei und dann nach links. Einen Augenblick später standen sie am Pier. Sie blieben stehen, um sich zu orientieren. Auf beiden Seiten des Hafens lagen die Quais mit den Lagerhäusern. Zuerst wollten sie den Damm entlanggehen, um ihre Zielobjekte auszusuchen.

Stirling machte den Männern ein Zeichen, ihm zu folgen. Sie hielten sich im Schutz der Gebäude. Es schien keine Posten oder Schutzvorrichtungen zu geben. Der Hafen lag vollkommen tot da. Das einzige Geräusch war ein sanftes Schwappen des Wassers, wenn es gegen die hölzernen Pfosten des Hafendamms schlug. Ein paar Fischerboote waren längsseits vertäut, aber sonst war weit und breit kein Schiff zu sehen.

Peter Oldfield hatte Stirling ja erzählt, dass die Schiffe innerhalb weniger Stunden in den Hafen ein- und ausfahren. In dieser Nacht nun war gar nichts los. Stirling konnte den Geruch von Öl erkennen, und er war davon überzeugt, dass ein Tanker am gleichen Nachmittag gelöscht hatte. Das würde auch erklären, warum jedermann der Ansicht zu sein schien, dass sie ihre Nachtruhe wohl verdient hätten. Auf alle Fälle war er, des zerbrochenen Bootes wegen, weniger bedrückt. Auch wenn es nicht kaputtgegangen wäre, hätte es ihnen wenig genützt.

Nach beendeter Orientierung teilte er seine Leute nochmals in zwei Trupps auf. Der eine Trupp sollte vor dem jeweiligen Lagerhaus Wache stehen, während der andere drinnen die Bomben anbrachte. Das erste Ge-

bäude war unverschlossen. Als Stirling und zwei Mann eintraten, fanden sie in der Mitte des Raumes eine riesengrosse, komplizierte Maschine. Ihrer Ansicht nach musste es sich um eine Art Pumpe handeln. Sie hefteten mehrere Bomben an und verteilten auch noch einige im Raum.

Das nächste Gebäude war verschlossen; es gab da aber ein Fenster, das sich leicht öffnen liess, und so kletterten sie hinein. Diesmal riskierte es Stirling, seine Taschenlampe anzuknipsen. Der Raum war gerammelt voll von Holzverschlügen und Kisten mit Wehrmachts-Verpflegungsrationen. Manche Verschlüge reichten fast bis zur Decke. Das waren grossartige Objekte. Die Männer grinsten, als sie durch die schmalen Gänge zwischen den Kisten schlichen und Bomben anhefteten.

Sie gingen noch in drei weitere Lagerhäuser. Eines war leer, im zweiten befanden sich wieder Maschinen und im dritten Lebensmittelkonserven. Im dritten entdeckte Stirling eine Seitentür, und er beschloss festzustellen, wohin diese führte; da sie verriegelt war, drückte er sie ein. Er befand sich in einem schmalen Verbindungsgang zwischen zwei Gebäuden. Er wendete sich nach links und landete am Pier. Hier ging ein anderer Gang im rechten Winkel ab; auch diesen schlich er hinab, um zu sehen, was am Ende lag. Er glitt ganz vorsichtig weiter, und als er an eine Ecke kam, hörte er schwaches Rascheln. Irgendjemand näherte sich.

Er presste sich eng an die Wand und rührte sich nicht. Im nächsten Moment bog ein Mensch um die Ecke, und ein Körper stiess an den seinen.

«Was zum Teufel...», rief eine aufgeschreckte Stimme. Es dauerte ein paar Sekunden, bis Stirling erfasst hatte, dass es niemand anderes war als Sergeant-Major Riley. «Himmel, Arsch und Zwirn, was tun Sie hier? Sie sollten doch auf der anderen Seite des Hafens sein», fluchte Stirling.

Und da tauchten auch schon sechs weitere Gestalten aus dem Dunkel auf – Rileys ganzer Trupp.

Riley berichtete flüsternd, dass sie ihre Arbeit beendet hätten – ein weiteres Verpflegungslager, Maschinen und eine Werkstatt – dann aber plötzlich auf ein Drahtnetz gestossen seien und ihren Weg zurück nicht mehr gefunden hätten. Da sie befürchten mussten, in einen Wachtposten hineinzustolpern, hätten sie sich entschlossen, es auf dieser Seite des Hafens zu versuchen.

Stirling wies ihn an, so lange zu warten, bis seine eigenen Leute sich zu-

rückgezogen hätten, denn sie sollten sich möglichst unabhängig voneinander zum Treffpunkt begeben. Stirling selbst kehrte um, ging zum Quai, gab seinen Männern ein Zeichen und trat mit ihnen den Rückweg an. Obgleich ihm klar war, dass die Chance äusserst gering war, im Dunkeln ein unterirdisches Treibstofflager zu finden, wies er jeden Einzelnen seiner Leute an, die Augen offen zu halten, um eventuell etwas zu entdecken, was wie ein Benzindepot aussähe. Dieses Mal schlug er keinen so weiten Bogen, sondern hielt sich dichter an der Hauptstrasse. Als sie nur noch knapp 400 m von ihrem Treffpunkt entfernt waren, tippte ihn Corporal Seekings auf den Arm und flüsterte: «Sehen Sie da drüben, Sir.»

Zuerst dachte Stirling, er hätte ein Lager entdeckt, aber es stellte sich als etwas anderes heraus. Dicht an der Strasse, ca. 50 m entfernt, standen ein Dutzend oder mehr unförmige Kolosse. Es sah wie eine kleine Häusersiedlung aus, aber für Häuser waren die Formen zu seltsam. Die Männer schlichen heran, um festzustellen, um was es sich handelte: sie befanden sich mitten in einem enormen Fuhrpark. Hier standen drei oder vier Reihen riesiger Tankzüge. Jeder hatte eine Zugkraft von 201, d.h., er transportierte 18'000 l Treibstoff. Und dem Geruch nach zu urteilen, waren sie keineswegs leer. Ohne Zweifel hatte man sie an diesem Nachmittag gefüllt – und nun wartete man auf entsprechende Fahrbefehle.

Es war fast zu schön, um wahr zu sein und sicher die Entschädigung für die Enttäuschung, die Stirling durch das Nichteintreffen von Oldfields Nachricht erlebt hatte. Schnell machten sie sich ans Werk. Die Tankwagen waren in sechs Reihen zu je drei Wagen geparkt. In fünf Minuten hefteten sie neun Bomben an. Sie benutzten 60-Minuten-Zünder, denn es war fast 1.30 Uhr. Stirling hatte gerade die zehnte Bombe angebracht, seine Leute waren hinter ihm, und er schlich geräuschlos um das Heck eines der Tankwagen, als er Schritte hörte. Bevor er Zeit hatte, sich zurückzuziehen, spürte er einen Stoss gegen die Schulter.

Zum zweiten Mal gab es einen Moment sprachloser Überraschung, und zum zweiten Mal war es Sergeant-Major Riley. Die Situation war so komisch, dass Stirling alle Mühe hatte, nicht laut herauszulachen. Riley war auf der anderen Seite der Strasse entlang gegangen, hatte ebenfalls den Fuhrpark entdeckt und war herübergekommen. Er hatte an einem Ende ge-

arbeitet, während Stirlings Leute am anderen Ende begonnen hatten. «Es freut mich, dass Sie wenigstens gelernt haben, leise zu gehen», bemerkte Stirling leicht verärgert. «Von jetzt an bleiben wir am besten zusammen. Der Treffpunkt ist nur fünf Minuten entfernt!»

Eine letzte Bombe musste noch angebracht werden, bevor die Männer zur Karawanenpiste zurückgingen. Als sie dort ankamen, war es 1.45 Uhr. Hunter meldete absolute Ruhe. Er hatte keinerlei Bewegungen feststellen können. Riley hingegen hatte ein Flakgeschütz entdeckt, und es fertiggebracht, eine Bombe über das Verschlussstück zu schieben, obgleich die Bedienungsmannschaft nur wenige Meter entfernt in einem Zelt schlief.

Duncan und seine zwei Mann waren nicht zurückgekehrt. Sehnsüchtig schaute Stirling in Richtung Funkstation, immer noch hoffend, ihre Gestalten aus der Dunkelheit auftauchen zu sehen. Ungefähr 600 m entfernt flammte plötzlich ein Licht auf. Es folgte ein zweites und dann noch eins. Er überlegte, ob es ein Leuchtsignal sein könnte; vielleicht war Duncan in Schwierigkeiten geraten. Noch blieben fünfzehn Minuten bis zu Hunters letztmöglichem Abfahrtstermin. Er gab Cooper und Seekings ein Zeichen, ihm zu folgen. In sieben oder acht Minuten erreichten sie die fragliche Stelle. Und wieder standen sie in einem Fuhrpark. Diesmal waren es aber keine Tankwagen, sondern Lastwagen mit Nachschub. Stirling liess Seekings und Cooper Wache stehen, während er die Bomben anbrachte. Zwölf LKW standen da, und er benötigte keine fünf Minuten, um sein Werk zu vollenden. Sechs Minuten nach 2.00 Uhr waren die drei wieder am Treffpunkt. Länger konnte Hunter nicht warten. Sie würden eben in der kommenden Nacht zurückkehren müssen, um Duncan aufzunehmen. Sie kamen zur Strassenkreuzung und fuhren genau um 2.35 Uhr an dem Fort vorbei, das so dunkel und schweigend dalag wie auf der Hinfahrt. Ein paar Minuten später hörten sie die erste Explosion, dann die nächste und noch eine. Als sie in die Wüste abbogen, begann der Himmel sich grau-rosa zu färben. «Ein Jammer, dass wir nicht dort sein können, um zuzuschauen, seufzte Seekings.

Sie waren müde, aber zufrieden. Das Unternehmen, das für einen Moment so ausgesehen hatte, als sei es zum Scheitern verurteilt, war zum Triumph geworden. Rommel hatte sehr wenig Tankzüge, und diese waren kein leicht zu ersetzendes Material. Der für ihren Transport übers Meer erfor-

derliche Schiffsraum würde die Achsenmächte erheblich belasten. Stirling hatte das Gefühl, dass ihm ein wirklicher Schlag gelungen war. Der Hafen würde mehrere Wochen unbrauchbar sein, und wenn Duncan seine Aufgabe gelungen sein sollte, würde Buerat für längere Zeit aufgehört haben, das Haupt-Funkverkehrszentrum an der Küste zu sein.

Um 5.00 Uhr morgens trafen sie am Rendezvousplatz ein und tranken Kaffee mit einer Menge Cognac drin.



Bei Tagesanbruch suchte sich jeder eine geeignete Deckung. Sie wussten, dass sie gute Arbeit geleistet hatten, und waren sicher, dass bald Aufklärungsflugzeuge die Wüste auf der Suche nach ihnen überfliegen würden. Es dauerte auch nicht lange, da hörten sie das Geräusch eines Flugmotors. Von da an, bis gegen Mittag, gab es kaum einen Moment, in dem kein Flugzeug über ihnen war. Sie hatten die Lastwagen der L.R.D.G. aber so gut mit Netzen getarnt, dass sie von den sie umgebenden Büschen unmöglich zu unterscheiden waren.

Gegen Mittag bewölkte sich der Himmel; Wind kam auf. So meldete sich ein Sandsturm an. Diese Stürme waren der Schrecken aller Sabotagetrupps, da der Sand durch die Verschlüsse der Revolver und Maschinenpistolen drang und sie unbrauchbar machte. Dieses Mal allerdings, nachdem sie ihre Hauptaufgabe hinter sich hatten, war der Sandsturm ihnen geradezu willkommen. Wenigstens bestand keine Gefahr mehr, aus der Luft gesichtet zu werden.

Gegen 19.00 Uhr liess der Sturm nach. Stirling wartete noch zwei Stunden, bis nur noch ein staubiger Wind wehte, dann brach er mit Hunter auf, um Duncan und seine beiden Kameraden, Barr und Rose, abzuholen. Er nahm eine Handvoll Leute mit – Riley, Seekings, Cooper und einige andere –, um jedem eventuellen Widerstand begegnen zu können. «Johnny und ich hatten eine höchst unbequeme Fahrt», schrieb Seekings, «Für den Fall, dass Strassensperren errichtet worden waren, mussten wir auf den Kotflügeln des Lasters mit unseren schussbereiten Maschinenpistolen liegen. Falls erforderlich, hätten wir leicht abspringen und auch unsere Messer benutzen können.

Diese Vorsichtsmassnahme erwies sich jedoch als unnötig.

Noch einmal ging es vorbei am schweigenden Fort, dann bog der Wagen scharf rechts ab und fuhr die parallel zur Küstenstrasse verlaufende Piste nach Buerat entlang. Nach 3 km stoppten sie; auf dem Weg ein paar hundert Meter weiter vorn, lag ein kleiner Haufen Zweige, das Zeichen, dass Duncan in der Nähe sein musste. Stirling sprang vom LKW und rief Duncans Namen. Ungefähr 20 m entfernt tauchten drei Schatten auf und liefen auf ihn zu. «Gut gemacht», sagte Stirling, «los, aufsitzen! Habt ihr die Funkstation in die Luft gejagt?» Duncan nickte.

Der Fahrer hielt einen Augenblick an, damit die Männer die Neuigkeiten hören konnten. Duncans Gruppe hatte den Weg zur Funkstation verfehlt und war dadurch erst nach 1.00 Uhr dort angekommen. Als sie gerade dabei waren, ihren Auftrag zu erledigen, war einer von ihnen an einen leeren Benzinbehälter gestossen. Sofort erschienen zwei Wachtposten aus einem nahegelegenen Gebäude, um nachzusehen, woher das Geräusch gekommen sei. Nach erfolgloser Suche blieben die beiden draussen stehen und unterhielten sich. Schliesslich gingen sie wieder hinein. Aus Angst, die Wache erneut aufzuschrecken, bewegten sich Duncan und seine beiden Begleiter besonders vorsichtig. Die Folge davon war, dass sie für das Anbringen ihrer Sprengladungen (insgesamt 14 kg Trinitrotoluol) ziemlich viel Zeit benötigten. Sie hatten 120-Minuten-Zeitzündler verwendet und waren mit der Arbeit erst kurz vor 2.00 Uhr fertig geworden. Als sie um 2.30 Uhr am ersten Treffpunkt angekommen waren, war dieser verwaist gewesen.

Etwas später war die nächtliche Stille durch starke Explosionen im Hafen unterbrochen worden. Da sie sich nach ihrem Gefühl viel zu nahe am Hafen befunden hatten, waren sie aufgebrochen und zum zweiten Treffpunkt (wo sie jetzt waren) 13 km weiter marschiert. – Hier hätten sie sich weit genug von der Strasse weg verborgen. In den nächsten zwei Stunden seien ununterbrochen Lastwagen vorbeigerast, besetzt mit Soldaten, welche die Feuer löschen sollten. Während der ganzen Zeit hätte es neue Explosionen gegeben, und zwar gar nicht weit entfernt von dem Platz, den sie vor Kurzem verlassen hatten. Der Feuerschein wäre so intensiv gewesen, dass er den Himmel eine halbe Stunde lang taghell erleuchtet hatte. «Wir konnten uns nicht vorstellen, was Sie dort angestellt hatten», sagte Duncan, «es sah aus, als hätten Sie eine ganze Tankerflotte in Brand gesetzt.»

«Benzin-Lastzüge», erklärte Stirling, «das Zweitbeste nach der Flotte.»

«Als wir hier am Rendezvousplatz angekommen waren», fuhr Duncan fort, «hörten wir, wie die Funkstation in die Luft flog. Kein Zweifel, der Feind hatte eine verdammt heisse Nacht.»

Beim ersten Tageslicht, erzählte Duncan weiter, hätten sie in einer Düne eine Höhle entdeckt, in der sie sich den Tag über verborgen hatten. Am Vormittag seien dann mehrere Panzerspähtrups kreuz und quer durch das Gebiet gefahren, sichtlich auf der Suche nach den Sabotage-Trupps. «Und schliesslich», beendete Duncan, seinen Bericht, «erschien um 22.00 Uhr heute Nacht die R.A.F., deckte den Hafen 20 Minuten lang mit Bomben ein und flog wieder ab. Ich glaube allerdings nicht, dass sie noch viele Ziele für ihre Bomben vorfanden.»

Das war ein Erfolg. Doch, was konnte jetzt noch geschehen? Nach Stirlings Meinung war es ein Jammer, das Gebiet zu verlassen, ohne noch irgendwo eine Bombe zu hinterlassen. Er schlug daher den Männern vor, querfeldein zur Küstenstrasse vorzustossen, auf ihr nach links abzubiegen, d.h. von Buerat weg, bis an die Kreuzung zu fahren, wo die Asphalt-Strasse am Fort vorbei in die Wüste führte. Es sei eigentlich kein Umweg, und möglicherweise fänden sie unterwegs noch irgendein lohnendes Objekt.

„Flash“ Gibson fuhr, Stirling und Hunter sassen neben ihm. Die übrigen Männer standen mit ihren schussbereiten Waffen hinten auf der Plattform. Sie holperten 8 km durch unwegsame Wüste, bevor sie die Küstenstrasse erreichten. Dort bogen sie nach links ab, d.h. von Buerat weg. 30 km fuhren sie, ohne ein einziges Feind-Fahrzeug zu Gesicht zu bekommen. Es war bitterkalt, und noch immer blies ein scharfer Wind. Als sie sich der Stelle näherten, an der die Strasse aus der Wüste in die Küstenstrasse mündete, verlangsamten sie ihr Tempo. Gibson wollte gerade eine Kurve nehmen, als er die Umrisse eines unförmigen Fahrzeugs sah, das neben der Strasse parkte. Er stoppte, und Stirling und Hunter sprangen ab, um das Ding näher zu betrachten. Es war ein weiterer Riesentankzug, der gleiche Typ, wie jener, den sie in der Nacht zuvor zerstört hatten. Er schien abgestellt zu sein. «Es wäre unverzeihlich, ihn auszulassen», bemerkte Stirling. «Ich bin sicher, die Long Range Desert Group würde gern einmal sehen, wie wir arbeiten. Ausserdem ist die Nacht kalt, und vielleicht möchten Sie sich Ihre Hände wärmen.»

Der Lastwagen fuhr in sichere Entfernung, Seekings kletterte heraus und heftete eine Bombe mit einem Zehn-Sekunden-Zeitzünder an den Tankzug. Er befestigte sie oben auf dem Riesentank und rannte dann, so schnell er konnte, davon. Nichts geschah. «Major Stirling und ich gingen zurück zum Tankzug, um den Fehler zu suchen», schrieb Seekings, «kaum hatte der Major die Bombe angefasst, als der Zeitzünder zu ticken begann. Obgleich wir zehn Sekunden Zeit hatten, liessen wir das verdammte Ding fallen und sausten über die Strasse in Deckung. Die Bombe explodierte mit einem fürchterlichen Knall.

Was dann geschah war wirklich komisch. Die Tür des Führerhauses wurde aufgestossen, und heraus sprang ein winziger, dünner, halbangezogener Italiener mit nur einem Stiefel an den Füßen. Ich nahm die Maschinenpistole von der Schulter, legte sorgfältig an, feuerte und schoss daneben. Darauf stürzte der Italiener auf uns zu und flehte bei seiner Mutter und allen Heiligen um Gnade. Er fiel auf die Knie und umschlang meine Beine. Als nun der Rest unserer Gruppe auftauchte, wusste er nicht mehr wohin vor Entsetzen. Ich glaube, keiner von uns war unter 1,80 m, und bei unserer Sonderkleidung und den Bärten wundere ich mich eigentlich, dass er nicht tatsächlich vor Angst gestorben ist.»

Während dieser Szene brachte Stirling eine zweite Bombe mit einem Zehn-Sekunden-Zeitzünder am Benzintank an und brüllte: «Deckung nehmen». Der italienische Fahrer schoss wie ein Pfeil in die Dunkelheit, und Seekings lief mit dem Rest der Gruppe zu ihrem Lastwagen. Dieses Mal erfolgte die Explosion planmässig. Der Lancia schien in dem gewaltigen Feuer nur so dahinzuschmelzen. Die Männer betrachteten ihr Werk und setzten dann ihre Fahrt fort.

Sehr wahrscheinlich lagen 15 Minuten zwischen der Explosion und dem Moment, in dem sie an dem 13 km entfernten Fort vorüberfuhren. Sie sahen die dunkle, schweigende Festung als Silhouette gegen den Himmel vor sich. Plötzlich hörten sie ein Klicken und sahen ein Metallstück durch die Luft wirbeln. Es war eine Tellermine, die nicht explodierte. Fast im gleichen Augenblick tauchten vom und auf beiden Seiten der Strasse Schatten auf. Sie waren direkt in einen Hinterhalt gefahren. Stirling brüllte dem Fahrer Gibson zu, vom Wege abzubiegen, der aber trat auf den Gashebel. Cooper und Seekings standen beide hinten auf der Plattform und feuerten wahl-



los in den Feind hinein. Der Lastwagen schoss mit aufheulendem Motor durch einen Vorhang von MG-Kugeln, zwei oder drei schreiende Italiener unter sich begrabend. Mehrere Handgranaten explodierten in der Luft. «Als Hinterhalt hätte es eine Todesfalle sein müssen, aber niemand auf unserer Seite bekam auch nur einen Kratzer ab», schrieb Bennett lakonisch\*.

Die Gruppe jagte mit Höchstgeschwindigkeit weiter die Strasse hinunter. Als die Männer wieder Zeit hatten, ihre Gedanken zu ordnen, wurde ihnen klar, dass das Fort niemals die verlassene Festung gewesen war, für die sie sie gehalten hatten. Zweifellos waren die Soldaten und Panzer-Spähtruppen, die Duncan in der vergangenen Nacht gesehen hatte, aus diesem Fort gekommen.

Möglicherweise hatte der Feind den Lastwagen der L.R.D.G. vor einer Stunde vorbeifahren hören. Vielleicht gab es einen Wachtposten, der die Strasse überwachte. Als der Tankzug in 13 km Entfernung in die Luft flog, musste die Besatzung des Forts den Feuerschein gesehen haben; sie hatte dadurch Zeit gehabt, den Hinterhalt vorzubereiten.

Stirlings Leute konnten ihr unsagbares Glück, heil davongekommen zu sein, immer noch nicht fassen. «Nicht einmal ein Reifen hat ein Loch», begeisterte sich Seekings. Und abermals traf die Gruppe gerade rechtzeitig zum Frühstück an ihrem Haupt-Rendezvousplatz ein.

\*

Den nächsten Tag über blieben die Männer in ihren Schlupfwinkeln, da noch mehr Aufklärungsflugzeuge als tags zuvor nach ihnen suchten. Bei einbrechender Nacht ging es zurück nach Gialo. Stirling überdachte nochmals das ganze Unternehmen; er konnte noch immer nicht begreifen, warum der Hafen so verlassen gewesen war. Wieso wurden die Buerat-Anlagen angesichts der Tatsache, dass Bengasi für Rommel ausgefallen war, nicht ausgebaut!

Was er nicht wusste: Rommel hatte nie die Absicht gehabt, Bengasi für längere Zeit aus der Hand zu geben. In der Tat hatte Bengasi zu dem Zeit-

\* Gibson erhielt für seine kaltblütige Reaktion die Military Medal (Military Medal – Seit 1916 verliehene britische Tapferkeitsauszeichnung für Mannschaften und Unteroffiziere des Heeres.)

punkt bereits wieder den Besitzer gewechselt. Am 12. Januar, dem Tag, an dem Stirling Kairo verlassen hatte, um nach Gialo zu fliegen, hatte Rommel seine Front im Gebiet Marsa el Brega-Agheila südlich von Bengasi, wieder aufgebaut. An dem Tage hatte Auchinleck an Churchill folgendes Telegramm gesandt: «Beweise für Schwäche und Auflösungserscheinungen des Feindes nehmen täglich zu.»

Die nächsten neun Tage rührte Rommel sich nicht; dann, am 21. Januar, als Stirling die Funkstille unterbrechen liess, um von Oldfield die Angaben über die Benzindepots in Buerat zu erhalten, startete Rommel seinen Gegenangriff. Es gelang ihm, seine Gegner völlig zu überraschen; acht Tage später hatte er nicht nur Bengasi, sondern den grössten Teil der Cyrenaica zurückerobert. Die 8. Armee grub sich in der Nähe von Gazala ein.

In den fünf Tagen, die Stirling und seine Leute benötigten, um von Buerat nach Gialo zurückzukehren, tobte der Kampf in unverminderter Härte. Ohne Funkverbindung hatte die Kolonne keine Ahnung, von dem, was geschehen war. Erst am 30., als es Hunter gelang, auf seinem Zivilempfänger die B.B.C. hereinzubekommen, erfuhren sie zu ihrer Bestürzung, dass die 8. Armee in schnellem Rückzug begriffen war. «Vielleicht haben wir Gialo schon verloren», sagte Stirling, «wir müssen uns sehr vorsichtig nähern.»



Stirling lag mit seinem Verdacht gar nicht so falsch. Die Long Range Desert Group hatte Gialo bereits verlassen, und es war nur eine Frage von Stunden, wann der Feind eindringen würde. Dieser Rückzug war für die Führer der L.R.D.G. besonders bitter. Sie hatten nämlich erst vor einigen Wochen, als Auchinlecks Sieg gesichert schien, erhebliche Mengen von Material in die Oase bringen lassen. Es war ihnen gelungen, einen Teil wieder mit herauszunehmen, aber die Masse der feindlichen Nachschubgüter, die sie im November erobert und zu verwenden gehofft hatten, mussten zurückgelassen werden. Das Einzige, was ihnen zu tun übrig blieb: Captain Timpson von der Patrouille G 2 zurückzulassen, damit er die Lager vernichtete. Ausserdem wurde Timpson angewiesen, nach Hunter und Stirling Ausschau zu halten. Die Tatsache allerdings, dass nahezu zehn Tage keine

Funkmeldung von Hunter gekommen war, konnte bedeuten, dass die ganze Einheit gefallen oder gefangengenommen war. Timpson hatte Befehl, nach Zerstörung der Lager nicht länger auf Hunter zu warten.

Diese Zerstörung nahm einige Tage in Anspruch. «Schliesslich sah es so aus, als hätten wir alles vernichtet, was zu zerstören möglich war», schrieb Timpson in sein Tagebuch. «Sogar die Brunnen, soweit sie nicht von der Bevölkerung benötigt wurden, hatten wir mit italienischer Munition gefüllt und unendliche Mengen von Schwefelsäure darüber gegossen. Brecheisen und brennendes Öl machten auch dem letzten alten italienischen Lancia den Garaus. Selbst unser schwierigstes Objekt, das Bombenlager, war in einer Säule von Rauch und Staub in die Luft gegangen. Jetzt konnten wir mit gutem Gewissen das Fort verlassen, in dem man uns eventuell schnappen würde. Wir verbargen uns an der äussersten Nordwest-Ecke der Oase in Es-Sherif im Gebüsch und hielten Ausschau nach der Hunterschen Patrouille. Ausserdem gab es hier gutes Wasser, im Gegensatz zu dem im Hauptdorf, und die Eingeborenen waren freundlicher. Sie brachten uns freiwillig Eier und Gemüse im Tausch gegen Fischkonserven und Hartbrot. Von unserem Versteck aus patrouillierten wir die ganze Oase ab und kehrten gelegentlich sogar ins Fort zurück, um den Eingeborenen dann zu versichern, dass wir uns nur vorübergehend zurückgezogen hätten und in Wirklichkeit in der Offensive seien.

Barber, der Nachrichtenmann, spielte ganz gut Bridge; Corporal Stocker kannte wenigstens die Grundregeln des Contract-Bridge. Die Schwierigkeit bestand nur immer darin, einen Vierten zu finden. Und jedes Mal, wenn wir uns hinsetzten, um einen Neuling einzuweihen, geschah etwas Unerwartetes. Als der Gardist Scourey gerade dabei war, gute Fortschritte zu machen, und wir endlich nicht mehr mit offenen Karten spielen mussten, rief der Späher im Ausguck in der Krone einer Palme: «Lastwagen ahoi, 230°, mit Kurs Nordwest.» Es war ein einsamer LkW, der rasch südlich an uns vorbeifuhr. Wir sammelten schnell unsere Karten ein, packten alle Gegenstände, die zu vernichten uns zu schade erschienen waren, und jagten dann mit fünf unserer elf Lastwagen um die Oase herum. Wir trafen auf den einsamen LKW kurz nach dessen Eintreffen im Fort. In dem Wagen sassen

David Stirling, Antony Hunter, Derek Rawnsley und andere; es war die Vorhut der erwarteten Patrouille. Sie hatten vorsichtshalber die anderen Fahrzeuge einige Kilometer weiter hinten zurückgelassen.»

\*

Der Bericht von Captain Timpson wird der Ankunft nicht ganz gerecht. Als sich der Lastwagen mit den S.A.S.-Leuten Gialo näherte, schien die Luft nicht ganz rein zu sein. Stirling konnte kein Lebenszeichen entdecken und war nicht sicher, ob sie nicht irgendein feindlicher Hinterhalt erwartete. «Wir hatten immer den Finger am Abzug», schreibt Seekings. «Als wir das Fort betraten, stellten wir fest, dass die L.R.D.G. abgezogen war. Sie hatten uns aber Gott sei Dank einige Lebensmittel dagelassen, die wir gleich heisshungrig verschlangen. Als wir gerade eine Dose Milch tranken, hörten wir das Geräusch eines LKW. Wie der Blitz waren die Milch und Dosen weggeworfen und wir mit einem Hechtsprung auf unserem Laster und bei unseren Waffen. Cooper und ich standen hinter unseren Maschinenpistolen, als der Fahrer mit dem Führungs-LKW der L.R.D.G. um die Ecke bog. Wir erkannten uns erst im allerletzten Augenblick, was uns anschliessend leichtes Knieschlackem verursachte.»

Seekings versäumte es zu verraten, dass die Maschinenpistolen nur eine der entronnenen Gefahren gewesen waren. Timpson kam gerade noch rechtzeitig, denn er hatte sich in der vergangenen Woche damit vergnügt, alle möglichen Fallen in der Kantine aufzustellen. Tatsächlich war die Dose Milch, die Seekings getrunken hatte, eine der wenigen Dinge, an welcher keine Sprengkapsel befestigt gewesen war. Noch in der gleichen Nacht brachen die Männer nach Siwa auf.

\*

## *Der Hafen von Bengasi*

Als Stirling ins Ausgangslager nach Kabrit zurückkehrte, fand er Paddy Mayne in einem riesengrossen Bett vor, das dieser sich in der Zwischenzeit gebaut und in das er sich zurückgezogen hatte. Trotz ernsthaften Bemühens war es Mayne nicht gelungen, die Ausbildung der Neuankömmlinge zu überwachen. Jedesmal, wenn er an den Sabotage-Trupp weit weg vom grünen Tisch und dem langweiligen Verwaltungskram dachte, wuchs sein Groll. Er war unglücklich darüber, dass man von seinem Freund McGonigal\* seit dem ersten fehlgeschlagenen S.A.S-Unternehmen nichts mehr gehört hatte und brannte deshalb noch mehr darauf, dem Feind eins versetzen zu dürfen. Je länger er darüber nachdachte, desto mehr kam er zu der Überzeugung, dass man ihn unfair behandelt habe.

Einige Tage nach Stirlings Abreise beauftragte er einen der Sergeants damit, sich darum zu kümmern, dass die Neuankömmlinge ordnungsgemäss alle Kurse durchliefen und ging ins Bett, das er selbst konstruiert hatte: Es war 1,80 m breit, der Boden bestand aus Fässern, auf welche er die gut gepolsterten Matratzen legte, die zum Abfangen des Aufpralls beim Fallschirmabsprung benutzt wurden. Dann machte er es sich mit etlichen Taschenbüchern darin bequem. Manchmal sprach er tagelang kein Wort. Gelegentlich tauchte er wieder auf und setzte sich zu den Sergeants an die Bar. War er gerade gut gelaunt, konnte er enorm lustig sein und lachend und trinkend die ganze Nacht aufbleiben. «Ein solches Zusammensein pflegte so lange zu dauern, bis Paddy auf die Uhr schaute und erklärte: es ist Wecken – sagt ‚Sir‘ zu mir», schrieb Bennett. Hörte Mayne die Funkberichte über Rommels Gegenangriff, wurde er noch mürrischer. Es war schier unglaublich, dass die Erfolge von Auchinlecks lang vorbereiteter Of-

\* Es gab keine Spur von McGonigals Gruppe bis zu dem Tag im Januar, an dem die 8. Armee in Gazala einzog. Dort kursierte das Gerücht, dass ein britischer Sabotage-Trupp im November den Flugplatz überfallen und eine Anzahl von Flugzeugen zerstört hätte. Stirling glaubte, dass es sich um McGonigals Gruppe gehandelt haben muss, auch wenn es ihm nie gelungen ist, die Quelle des Gerüchts zu finden oder eine Bestätigung zu erhalten.

fensive, die im Dezember nicht grossartiger hätten sein können, sich in Nichts aufgelöst hatten. Rommel war es gelungen, nahezu jedes Stück verlorenen Bodens zurückzugewinnen, einschliesslich Bengasi.

Stirling war ausgesprochen wütend, als er entdecken musste, dass Mayne die Flinte ins Korn geworfen hatte. Es gab eine harte Auseinandersetzung zwischen den beiden Männern, aber nach diesem Zusammenstoss wusste jeder, was er vom anderen zu halten hatte. Mayne sah ein, dass er Stirlings Befehle befolgen musste, obgleich dieser der jüngere war. Und Stirling seinerseits begriff, dass es ein Grundfehler gewesen war, aus einem brillanten Kämpfer einen Etappenhengst machen zu wollen. Nach diesem reinigenden Gewitter wurden die beiden die besten Freunde.

Stirling übertrug Sergent-Major Riley die Überwachung der Ausbildung. Die französische Abteilung hatte die Hälfte der Kurse bereits hinter sich. Obgleich alle Franzosen die Schule in Ringway durchlaufen hatten, unterwarfen sie sich mit Begeisterung den S.A.S.-Methoden. Allerdings sagten sie Stirling, wie sehr sie es bedauerten, dass Bill Cumper sie verlassen habe, aber dieser sei eben nur für zwei Wochen abkommandiert gewesen. Sein Cockney-Akzent und sein scharfer Witz hatten sie königlich amüsiert; beides war für sie leicht verständlich, und sie sehnten sich danach, Cumper zurückzuhaben. Stirling entschied, dass Cumper überhaupt der richtige Mann für die Sabotageausbildung in Kabrit sein würde. Nach vielen Schwierigkeiten stöberte er ihn wieder auf; er war nach Alexandrien geschickt worden, um die sanitären Anlagen in einem Lazarett zu überwachen. Ein paar Tage später war Cumper vollwertiger Angehöriger der S.A.S., und ein paar Monate später wurde er von den Royal Engineers\* als der beste Sprengstoff-Offizier des Mittleren Osten anerkannt.

Was nun die Pläne für die nächsten Sabotage-Überfälle anging, so konnten diese erst für Anfang März gemacht werden, da die S.A.S. mondlose Nächte für ihre Einsätze benötigte. Aus dem Hauptquartier hörte Stirling, dass Auchinleck dabei sei, seine Stellung an der Gazala-Front auszubauen und nicht die Absicht habe, eine Offensive zu starten, bevor er nicht über

\* Royal Engineers = Kgl. Pioniere

genügend Reserven verfüge. Und das konnte einige Monate dauern. Es bedeutete aber, dass eine Reihe Flugplätze um Bengasi zu vorrangigen Zielen wurden. Ein Ablaufplan hierfür war schnell erstellt und die Überfälle auf die Zeit zwischen dem 8. und 13. März festgesetzt. Bill Fraser würde mit einem Trupp von drei oder vier Mann nach Barce gehen; Lieutenant Dodds, ein neuer Offizier, sollte Slonta übernehmen; Mayne und Stirling wollten Berka und Benina angreifen – zwei Flugplätze in unmittelbarer Nähe von Bengasi.

Stirling hatte aber insgeheim noch einen anderen Plan. Als er mit Brigadier Marriott in Kairo zu Mittag ass, kam er damit heraus. Wenn er schon im Gebiet von Bengasi wäre, wollte er einen Schlag gegen den dortigen Hafen führen. Marriott nahm an, Stirling dachte an einen Kommando-Überfall vom Wasser aus. «Oh nein», erwiderte Stirling, «ich hatte an ein paar Kerle von der Special Boat Section gedacht, mit denen ich vom Land her in den Hafen hineinfahren werde.»

Marriott war selbst nicht in Bengasi gewesen, kannte es aber vom Studium der Karten her recht gut. Er war der Kommandeur der 22. Gardebrigade, die sich in Agedabia mit der ‚E-Force‘ von Brigadier Reid vereinigt hatte, in der Hoffnung, Rommels Streitkräften den Rückzug abschneiden zu können, sobald diese aus dem Bengasi-Gebiet zurückfluten würden.

«Wieso – um Gottes Willen – kommen Sie auf die Idee, Sie könnten einfach so in das Hafenbecken hineinfahren?»

Stirling wies darauf hin, dass er keine Schwierigkeiten gehabt habe, in den Hafen von Buerat zu gelangen.

«Aber Buerat ist eine total andere Sache», erklärte Marriott. «Es ist klein und an Bedeutung in keiner Weise mit Bengasi zu vergleichen. Bengasi ist das Juwel der Cyrenaika. Es ist eine grosse Stadt mit Läden, Autobussen und Kinos, d.h. es hat eine richtige Verwaltung und Polizei. Sie können sicher sein, dass es jede Menge Strassensperren auf den Zugangsstrassen gibt. Was wollen Sie tun, wenn Sie nach der Parole gefragt werden?»

«Darüber habe ich noch nicht nachgedacht», sagte Stirling, «aber ich glaube, ein Versuch würde sich lohnen.»

«Und im Hafen selbst?» fuhr Marriott fort, «werden dauernd Streifen patrouillieren! Von den Drahtzäunen gar nicht zu reden.»

Nichts konnte Stirling von seiner Idee abbringen; im Gegenteil, er wurde

immer entschlossener. «Wer würde Ihrer Ansicht nach ein guter Führer für Bengasi sein?» fuhr er fort. «Ich brauche jemanden, der in der Stadt wirklich zu Hause ist.»

Marriott erkannte die Sinnlosigkeit weiterer Gegenargumente und beschloss, so gut er konnte, zu helfen. «Neulich habe ich mit so einem Mann gesprochen, er heisst Alston. Wenn ich mich nicht täusche, so ging er als einer unserer Abwehroffiziere nach Bengasi. Er soll besonders gut sein. Ich glaube, er ist jetzt bei den ‚Kommandoeinheiten Mittlerer Ostern. Alston könnte genau der Mann sein, den Sie suchen. Ausserdem«, fuhr Marriott fort, «müssen Sie sich unbedingt das Modell von Bengasi im Abwehrhauptquartier der Marine in Alexandrien ansehen. Es ist ein Holzmodell und eine massstabgerechte Wiedergabe. Es wird Ihnen genaue Auskunft über die Hafengrösse geben und aufzeigen, wo die Gebäude am Pier liegen.»



Es war nicht etwa Angeberei, dass Stirling die Schiffe im Hafen von Bengasi angreifen wollte. Er war der Meinung, dass das ‚Management‘, wie er es nannte, seine Art von Kriegführung noch nicht begriffen hatte, geschweige denn nachzuahmen bereit war. Sie klebten immer noch an dem unmodernen Prinzip der Truppenmassierung und der Schlacht als dem grossen Ereignis. Stirling aber war mehr denn je zu der Überzeugung gekommen, dass in einem hochmechanisierten Krieg, in dem die Truppen vollkommen abhängig von Benzin, Reparaturwerkstätten und Munitionslagern sind, effektvolle Sprengungen auf den Nachschubwegen des Feindes genau so wirkungsvoll sein könnten, wie das Austragen ganzer Schlachten.

Hätte man ihn gewähren lassen, so hätten 500 speziell ausgebildete Leute die feindlichen Nachschubwege der ganzen Küste entlang unbarmherzig immer wieder überfallen. Stirling war sich jedoch klar darüber, dass seine Überlegungen viel zu revolutionär waren, um rückhaltlos übernommen zu werden. Er musste mit dem zufrieden sein, was er erreichen konnte. Doch wenn er ihnen beweisen könnte, dass es der S.A.S. möglich ist, nicht nur Flugzeuge zu zerstören, sondern auch Schiffe zu versenken, Lagerhäuser in die Luft zu sprengen, Strassensperren zu errichten und gleichzeitig tagelang die Transporte durcheinander zu bringen, so wäre er schon mehrere Schritte weiter...



Deshalb war er so wild entschlossen, den Bengasi-Plan voranzutreiben. Alston zu überreden, ihn zu begleiten, machte keinerlei Schwierigkeiten. Der junge, dunkelhaarige Soldat mit den blitzenden Augen war ein Abenteuerer. Er meinte, das Unternehmen verspreche ‚amüsant‘ zu werden. Als nächstes bearbeitete Stirling die Special Boat Section, welche ihm schliesslich mehrere Leute zuteilte, darunter Lieutenant David Sutherland und Captain Ken Allot. Drittens sicherte er sich die Dienste von Bob Melot, einem belgischen Geschäftsmann, der vor dem Krieg im Baumwollgeschäft in Alexandrien tätig gewesen war und jetzt für den British Intelligence Service\* arbeitete. Melot war ein ausgezeichnete Araberkenner und schlug vor, zwei Senussi\*\* – Krieger zum Höhenzug vor Bengasi mitzunehmen, damit er diese zur Erkundung der Zugangsstrassen zur Stadt aussenden könne.

Ein Einsatz im Gebiet Bengasi bot gewisse Vorteile. Erstens war die Ausgangsbasis, Siwa, entschieden eine Verbesserung gegenüber Gialo. Siwa – eine grosse, wunderschöne Oase am Rand der Qattara-Senke.

Es gab eine ganze Menge Dörfer, klare, sprudelnde Quellen, einige europäische Häuser, kilometerweit Oliven-Pflanzungen und saftig grüne Dattelpalmen, nicht so hagere, windzerzauste Dinger wie in Gialo. Die L.R.D.G. hatte sich hier mit ihrem Ausgangsstützpunkt häuslich niedergelassen, was bedeutete, dass die S.A.S. jedesmal auf dem Hin- und Rückweg zu und von ihren Einsätzen die Möglichkeit hatte, im ‚Swimming Pool der Cleopatra\*\*\*‘ zu baden.

Die Bengasi-Expedition trat ihre Reise in den frühen Morgenstunden des 15. März an. Die Rhodesische Long Range Patrouille, unter Führung von Lieutenant John Olivey, brachte sie zu ihrem Bestimmungsort. David Stirling, Paddy Mayne und Bob Melot reisten in einem Ford-Kombiwagen, den Stirling in Kairo organisiert und so verändert hatte, dass er einem deutschen Stabswagen ähnlich sah. Das Verdeck und die Seitenwände hatte man abmontiert, wodurch der Wagen schneller wurde. Ausserdem gab es jetzt keine Fenster, in denen sich die Sonne spiegeln und den Wagen feindlichen

\* British Intelligence Service = Britischer Geheimdienst, entsprach der deutschen Abwehr

\*\* Senussi = Araber, Angehöriger des mohammedanischen Derwischordens.

\*\*\* Swimming Pool der Cleopatra = Ein kleiner See in der Oase Siwa, in dem angeblich Cleopatra gebadet haben soll.

Flugzeugen verraten konnte. Vorne und hinten waren je zwei Maschinengewehre aufgebaut, und die dunkelgraue Farbe des Wagens, der deutsche Kennzeichen trug, tarnte ihn vorzüglich. Gordon Alston und Lieutenant David Sutherland folgten in einem Originalfahrzeug – einem deutschen Beute-Stabswagen.

Die Strecke von Siwa bis in das Gebiet von Bengasi ist ca. 640 km lang. Die Gruppe kam ganz gut vorwärts – bis sie den Trig el Abd erreichte, eine alte Karawanenstrasse, die von der Küste bis ins Innere Afrikas führte. Eigentlich waren es mehrere Wege, die in alle Richtungen liefen. Und um diese Piste unpassierbar zu machen, hatte der Feind Tausende von Thermosminen verstreut, die halb unter dem Sand versteckt lagen. Eine einzige dieser Minen genügte, um einen Wagen fahrunfähig zu machen und die Insassen zu verletzen. Und tatsächlich, als der Konvoi behutsam über den verminten Boden glitt, passierte es: Der deutsche Stabswagen flog in die Luft, und Lieutenant Sutherland wurde an der Hand verwundet. Ein Lastwagen der L.R.D.G. musste ihn und Sergeant Moss nach Siwa zurückbringen.

In der Landschaft um Bengasi gab es einen geographischen Pluspunkt: 60 km südöstlich der Stadt die Djebel-Höhenzüge, deren Ausläufer eine ca. 40 km breite und 150 m hohe steilabfallende Hochebene bilden. Von dieser Hochebene aus konnte man auf die sich 25 km hinziehende Ebene bis zum Mittelmeer blicken – und nach Bengasi.

Die Ausläufer des Djebel boten ideale Schlupfwinkel. Sie zogen etwas Regen an, was bedeutete, dass die grauen und bräunlichen Töne der Wüste dickem, dunklem Gestrüpp, verkrüppelten Bäumen und Hügeln mit braunen und grünen Flecken gewichen waren. Das Gebiet war von arabischen Beduinen der Senussi-Sekte bevölkert, die, ihre Schafherden hütend, über die Hügel wanderten. Die Senussis gehörten zu den erbittertsten Gegnern der Italiener, und so konnte man im Allgemeinen sicher sein, dass sie die Anwesenheit von Engländern nicht verraten würden. Als die S.A.S.-Männer den Djebel erreichten, hatten sie das Gefühl sozusagen auf ‚heimatlichem‘ Gelände zu sein.

Sie wählten ihren Treffpunkt in einer schmalen Schlucht. Melot sandte seine beiden arabischen Krieger zur Erkundung aus. Paddy Mayne, der Stirling nicht zum Hafen begleiten sollte, nahm zwei Männer mit und machte

sich auf den Weg nach Berka, um dem Flugplatz südlich von Bengasi einen Besuch abzustatten. Den Männern, die am Treffpunkt zurückgeblieben waren, erschien das Leben im Djebel so sorglos wie ein Campingausflug. Ausnahmsweise gab es schattenspendende Bäume und aus Brunnen in nächster Nähe so viel Wasser wie man wollte. Am Nachmittag erschien ein arabischer Schafhirte in der Schlucht und verkaufte ihnen nach vielem Handeln ein Schaf, das sie sich am Abend am offenen Feuer brieten.

Am nächsten Tag kehrten die beiden Senussi-Krieger zurück und meldeten, dass es auf der Hauptstrasse keine Strassensperren gäbe. Diese Strasse führte von Bengasi durch die Ebene, hinauf auf den Höhenzug nach Regima. Am Nachmittag des folgenden Tages machte sich der Trupp auf den Weg. Er bestand aus David Stirling, Gordon Alston, Ken Allot, zwei Corporals der Special Boat Section und den Corporals Cooper und Seekings von der S.A.S. Die sieben Leute sassen alle in Stirlings frisierem Stabswagen, und die L.R.D.G. führte sie bis an die Strasse Regima – Bengasi. Anschliessend wollte Olivey am Treffpunkt warten, in der Hoffnung, sie bei Tagesanbruch wiederzusehen\*.

Die Strasse war gut gepflastert, und Stirling fuhr gemächlich in die Ebene hinab. Obgleich es schon dunkel war, und der Sternenhimmel sich mit Wolken bezog, trafen sie noch Araber, die von der Feldarbeit heim kamen. Endlich hatte das Unternehmen Bengasi begonnen.

Dieses Unternehmen, das man im Hauptquartier als «komplett verrückt» und «selbstmörderisch» bezeichnet hatte, wurde zu einem der ereignislosesten Abenteuer in Stirlings gesamter Laufbahn. Was die Araber gesagt hatten, stimmte; es gab keine Strassensperren, und der Wagen flitzte mit 100 km und vollem Scheinwerferlicht über die glatte Asphalt-Strasse. Die Insassen hielten ihre Waffen schussbereit, aber kein Mensch schien sich für ihre Anwesenheit zu interessieren. In den Aussenbezirken der Stadt verlangsamten sie ihr Tempo. Sie fuhren durch die schmalen Gassen des Araberviertels, die – in der Nähe des Meeres – in Verkehrsstrassen europäischen Zuschnitts mündeten.

Das Hafengelände war eingezäunt und von Posten bewacht. Stirling hatte vor, das Boot ausserhalb des Zaunes zu Wasser zu bringen, dann um

\* Auf seinem Rückweg zur Schlucht legte er noch einige Bomben auf die Eisenbahnlinie Barce-Bengasi.

die Bühnen herumzufahren und durch ein von Bomben gerissenes Loch in der Hafenummauer ins Hafenbecken einzufahren. Er hielt den Wagen vor einem gebombten Hoftor an, ein paar hundert Meter vom Ufer entfernt, und überliess es Cooper und Seekings, ihn unauffällig hinter Trümmern zu parken. Sie gingen einzeln hintereinander die schmale Gasse entlang: er, Alston, Allot und zwei Corporals. Es war recht kalt (denn es blies ein scharfer Wind) und die Uhr zeigte fast Mitternacht. Wegen der wiederholten Angriffe der R.A.F. bestand in Bengasi nächtliche Ausgangssperre und strenge Verdunkelung. Es gab weder Licht, noch war irgendjemand auf der Strasse; nur der Wind durchbrach die Stille.

Die Männer schritten, auf jedes Geräusch peinlich achtend, vorwärts. Ein Schrei zerriss die Luft. Eine Katze mit Augen, die wie Lampen aufblitzten, sprang über ihren Weg. Dann ertönte ein Klirren über ihren Köpfen, als jemand geräuschvoll ein Fenster zuwarf. Am Ufer schien der Wind zum Sturm anzuschwellen. Klatschend schlug das Wasser an den Hafendamm, und draussen auf dem Meer konnte man die Schaumkronen der Wellen tanzen sehen. Der Sergeant stellte den Sack mit dem zerlegten Boot auf den Boden. Diesmal wollte Stirling kein Risiko eingehen und liess deshalb das Boot erst in dem Augenblick zusammensetzen, als es gebraucht wurde. Als Allot die Windstärke spürte und das aufgewühlte Meer sah, schüttelte er besorgt den Kopf. Kanus waren nicht für hohe See geschaffen. «Mehr als einige Meter werden wir bei der Windstärke nie hinauskommen», murmelte er. Stirling aber sah keine 100 m entfernt, im inneren Hafenbecken, einige Rumpfschatten. «Bauen Sie es trotzdem zusammen», antwortete er. «Wir haben reichlich Zeit. Vielleicht lässt der Wind in einer Stunde oder so etwas nach.»

Alston wurde als Wache aufgestellt, während die Männer arbeiteten und Stirling einen Erkundungsgang um den Hafen unternahm. Er ging nicht am Drahtzaun entlang, weil er wusste, dass da Wachtposten patrouillierten, sondern durch eine rückwärts liegende Parallelstrasse bis zur anderen Hafenseite. Des Öfteren kam er an gähnenden Bombenkratern vorbei, die davon zeugten, dass die Royal Air Force ihre eigentlichen Ziele verfehlt hatte. Die meisten Gebäude waren Werkstätten und Speicher. Dann bog er in eine auf die Umzäunung führende Strasse ein. Er war kaum ein paar Meter gegangen, als er Schritte hörte. Wegen der Ausgangssperre konnte

es nur ein Soldat oder ein Polizist sein. Stirling blieb vollkommen reglos an die Mauer gepresst stehen. Die Gestalt kam näher und schlurfte leicht schwankend an ihm vorbei. Stirling konnte die Alkoholdünste deutlich riechen. Kurz darauf brach der Mann lauthals in ein leidenschaftliches italienisches Liebeslied aus. Ein Nachtschwärmer, der sich selbst durch den Krieg den Spass nicht verderben lassen wollte. Glücklicherweise verschluckte der Wind einen Teil vom Lärm, und Stirling machte, dass er fortkam. Er fand, es habe entschieden etwas Beruhigendes, um Mitternacht in Bengasi einen Betrunkenen zu treffen.

Andere Begegnungen hatte er nicht, und nach einer Stunde war sein Erkundungsgang beendet. Er hatte herausgefunden, dass es im Zaun, ausser dem Haupttor, noch einen Seiteneingang mit einem Wachtposten gab. Aber dieser Posten hatte anscheinend eine bestimmte Runde zu gehen, denn augenblicklich war niemand zu sehen.

Er kehrte zu den anderen zurück und fand Allot dabei, wie er sich vergeblich abmühte, das Kanu zusammenzubauen. Stirling verstand wenig von Kanus, aber eines war sicher, ein wichtiger Bauteil war beschädigt und passte daher nicht mehr. Das Boot war halb zusammengebaut, weiter ging es nicht. Aber selbst, wenn es den Männern gelingen sollte, das Kanu betriebsfähig zu machen, nützen würde es ihnen nicht viel. Der Wind hatte nicht absondern zugenommen, und der Hafen hallte wider von scheppernden Fenstern, dem Geräusch raschelnder Metallfolien und Trümmern sowie dem Lärm leerer Konservendosen, die der Wind durch die Nacht hinaus trug. Das Wasser klatschte wie aufgeregt an den Pier, und streunende Katzen schienen mit ihrem Gejammer im Wettstreit mit den Elementen zu liegen.

Stirling sah ein, dass nichts anderes übrigblieb, als das Unternehmen abzublase. Es hatte nicht einmal Sinn, irgendwelche Sprengladungen anzubringen, denn es gab keine lohnenden Objekte. Ausserdem war es gescheiter, im Hinblick auf einen erneuten Besuch, die Aufmerksamkeit des Feindes nicht zu wecken. Während Allot die Sprengminen und der Sergeant das Kanu wieder einpackten, schaute Stirling noch einmal sehnsüchtig auf die Schatten der Schiffsrümpfe im Hafen. Ganz kleinlaut kehrten sie zurück zum Wagen. Seekings schlief, und Cooper, der Wache hielt, war enttäuscht, dass nichts Aufregendes geschehen war.

«Haben Sie irgendjemanden gesehen?», fragte Stirling.

«Nur einen Mann, der aus dem Fenster schaute und fragte, was wir hier täten», sagte Cooper mit ausgesprochenem Bedauern in der Stimme. «Wir haben ihm gesagt, er solle verschwinden, was er auch ohne Muckser tat. Schade», fuhr Cooper fort, «viel Nachtleben scheint es in Bengasi nicht zu geben, Sir. Tote Stadt. Wäre nicht gerade ein Ort, in dem ich leben möchte.»

«Ich auch nicht», echote Seekings, «aber schauen Sie, Sir, was ist das?» Ungefähr 800 m von ihnen entfernt schlugen Flammen gen Himmel. «Von uns stammt das nicht», sagte Stirling leicht erstaunt. «Wahrscheinlich hat jemand ein Streichholz fallen lassen», witzelte Cooper.

Das Geheimnis dieses Feuers wurde nie geklärt. Britische Flugzeuge meldeten den Brand, und im Hauptquartier war man der Ansicht, dass es Stirlings Werk gewesen sei, was er jedoch bestritt.

«Vielleicht haben Sie recht», sagte er zu Cooper, als er in den Wagen kletterte. «Wir haben total vergessen, dass Brände nicht immer mit Absicht entstehen müssen.»

Kurz darauf sausten sie wieder quer durch die Ebene. Plötzlich schleuderte der Wagen, und Stirling trat mit aller Macht auf die Bremse. «Plattfuss!» rief er. Cooper und Seekings sprangen schnell heraus und wechselten den Reifen. Eine Stunde vor Sonnenaufgang waren sie an ihrem Treffpunkt zurück.



Das Hafenunternehmen war nur einer der Versuche, die Stirling in dieser Woche unternahm. Zweimal fuhr er zum Flugplatz Benina hinunter, wobei er ihn einmal vollständig verlassen und das nächste Mal nur mit einigen Flugzeugattrappen bestückt vorfand. Immerhin sprengte er ein kleines Munitionslager mit Lufttorpedos und stellte Erkundungen an, die sich in ein paar Wochen als sehr nützlich erweisen sollten. Der Platz wurde scharf bewacht; Stirling entdeckte, dass es einer der Haupteinsatzlager der Deutschen war.

Auch die anderen hatten mit Flugzeugen kein Glück. Dodds schaffte es wegen der starken Sicherungsanlagen nicht, Zugang auf den Platz von Slonta zu erlangen; Alston verfehlte den Weg zum Hauptplatz von Berka

und kam daher nie dort an; Fraser fand in Barce nur ein Flugzeug vor und acht Werkstattwagen, welche er allerdings zerstörte.

Der einzige Erfolgreiche war Paddy Mayne. Er sprengte 15 Flugzeuge auf dem Nebenplatz von Berka. Auf dem Rückweg verirrte er sich und suchte schliesslich Zuflucht in einem Araber-Lager. Er wusste, dass die L.R.D.G. nur eine beschränkte Zeit warten konnte und dann nach Siwa zurückkehren musste. Seine beiden Begleiter und er litten bereits unter Visionen eines langen Fussmarsches durch die Wüste, um zu den eigenen Linien zurückzugelangen.

Aber sie hatten ein unwahrscheinliches Glück. Nachstehend der Brief, in dem Paddy Mayne seinem Bruder erzählte, was sich zugetragen hatte: «Da ich zur Zeit fast 25 km von Bengasi entfernt bin, werde ich den Brief wohl einige Zeit nicht abschicken können. Vor drei Nächten haben wir einen Überfall auf den hiesigen Flugplatz gemacht, und da einer unserer Gruppe noch nicht zurückgekommen ist, sitzen wir hier und warten.

Sehr hübsches Land um uns herum, nach der Wüste direkt eine Erholung. Leute, welche die South Downs\* kennen, behaupten, es sei sehr ähnlich wie diese – niedrige Hügel, Täler, viele wilde Blumen und hohes Gras. Es ist wie bei einem Picknick – störend sind nur die Flugzeuge von den Jerries\*\* über uns, aber wir haben uns gut getarnt.

Zu unserem Glück behandeln die Italiener die Senussis sehr schlecht, so dass diese alles tun, um uns zu helfen. Nach unserem Überfall konnten wir einen Tag und eine Nacht lang unseren Rendezvous-Platz nicht finden. Die Karten sind unmöglich. Wir sind von 1.30 Uhr morgens bis 19.00 Uhr abends gelaufen, und der verdammte Platz war einfach unauffindbar. Wir müssen 80 km marschiert sein. Erst einmal hin zum Flugplatz, dann auf Irrwegen zurück.

Im Dunkeln zu laufen, hat keinen Zweck, man geht immer im Kreis herum. Ich hatte mich schon mehr oder weniger mit einem 400 km-Marsch nach Tobruk abgefunden, deshalb beschlossen wir (wir, d.h. zwei Corporals und ich), in das nächste Senussi-Lager zu gehen und um Wasser und, wenn möglich, um eine Decke zu bitten.

\* South Downs = Gebiet in Südengland – Hampshire und Sussex

\*\* Jerry = Spitzname der Deutschen

Die Senussis waren anfangs sehr misstrauisch, aber nachdem wir sie davon überzeugt hatten, dass wir bestimmt ‚Englesi’\* seien, änderte sich das schlagartig. Sie führten uns in ein Zelt, unsere Sachen wurden hereingetragen und Decken als Bett für uns auf den Boden gebreitet.

Das Lagerfeuer war direkt vor dem Zelteingang, und jedermann drängte hinein. Zu allererst kochten sie uns Eier, die ausgezeichnet waren, dann brachten sie Schüsseln voll Datteln, Kannen mit Wasser und eine grosse Kürbisflasche mit Ziegenmilch. Ich glaube ihrer Form wegen waschen sie die Kürbisflasche nie aus, und je saurer die Milch wird, desto besser schmeckt sie ihnen. Dieses Mal muss sie ihnen ganz besonders gut geschmeckt haben!»

Das Fest dauerte noch einige Zeit, aber endlich gingen alle schlafen. Mayne lag wach und studierte, wie er das Problem, den Sammelplatz der S.A.S. zu finden, lösen könnte. «Und jetzt hör einmal genau zu», fährt er in seinem Brief fort. «Zweifle nie wieder daran, dass es so etwas wie Vorsehung oder Fügung, oder wie Du es nennen willst, gibt. Die Männer der L.R.D.G., die am Treffpunkt auf uns warteten und am nächsten Tag abfahren mussten, hatten ein Huhn gegen Zucker eingetauscht. Da sie einen englisch-sprechenden Araber bei sich hatten, schickten sie diesen los, damit er das Huhn irgendwo für sie kochen liesse. Es gab bestimmt in diesem Gebiet von ungefähr 5 km, die zwischen ihnen und uns lagen, 30 oder 40 Araberlager, aber ausgerechnet in das Lager, in dem wir waren, kam der Mann – und darum brauchten wir nicht zu Fuss quer durch die Wüste latschen.

Wir waren jetzt zwei Tage hier in der Gegend und die Lastwagen drei Tage und ich bin überzeugt, dass jeder Araber im Umkreis von x-Kilometern genau weiss, wo wir sind. Aber keiner von ihnen würde hinuntergehen und es den Jerries oder Eyeties erzählen;. Alles Gute! Blair.»\*\*



Stirling war fest entschlossen, noch ein drittes Mal zu versuchen, die feindlichen Schiffe in die Luft zu sprengen. Dass man in den Hafen hineinkam,

\* Englesi = Inglesi = italienisch für Engländer

\*\* Blair = der richtige Vorname von «Paddy» Mayne.



ohne entdeckt zu werden, hatte er ja bewiesen. Seine beiden vorherigen Unternehmungen waren an zerbrochenen oder nicht betriebsfähigen Booten gescheitert. Dieses Mal würde er nichts dem Zufall überlassen. Fitzroy Maclean hatte seine Ausbildung abgeschlossen und war Stirling als besonders fähiger Soldat aufgefallen. Ihm würde er das Boot anvertrauen und ihn auch mitnehmen, um es zum Einsatz zu bringen. «Mir ist egal, was für einen Bootstyp Sie auswählen», sagte Stirling, «er muss nur funktionieren und natürlich – viel Platz darf das Boot auch nicht einnehmen!»

Maclean beschäftigte sich sehr eingehend mit dem Problem. «Zuerst», schrieb er, «lieh ich mir auf dem nächsten Fliegerhorst der R.A.F. von einem vollkommen verblüfften Verwaltungsoffizier, eine Reihe von R.A.F.-Gummidinghis aus. Diese hatten jedoch eine sonderbare Form und waren im Wasser schwer zu handhaben. Ausserdem leuchteten die meisten von ihnen noch in orange oder zitronengelb, da sie ja dazu bestimmt waren möglichst weithin sichtbar zu sein – etwas, das wir nun nicht gerade wünschten. Im Übrigen musste man sie mit Hilfe eines Druckluftzylinders aufblasen, der, als wir die Sache ausprobierten, einen Krach machte, wie die Trompeten von Jericho. Sämtliche Hunde der Umgebung bellten im Chor.

Dann erinnerte ich mich an einen Gegenstand der Armeeausrüstung, der als «Boot» bekannt war, und zwar bei den Aufklärungsabteilungen der Pioniere. Mit Hilfe von Bill Cumper konnte ich zwei dieser Schlauchboote organisieren. Sie waren klein, schwarz und leicht zu handhaben. Aufgeblasen wurden sie mittels eines kleinen Blasebalges, der nur einen Schnaufton von sich gab. Jedes Boot konnte zwei Mann mit Ausrüstung tragen.»\*

Stirling bestand aber auf praktischer Erprobung. So wurden die Schlauchboote in mehreren aufeinanderfolgenden Nächten zum Grossen Bitter-See hinuntergefahren, aufgeblasen und zu Probefahrten benützt. Ein aufgestellter Posten bekam Befehl, beim geringsten Geräusch zu rufen, was er nach Meinung von Maclean viel zu oft und auch zu früh tat. Stirling wandte ein, dass der Feind nicht so wachsam sein würde. Wer keinen Argwohn hegte – egal welcher Nationalität er auch sein mochte – würde tat-

\* ‚Eastern Approaches‘: Fitzroy Maclean

sächlich nichts gehört haben. Um seinen Standpunkt zu untermauern, schlug Stirling vor, die Boote zum Suez-Kanal zu bringen und zu prüfen, ob sie mit deren Hilfe britische Schiffe in die Luft sprengen könnten. Sie würden hinauspaddeln und an irgendwelchen erreichbaren Zielobjekten Sprengminen anbringen – ohne Sprengstoff, versteht sich.

Diese Art von Scherzen (wie z.B. seinerzeit in Heliopolis) fanden die offiziellen Stellen nicht annähernd so komisch, wie Stirling. Glücklicherweise waren aber Maclean, Cooper und Seekings genauso hingerissen von der Idee und machten begeistert mit. Von Kabrit aus fuhren sie mit einem Armeelastwagen bis in die Aussenbezirke von Suez, wo sie den Wagen parkten. Sie gingen zu Fuss zu den Docks und hatten keine Schwierigkeiten, an den Wachtposten vorbeizukommen. Am Ufer pumpten sie das Boot auf. Ein Flakkanonier schlenderte vorbei und erkundigte sich, was sie da anstellten. Sie rieten ihm abzuhauen, was er auch tat. Stirling und Cooper bestiegen das eine, Maclean und Seekings das andere Boot. Die See war ziemlich bewegt, und der nächste Tanker relativ weit weg, aber beide Boote erreichten ihn. Die Männer hielten sich an den Ankertrossen fest, und hefteten ihre Sprengminen am Heck an. Diese Minen waren Halbmonde, die durch einen seitlich angebrachten Magneten an der Schiffswand hafteten. Sie konnten mit 900 bzw. 1'300 g brisantem Sprengstoff gefüllt und durch Zeitzünder (time-pencils) zur Explosion gebracht werden, wobei sie meist gewaltige Löcher in den Rumpf rissen.

Nachdem die leeren Minen sicher befestigt waren, paddelten die Männer zum Hafen zurück, liessen die Luft aus ihren Booten und gingen zu ihrem Lkw. Am nächsten Tag rief Stirling die zuständige Hafendienststelle an und bat, ihm die Minen zurückzusenden. Die R.A.F., die damals eine ganze Weile unter dem «Heliopolis-Überfall» zu leiden gehabt hatte, war begeistert von dieser Geschichte, die sich wie ein Lauffeuer herumsprach. Die Marine hingegen quälte sich nur recht mühsam ein Lächeln ab.



Mitte Mai war der Augenblick gekommen, um zu dem richtigen Hafenüberfall aufzubrechen. Stirling wollte auf keinen Fall mehr als sechs Mann am Unternehmen beteiligen. Der Trupp sollte nämlich wieder im Ford-

Kombiwagen fahren, der wie ein Stabswagen des Afrikakorps angestrichen war und deutsche Kennzeichen trug. Er wählte als seine Begleiter Gordon Alston, natürlich Cooper und Seekings, den Corporal Rose und Fitzroy Maclean, dessen erster Sabotage-Überfall es sein würde. Es gab noch einen anderen Neuankömmling, den mitzunehmen er aber keineswegs die Absicht hatte: Randolph Churchill. Dieser war mit dem Sonderkommando Nr. 8 in den Mittleren Osten gekommen. Churchill argumentierte ausserordentlich überzeugend, wenn er auch den Trainingskurs nicht absolviert habe, so glaube er doch, dass ihn ein Fallschirmabsprung dazu berechtigen müsse, wenigstens bis zu dem Treffpunkt, wenn schon nicht weiter, mitzufahren.

Den Absprung konnte Stirling nicht leugnen. Er selbst war es sogar, der mit Churchill zusammen abgesprungen war, um ihm zu zeigen wie leicht das sei. Er war als erster und Churchill einige Sekunden nach ihm gesprungen. Sobald die Schirme sich geöffnet hatten, schaute er nach oben und bemerkte einen Ausdruck unendlicher Erleichterung im Gesicht des Freundes. «Gott sei Dank, dass das verdammte Ding aufgegangen ist», schrie Churchill vergnügt. Stirling konnte nicht widerstehen, zurückzubrüllen: «Ja, aber sieh mal, wie schnell du fällst.» Und tatsächlich, jetzt waren sie schon auf gleicher Höhe, und einen Moment später war Churchill bereits ein paar Meter tiefer als Stirling. Niemand hat je feststellen können, woran das gelegen hatte; an einem Fehler des Fallschirms oder an Churchills Gewicht. Auf jeden Fall schlug er als erster am Boden auf, und zwar recht hart. Er war grün und blau geschlagen, aber nicht ernstlich verletzt und nahm auch Stirlings Bemerkung nicht übel, obschon diese seine Seelenruhe während des Fallens gewiss gestört haben musste. – Und deshalb, obgleich er noch nie einen Neuankömmling ohne Ausbildung an einem Unternehmen hatte teilnehmen lassen, erlaubte Stirling ihm schliesslich mitzukommen, vielleicht als eine Art Wiedergutmachung.

Erst chauffierte Stirling den «Blitzwagen», wie er jetzt genannt wurde, nach Siwa. Dort nahm er den Rest seiner Männer auf. Eine von Robin Gurdon geführte L.R.D.G.-Patrouille begleitete sie, und so fuhren sie weiter zum Djebel. Am 21. Mai, dem Tag, für den das Unternehmen angesetzt war, verletzte sich Seekings mit einer Sprengkapsel die Hand, und Churchill durfte für ihn einspringen.

Am späten Nachmittag machten sich die sechs Mann auf den Weg. Stirling, Maclean, und Alston sassen vorn, Churchill, Cooper und Rose hinten. Die L.R.D.G. begleitete sie wieder bis zur Strasse nach Regima, die sich von der Höhe nach Bengasi hinab schlängelte. Als sie an der Kreuzung ankamen, war es 23.00 Uhr. Gemäss Plan wollten die S.A.S.-Männer in den Hafen hinunterfahren, die Schiffe sprengen und in der gleichen Nacht auf den Djebel zurückkehren. Zur Durchführung ihrer Aufgabe standen ihnen sechs Stunden Dunkelheit zur Verfügung. Sie verabschiedeten sich von der L.R.D.G. und fuhren los.



Dieser Einsatz brachte ebensowenig Erfolg wie die anderen beiden, er unterschied sich aber von diesen durch ein unerwartetes Ereignis, und zwar ein sehr komisches.

Es begann damit, dass der Wagen, als er auf der glatten Asphalt-Strasse nach Bengasi fuhr, plötzlich ein merkwürdiges pfeifendes Geräusch von sich gab. Stirling hielt an, einer der Unteroffiziere stieg aus und bastelte im Dunkeln an der Lenkstange herum. Er konnte aber nichts erreichen, denn die Vorderräder waren aus der Spur. So setzten sie ihren Weg fort, während der schrille Pfeifton langsam zum Crescendo anschwell.

Zehn Minuten vor Bengasi sahen sie auf der Strasse das Blinken eines roten Lichtes. Stirling bremste genau vor dem hölzernen Schlagbaum. Ein italienischer Posten mit Maschinenpistole näherte sich dem Wagen. Fitzroy Maclean, der fliessend italienisch sprach, meisterte die Situation, indem er auf die Frage nach seiner Person antwortete: «Stabsoffiziere in grosser Eile.» Der Italiener knipste eine Taschenlampe an, die englischen Uniformen bemerkte er jedoch nicht. Er zeigte nur auf die Scheinwerfer und erklärte: «Die müssen Sie abblenden», dann ging er zum Schlagbaum und öffnete ihn.

Als die S.A.S.-Männer sich den Aussenbezirken von Bengasi näherten, fuhr ein Wagen mit voll aufgeblendeten Scheinwerfern an ihnen vorüber. Als sie sich umdrehten, sahen sie, dass der Wagen anhielt, wendete und ihnen folgte. Stirling beschleunigte auf Höchstgeschwindigkeit und sauste mit schrill pfeifenden Rädern hinein in die Stadt. Er kurvte um die erste Ecke, fuhr auf ein ausgebombtes Grundstück, löschte die Scheinwerfer und lauschte.

Der andere Wagen brauste vorbei. Eine Minute später durchbrach das Heulen von Sirenen die Stille der Nacht.

Die R.A.F. hatte zugesagt, Bengasi in dieser Nacht nicht anzugreifen. Es sah daher so aus, als wäre der Sabotage-Trupp entdeckt worden, und die Suche nach ihnen würde beginnen. Der pfeifende Wagen war zur Gefahr geworden. Stirling befahl daher den Corporals, ihn zu sprengen. Die grösste Chance zu entkommen, war zu Fuss. Rose und Cooper placierten eine Sprengkapsel zwischen den Bomben hinten im Wagen und befestigten einen 30 Minuten-Zeitzünder. Dann nahmen alle ihr Notgepäck und tauchten in der Nacht unter.

Sie befanden sich mitten im Araberviertel. Es gab eine Menge zerbombter Häuser und Bombenrichter. Als sie durch eine der Mauerspaltan traten, stand ihnen plötzlich ein Carabinieri gegenüber. Maclean hielt es für sicherer, eine Unterhaltung anzufangen, statt zu schweigen; er fragte ihn deshalb, was die Sirenen und die Schiesserei zu bedeuten hätten. «Ach, schon wieder ein Luftangriff der Engländer», sagte der Italiener düster. Maclean fragte vorsichtig, ob es nicht ein Überfall englischer Bodentruppen sein könnte. Das schien den Mann köstlich zu amüsieren, er lachte laut heraus. Da sei wenig Gefahr, meinte er, bei der bis nach Ägypten zurückgetriebenen englischen Armee...

Auf Grund dieser Unterhaltung kam Stirling zur Überzeugung, dass sie alle miteinander zu ängstlich gewesen seien und entschied, dass sie den Überfall auf den Hafen wie geplant durchführen würden. Aber erst mussten sie ihren Wagen vor der Atomisierung retten, und dazu blieben nur noch wenige Minuten, Sie eilten zurück, nahmen die Sprengkapsel aus den Bomben heraus und warfen sie in hohem Bogen in die Gegend. Kurz darauf detonierten sie mit scharfem Knall.

Stirling wies Churchill und Corporal Rose an, den Wagen zu verbergen. Mit einem der Boote bepackt, zogen er und die drei anderen zum Hafen. Die Bomben hatten sie in einer Werkzeutasche, und bewaffnet waren sie mit ihren Maschinenpostoi.

Die Drahtumzäunung des Hafengeländes war zweifach und drei Meter hoch. Stirling führte seine Männer zum Seiteneingang, den er bei seinem letzten Erkundungsgang gefunden hatte. Zu seiner grossen Erleichterung war das Wachhaus abermals leer. Sie krochen zwischen Kranen und Lastwagen durch, bis sie den Rand des Hafenbeckens erreichten. Maclean und

Cooper sollten das Boot aufblasen, während Stirling einen kleinen Hafenumrundgang unternahm.

Maclean begann zu pumpen, und der Blasebalg liess sein übliches Schnaufen hören. Plötzlich ertönte vom Wachtposten eines nur wenige Meter vom Dock entfernten Schiffes der Ruf nach der Parole. «Militari»\*, antwortete Maclean energisch. Der Mann rief nochmals und wollte ausserdem wissen, was da geschähe. «Nichts, was Sie angeht», antwortete Maclean; darauf herrschte zum Glück Ruhe.

Die Pumperei ging zehn, fünfzehn Minuten weiter, ohne dass etwas passierte, das Boot blieb platt. Es war klar, der Gummi musste ein Loch haben. Es gab nur eins: zurück zum Wagen und das zweite Boot holen. Maclean und Cooper gingen zur Strasse zurück, wo sie Churchill und Rose verlassen hatten. Sie fanden die beiden dabei, wie sie versuchten, das Auto in die Garage des ausgebombten Hauses zu schieben. Schnell nahmen sie das Boot und gingen wieder zum Hafen hinunter. Maclean bediente den schnaufenden Blasebalg, aber wieder geschah nichts, das Boot blieb platt. Er pumpte und pumpte; erst ärgerlich, dann verzweifelt. Aber es half nichts.

Das Wesentlichste war jetzt, Stirling zu finden. Die beiden Männer schlüpfen durch den Drahtzaun und liefen ihm direkt in die Arme. Aus Spass rief dieser sie auf deutsch an, was sie aber gar nicht komisch fanden. Stirling war schon einmal zurückgekommen, hatte sie aber nicht angetroffen. Nun hielten sie Kriegsrat. Eine halbe Stunde Dunkelheit war alles, was ihnen noch blieb. Sollten sie ihre Bomben an einem erstbesten Zielobjekt anbringen, oder sollten sie wegen eines eventuellen späteren Unternehmens ihre Anwesenheit geheimhalten?

Sie entschieden sich für das Letztere und machten sich auf den Weg, zurück zum Ufer, um Boot und Bomben wieder einzupacken. Als sie wieder durch den Nebeneingang schlüpfen wollten, starrte Maclean in ein pechschwarzes Gesicht. Es war der Wachtposten, der zweifellos die ganze Zeit hätte dort stehen sollen.

«Ein Ascari\*\* aus italienisch-Somaliland», schrieb er, «der mir gar nicht gefiel. Er grunzte drohend und richtete sein Bajonett auf meine Magen-grube.

\* Militari = Soldaten

\*\* Ascari = Neger aus der damaligen italienischen Kolonie Somaliland in Nordostafrika.

Ich legte soviel Zorn, als mir möglich war, in meine Stimme und fragte dieses Schwarzgesicht, was er wolle. Der Mohr aber antwortete nur: ‚non parlare italiano‘.

Das gab mir eine Idee. Ich hatte immer schon die Erfahrung gemacht, dass man am besten brüllt, wenn man mit Leuten verhandeln muss, deren Sprache man nicht beherrscht. Das tat ich nun.

‚Non parlare italiano – und Du Corporak, schrie ich und tippte dabei auf den Streifen an seinem Ärmel.

Das schien ihn zu beeindrucken. Er senkte sein Bajonett und sah mich zweifelnd an. Mein Selbstvertrauen kehrte zurück. Im Bestreben, einen wütenden, italienischen Offizier zu mimen, schrie und gestikulierte ich weiter.

Das war zuviel für den schwarzen Mann. Mit dem Ausdruck beleidigter Würde drehte er sich um und schritt langsam von dannen, uns den Weg zum Hafen freigebend. Dort stopften wir unsere Boote und die Sprengminen in die Taschen und machten uns auf den Rückweg: eine leicht angeschlagene, völlig mutlose kleine Gesellschaft.

Als ich mich zufällig umsah, stellte ich fest, dass wir mehr waren, als wir sein sollten. Zwei Posten mit Gewehr und aufgepflanztem Bajonett waren von irgendwoher aufgetaucht und folgten uns.

Ein ausgesprochen unerwünschter Zuwachs. Es bestand wenig Hoffnung, ihn im Hafengelände abzuschütteln zu können, und mit diesen Begleitern könnte der Versuch, durch das Loch im Zaun zu kriechen, höchst unangenehme Folgen haben. Sie über den Haufen zu schießen bedeutete aber, den ganzen Platz auf uns aufmerksam zu machen. Es blieb also nur eine Möglichkeit: versuchen, mit Unverschämtheit durchzukommen.

Ich nahm eine gewichtige Haltung an – soweit es mein zehn Tage alter Bart und mein schäbiges Aussehen erlaubten – und steuerte, gefolgt von David, Corporal Cooper und den zwei italienischen Posten, den Haupteingang zu den Docks an. Ich ging direkt auf den vor dem Zelt stehenden Posten los und sagte ihm, dass ich den Wachhabenden zu sprechen wünsche. Zu meiner Erleichterung gehorchte er sofort und verschwand, um nach ein oder zwei Minuten wieder zu erscheinen mit einem verschlafenen Feldwebel, der sich hastig die Hosen hochzog. Zum zweitenmal in dieser Nacht stellte ich mich als Generalstabsoffizier vor und grüßte dabei recht leger.

Dann machte ich ihn darauf aufmerksam, dass er für die Sicherheit dieses Teils des Hafens verantwortliche sei, was er ganz blöde bejahte. Wie war es dann möglich, fragte ich ihn, dass ich und meine Begleiter den grössten Teil der Nacht durch das ganze Gelände hatten gehen können, ohne einmal nach der Parole oder unserm Ausweis gefragt worden zu sein? Er hätte sich einer schweren Pflichtverletzung und mangelnder Dienstaufsicht schuldig gemacht, fügte ich, immer mehr in meine Rolle hineinwachsend, hinzu. Wir hätten schliesslich englische Saboteure sein können, die Mengen von britanten Sprengbomben bei sich trügen (bei dieser Bemerkung kicherte er ungläubig, wohl in der Meinung, ich trüge etwas zu dick auf). Dieses Mal würde ich ihn noch laufenlassen, aber er täte gut daran, sich nicht noch einmal von mir erwischen zu lassen, wenn er schlafe, statt zu wachen. Ausserdem, sagte ich noch, mit einem strafenden Blick auf die Wachmannschaft, die sichtlich zusammenzuckte, er solle dafür Sorge tragen, dass seine Männer einen besseren äusseren Eindruck machten.

Daraufhin ging ich schnellen Schrittes durch das Tor, gefolgt von David, Alston und Corporal Cooper, aber ohne die beiden Italiener, die sich aus dem Staub gemacht hatten, sobald sie erkannten, dass es Ärger gab. Meine Worte waren nicht ohne Wirkung geblieben. Als wir am Wachposten beim Tor vorbeigingen, stellte sich dieser in grosse Positur und präsentierte das Gewehr, wobei er beinahe nach rückwärts umgefallen wäre\*.»



Für den Rest der Nacht und den nächsten Tag versteckten sich die sechs Mann im Obergeschoss des halbzerstörten Hauses, in dem Churchill den Wagen verborgen hatte. Sie besaßen ein paar Dosen Corned beef, und Alston hatte sogar daran gedacht, eine Flasche Rum mitzubringen. Der anbrechende Tag jagte ihnen allerdings dann einen leichten Schrecken ein. Sie hatten angenommen, sich in einem verlassenem Teil der Stadt zu befinden, und mussten nun feststellen, dass die Araber Bengasi wegen der Luftangriffe der R.A.F. zwar nachts verliessen, bei Tagesanbruch jedoch wieder zurückkehrten. Bald wimmelte es draussen nur so von Leben, und aus dem

\* Fitzroy Maclean: Eastern Approaches



Lärm konnte man Sprachfetzen in Arabisch, Deutsch und Italienisch heraushören. Gar nicht weit, ein Stück die Strasse hinunter, war eine Dienststelle der deutschen Gestapo, und Churchill meldete von Zeit zu Zeit ein- und ausgehende, schwarzbestiefte Offiziere.

Stirlings angeborener Abenteurergeist war durch seine Enttäuschung über das fehlgeschlagene Unternehmen sehr gedämpft. Dreimal hatten nicht betriebsfähige Boote seine Anstrengungen zunichte gemacht. Zweimal war die Special Boat Section dafür verantwortlich gewesen, dieses Mal aber lag die Schuld voll und ganz bei der S.A.S. Was konnte passiert sein? Maclean und Alston hatten die grösste Vorsicht walten lassen; sie hatten die Boote gestern Nachmittag, einige Stunden vor dem Aufbruch, aufgeblasen, um sicher zu sein, dass sie völlig in Ordnung wären. Waren sie etwa zu lange in der Sonne gelegen, was der Gummi nicht vertragen hatte? Oder hatten sie vielleicht einen trügerischen Kameldornstrauch gestreift und dadurch Löcher abbekommen? Sie waren doch von Maclean in festes Segeltuch gewickelt worden, bevor er sie im Wagen verstaute; auf dem Weg nach Bengasi konnten sie daher nicht beschädigt worden sein.

Was auch immer schuld sein mochte, für Stirling war es entsetzlich. Dass es möglich war, in das Hafengelände hineinzukommen, hatte er abermals bewiesen. Wenn er nur ein betriebssicheres Boot finden könnte! Er war mehr als überzeugt davon, dass eine Handvoll Männer dann enormen Schaden anrichten würden.

Was aber steckte in Wahrheit dahinter? Die Marine und die Air Force konnten monatelang Versuche anstellen, um die richtigen Boote oder Schlauchboote für ihren Zweck zu finden; die S.A.S. hingegen verfügte über keinerlei Hilfsmittel und musste ganz einfach improvisieren. Die Boote, die sie schliesslich aufgetrieben hatten, waren weder für Transporte durch unwegsames Gelände konstruiert, noch geeignet, in zerklüfteten Wadis aufgeblasen zu werden. Würde jemand genügend Interesse an seiner Einheit nehmen und sie einwandfrei ausrüsten, dachte Stirling erbittert, könnte ihre Schlagkraft um 100% gesteigert werden.

Mit Einbruch der Dunkelheit verbrauchte Stirlings Trübsinn.

Möglicherweise wäre es ganz lohnend, durch Bengasi zu schlendern, ja sogar noch einmal zum Hafen hinunterzugehen und nach einem Ziel Ausschau halten, meinte er. Auf jeden Fall hatte er beschlossen, nicht eher et-

was davon verlauten zu lassen, dass seine Männer die Strassensperre erfolgreich überwunden hatten und es für sie keinerlei Problem darstellte, nach Belieben in der Gegend umherzustreifen, bevor sie nicht die richtigen Objekte gefunden hatten, an denen sie ihre Bomben anbringen konnten. Er war fest entschlossen, noch einmal zurückzukommen, wenn ihr Besuch sich wirklich lohnen würde.

Die sechs Mann gingen pfeifend und lachend die Hauptstrasse hinunter. Stirling war immer wieder erstaunt, wie wenig die Menschen zu beobachten pflegten. Es war zwar dunkel, aber sogar dann, wenn sich plötzlich eine Tür öffnete, und ein Lichtstrahl auf sie fiel, schien niemand die englischen Uniformen zu bemerken.

Im Hafen fanden sie zwei Schnellboote, die am Quai festgemacht waren. Daraufhin eilten sie zurück zu ihrem Wagen, zogen ihn aus seinem Versteck und fuhren den Weg zurück. Sie kamen jedoch zu spät, Wachen patrouillierten bereits.

Widerwillig sagten sie Bengasi good bye. Rose war es nicht gelungen, die pfeifenden Räder zum Schweigen zu bringen, daher gestaltete sich ihr Abgang recht geräuschvoll. Wieder überwand Maclean die Strassensperre mit dem Zauberwort «Stabsoffiziere», und bei Tagesanbruch waren sie an ihrem Treffpunkt im Djebel.

Siwa erreichten sie ohne Zwischenfall, hatten jedoch auf dem Weg von Alexandrien nach Kairo einen hässlichen Autounfall. Stirling chauffierte und überholte eine lange Lastwagenkolonne. Der letzte LKW scherte plötzlich in die Mitte der Strasse aus. Das Hinterrad von Stirlings Wagen streifte ihn, der «Stabswagen» überschlug sich und landete im Graben. Der Korrespondent des Daily Telegraph, Arthur Merton, den er mitgenommen hatte, wurde getötet. Fitzroy Maclean musste mit einem Schädelbruch für drei Monate ins Lazarett, Randolph Churchill verstauchte sich die Wirbelsäule und wurde als dienstuntauglich in die Heimat geschickt und Sergeant Rose zog sich einen schweren Armbruch zu. Stirling selbst schien unverletzt zu sein, dann stellte sich jedoch heraus, dass er sich ein Handgelenk gebrochen hatte, was bedeutete, dass er einige Zeit nicht Auto fahren konnte. Seine Freunde empfanden dies nicht gerade als Unglück. Sie waren der Ansicht, es würde ganz entschieden seine zweifelhaften Überlebenschancen erhöhen.

## *Der Malta Konvoi*

Während David Stirling im Frühjahr 1942 versuchte, Schiffe in die Luft zu sprengen, standen sich die beiden grossen gegnerischen Armeen in der westlichen Wüste auf einer 60 km langen Front aus Fels und Sand bewegungslos gegenüber. Ihre Zahl belief sich auf eineinhalb Millionen Menschen; ihre Bewaffnung umfasste Tausende von Maschinengewehren, Panzern und Flugzeugen. Die Kräfte waren aber so ausgewogen, dass keine Seite die Zeit zum Angriff für gekommen hielt.

Im Gegensatz zu der an der Front herrschenden Stille tobte hinter den Kulissen ein heftiger Strategie-Kampf. «Im Februar», schrieb Winston Churchill in seinem Buch «Der Zweite Weltkrieg», «wurde uns klar, dass General Auchinleck die Absicht hatte, eine erneute Pause von vier Monaten einzulegen, um dann mit Rommel zum zweiten Mal eine Riesenschlacht auszutragen. Weder die Stabchefs noch ich oder meine Kollegen waren der Ansicht, dass eine weitere so kostspielige Unterbrechung notwendig sei. Wir fanden es kläglich, dass die Armeen Grossbritanniens und des Empire mit einer Verpflegungsstärke von 630'000 Mann und laufend eintreffenden Verstärkungen für eine so lange Zeit und zu so hohen Kosten mit Gewehr bei Fuss stehen sollten, während die Russen sich auf ihrer gesamten, unendlich langen Front verzweifelt und heroisch schlugen. Ausserdem fürchteten wir, dass Rommels Kräfte schneller anwachsen könnten als unsere eigenen. Diese Überlegungen wurden noch durch die erneuten deutschen Angriffe auf Malta bestärkt, die uns ausserstande setzten, die deutschen und italienischen Geleitzüge nach Tripolis zu unterbinden. Hinzu kam noch, dass Malta selbst von Hungersnot bedroht war, wenn der laufende monatliche Nachschub nicht aufrechterhalten werden konnte. Das fürchterliche Ringen um die Erhaltung Maltas begann und nahm während des Frühjahrs und Sommers immer ernstere Formen an.»

Was spielte sich nun tatsächlich hinter den Kulissen ab? Um die Rolle zu verstehen, die Stirling im Monat Juni spielen sollte, ist es notwendig, den Telegrammwechsel zu studieren, der in der letzten Februarwoche zwi-

schen dem Oberbefehlshaber Mittlerer Osten, General Auchinleck, und dem Premierminister Winston Churchill stattfand. Erinnern wir uns, dass Auchinleck Rommel im Dezember erst nach langem Zögern angegriffen hatte, und dass dieses Zögern von Churchill scharf kritisiert worden war. Der britische Heerführer hatte zwar den Sieg davongetragen, aber einen Sieg, der nicht von Dauer war. Rommel wartete mit seinem Gegenangriff knapp drei Wochen, um dann nicht nur das, was er verloren hatte, zurückzugewinnen, sondern noch mehr zu erobern. In der ersten Februarwoche hatte sich die Front im Gebiet von Gazala stabilisiert. Ende des Monats telegrafierte Churchill an Auchinleck: «Ich habe Sie in diesen schweren Tagen nicht gestört, jetzt muss ich Sie aber nach Ihren Plänen fragen. Nach den uns vorliegenden Zahlen sind Sie dem Feind nicht nur in der Luft, sondern auch in der Panzerwaffe und allem Übrigen wesentlich überlegen. Die Gefahr ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Feind Verstärkung erhält, und zwar schneller als Sie. Die Versorgung Maltas bereitet uns wachsende Sorge...»\*

Auchinleck war offensichtlich nicht Churchills Meinung, dass er die Überlegenheit besäße. Er kabelte höflich, aber bestimmt, zurück, dass er nicht glaube, vor dem 1. Juni zahlenmässig überlegen zu sein. Auf das Argument des Premierministers, Rommel könnte seine Verstärkungen schneller heranbekommen als er, ging er nicht ein, sondern betonte, dass ein Angriff vor diesem Termin das Risiko einer Niederlage in sich schliesse, welche die Sicherheit Ägyptens bedrohen könnte.

Churchill sah, dass sein Oberbefehlshaber verbissen auf seinem Standpunkt beharrte. Er hielt aber die lange Wartezeit für so gefährlich, dass er Auchinleck aufforderte, nach London zu kommen, um die Angelegenheit mündlich zu besprechen. Auchinleck entschuldigte sich mit dienstlicher Unabkömmlichkeit. Geduldig kehrte Churchill zum Telegrammwechsel zurück. Am 15. März telegrafierte er: «Ihre Stellungnahme vom 27. Februar erregt hier weiterhin tiefste Besorgnis, sowohl beim Stabschef, als auch beim Defence Committee\*\*. Ich bedauere daher ausserordentlich, dass Sie nicht zu einer Besprechung nach London kommen können. Der von Ihnen beabsichtigte Aufschub wird die Sicherheit Maltas gefährden.

\* Winston Churchill: ‚Der Zweite Weltkrieg‘

\*\* Defence Committee – Verteidigungsausschuss. Mitglieder waren: der Ministerpräsident, der Verteidigungsminister und die Chefs der Generalstäbe der drei Waffengattungen.

Ausserdem gibt es keine Gewähr dafür, dass der Feind seine Verstärkungen nicht schneller erhält als Sie. Nach all der Warterei werden Sie sich in relativ der gleichen, wenn nicht in einer schlechteren Position befinden, als jetzt.\*»

Um die gleiche Zeit verliess der stellvertretende Chef des grossen britischen Generalstabs, General Nye, London in Richtung Kairo. Er hatte den Auftrag, Auchinleck im Einzelnen über die Meinung der Stabschefs der drei Waffengattungen zu unterrichten und überdies herauszufinden, was die eigentlichen Gründe für Auchinlecks Zaudern seien.

Churchill telegraphierte auch an Stafford Cripps\*\*, der auf dem Wege nach Indien in Kairo eine Zwischenstation einlegte, und bat ihn, unterstützt von General Nye, mit Auchinleck zu sprechen und zu versuchen, diesem das in London vorherrschende Gefühl der Dringlichkeit verständlich zu machen. Malta war der Schlüssel zum Mittelmeer.

Fiel Malta in die Hände des Feindes, so würde Rommel allen Nachschub, den er benötigte, nahezu unbehelligt empfangen können. Sollte Auchinleck nicht vorstossen und Flugplätze in der Cyrenaika in Besitz nehmen, von denen aus die britische Jagdwaffe die Nachschubschiffe für Malta schützen konnte, bestünde die Gefahr der notgedrungenen Kapitulation der Insel, da die Bewohner sonst verhungern müssten.

Dies war Cripps Auftrag; anstatt jedoch auf Auchinleck im Sinne Londons einzuwirken, unterlag er dessen Überredungskunst. Er telegraphierte Churchill voll Optimismus, dass er mit Auchinleck, General Nye und anderen gesprochen hätte, und dass er «mit der Atmosphäre in Kairo sehr zufrieden wäre.» Vielleicht könnte der Premierminister dem General ein freundschaftliches Telegramm schicken, um ihm zu zeigen, dass er die Forderung nach der Vorverlegung der Offensive fallengelassen habe. So würden dann alle Missverständnisse beseitigt sein. Diese Mitteilung veranlasste Churchill zu einem scharfen Tadel, zwar nicht an die Adresse von Cripps, aber an die von Nye. «Ich wundere mich nicht,» telegraphierte er, «dass alles so erfreulich zu sein scheint in Anbetracht der Tatsache, dass Sie alles akzeptiert haben, was die anderen vorbrachten, und wir nur den wahrscheinlichen Ver-

\* Winston Churchill: ‚Der Zweite Weltkrieg‘

\*\* Sir Stafford Cripps = Britischer Politiker, Angehöriger der Labour Party, 1947 bis 1950  
Schatzkanzler, geb. 1889, gest. 1952.

lust von Malta in Kauf zu nehmen haben, während die Armee Gewehr bei Fuss daneben steht...»

Trotz alledem wich Auchinleck keinen Fingerbreit von seinem Standpunkt ab. Am 20. April erhielt Churchill eine Nachricht von General Dobbie, dem Gouverneur von Malta, in der es hiess: «Wenn wir die lebenswichtigen Güter, besonders Mehl und Munition, nicht auffüllen können, muss mit dem Schlimmsten gerechnet werden...es ist eine Frage des Überlebens,...»

Auchinleck erhielt eine Kopie des Telegramms, antwortete aber, die mit einer Offensive verbundenen Risiken wären zu gross, um im Augenblick einen Angriff zu erlauben. Churchill entgegnete, dass der Verlust Malτας, der zweifellos das Resultat des Hinauszögerns sein würde, «ein Unglück ersten Ranges für das britische Empire und wahrscheinlich auf lange Sicht verhängnisvoll für die Verteidigung des Nildeltas» sei.

Der Premierminister war ernsthaft besorgt und zur Überzeugung gelangt, dass Auchinleck nur unter Zwang zum Angriff zu bewegen sein würde. Nachdem er sich der Zustimmung der Chefs der Generalstäbe, des Kriegskabinetts und des Verteidigungsausschusses vergewissert hatte, tat er den noch nie dagewesenen Schritt. Er *befahl* Auchinleck anzugreifen und setzte ihm einen Termin. In den mondlosen Nächten im Juni würden zwei Geleitzüge mit 17 Schiffen gleichzeitig von Osten und Westen versuchen, Malta zu erreichen. Sollte Auchinleck nicht bereit sein, spätestens Mitte Juni anzugreifen, müsste er sein Kommando abgeben. – Auchinleck erklärte sich zum Angriff bereit.

Aber er kam zu spät. Statt seiner griff Rommel am 26. Mai an. Nach fünf Tagen heftigster Kämpfe telegraphierte Auchinleck, dass der Feind sich im Rückzug befände; «Rommels Pläne für seinen Offensivanfang sind vollkommen schiefgegangen. Der Fehlschlag kam ihm teuer zu stehen – sowohl an Menschen wie an Material.» Das war zweifellos richtig, aber innerhalb einer Woche lag die Initiative wieder in Rommels Hand und innerhalb von fünf Wochen – noch bevor der Juni zu Ende war – stand seine Armee bei El Alamein, 100 km vor Alexandrien.

Wir haben jedoch der Geschichte vorgegriffen. Churchill gratulierte Auchinleck zu seinem Erfolg über Rommel und unterstrich noch einmal die Dringlichkeit, Malta zu helfen. «Ich muss nicht noch einmal betonen, wie lebenswichtig es ist, dass die Geleitzüge Malta ohne Verluste erreichen»,

telegrafierte er am 2. Juni, «ich bin überzeugt, dass Sie beide alles tun werden, den Begleitschutz in der Luft, insbesondere durch Beaufighters, von Flugplätzen aus zu sichern, die so weit wie möglich westlich liegen.» Der Premierminister gab noch weitere Anregungen und beendete seine Botschaft mit: «Weitere Punkte fallen Ihnen bestimmt selbst ein.»



Zu diesem Zeitpunkt erscheint Stirling auf dem Plan. Aus Bengasi in Kairo angekommen, wurde er sofort ins Büro des Chefs der Operationsabteilung beordert und davon unterrichtet, dass Mitte Juni ein Geleitzug britischer Handelsschiffe versuchen würde, die Sperren im Mittelmeer zu durchbrechen, um Malta zu erreichen und der Insel Entlastung zu bringen. Was könnte die S.A.S. tun, um die feindlichen Angriffe aus der Luft zu verringern?

24 Stunden später war Stirling mit einem bis ins Einzelne ausgearbeiteten Plan zur Stelle. Er wollte acht Sabotage-Trupps aussenden, die in der Nacht vom 13. auf den 14. Juni acht verschiedene Flugplätze überfallen sollten. Die Trupps sollten in vier verschiedenen Gebieten arbeiten. Hier ihre Ziele: drei Flugplätze im Bengasi-Abschnitt; drei weitere in der Nähe von Derna (einer Küstenstadt 100 km westlich von Tobruk); einer in der Ebene von Barce – 100 km östlich von Bengasi, und der achte der Heraklion-Flugplatz auf Kreta.

Kabrit knisterte nur so vor Aktivität, denn es war keine Zeit zu verlieren. Die ersten Trupps würden innerhalb der nächsten zehn Tage aufbrechen müssen. Die Franzosen hatten bisher noch an keinem Einsatz teilgenommen; dieser jedoch sollte in erster Linie von ihnen bestritten werden. Ihr Kommandeur, Bergé, würde den Überfall auf Kreta anführen; Lieutenant Jordan, sein Stellvertreter, sollte drei französische Trupps nach Derna-Martuba bringen; Lieutenant Zimheld, ein anderer französischer Offizier, war für den Überfall auf Barce verantwortlich und Lieutenant Jaquier würde mit Stirling und Mayne ins Bengasi-Gebiet fahren, wo sie einen dreifachen Überfall planten.

Jeder Trupp sollte nicht mehr als fünf Mann stark sein. Landkarten, Transportfragen und Zeitpläne wurden eingehend studiert, und die Abwehrabteilung des Hauptquartiers sorgte laufend dafür, dass sie über den

neuesten Stand der Entwicklungen informiert waren. Stirling hatte das Gefühl, alles sei bestens organisiert. Bloss der Einsatz des Trupps unter Lieutenant Jordan im Gebiet Derna-Martuba machte ihm Kopfzerbrechen. Dieser Geländestreifen war zerklüftet und hügelig, und man wusste, dass die ganze Gegend von deutschen Verstärkungen und Aufmarschbasen nur so überquoll. Gerade diese Flugplätze waren von allergrösster Bedeutung, jedoch bei Weitem die schwierigsten für einen Überraschungsangriff.

Stirling zermarterte sich den Kopf, wie Jordan und seine 14 Mann heil an ihre Ziele herangebracht werden könnten. Er erwähnte die Schwierigkeit im Hauptquartier, und da fragte ihn einer der Stabsoffiziere, ob er schon etwas von der S.I.G. gehört hätte. Diese Abkürzung stand für die nichtssagenden Worte «Special Interrogation Group»\*. Die Einheit bestand aus ungefähr einem Dutzend deutscher Juden aus Palästina, die sich freiwillig dazu gemeldet hatten, in Uniformen des Afrikakorps hinter den feindlichen Linien tätig zu sein.

Stirling zog über die kleine tapfere Schar Erkundigungen ein und erfuhr, dass diese Organisation auf Anregung des britischen Captain Herbert Buck, Träger des Military Cross,\*\* ins Leben gerufen worden war, und zwar erst ein paar Monate zuvor. Captain Buck hatte in einem Punjab-Regiment\*\*\* gedient und war bei Gazala in deutsche Kriegsgefangenschaft geraten. Es gelang ihm zu entfliehen und sich zu den britischen Linien durchzuschlagen. Er sprach fließend deutsch, und irgendwo auf seiner Flucht erwischte er ein Käppi und ein Abzeichen des Afrikakorps. Er trug beides und war höchst erstaunt, wie leicht es war, sich damit unbemerkt in den deutschen Gebieten zu bewegen. Er kam heil bei den eigenen Linien an und ging sofort ins Hauptquartier, um seine Idee zu unterbreiten, aus antinazistisch eingestellten Deutschen eine Sabotage-Einheit zusammenzustellen.

Er bekam die Erlaubnis, ein Dutzend Männer und einen Offizier anzuwerben. Der Offizier war Lieutenant David Russel von den Scots Guards, der wie Buck fließend deutsch sprach. Die Mannschaft bestand fast aus-

\* S.t.G. = Special Interrogation Group – Sondereinheit für Gefangenenernehmung.

\*\* Military Cross – Seit 1914 verliehener britischer Tapferkeitsorden für Offiziere des Heeres einschliesslich Captain. Seit 1953 auch für Majore.

\*\*\* Punjab Regiment = Britisches, seinerzeit in Friedenszeiten in Indien stationiertes Regiment.



schliesslich aus Juden. Buck erklärte ihnen, dass sie verschiedene Aufgaben zu erfüllen haben würden, aber bereit sein müssten, als Soldaten des deutschen Afrikakorps aufzutreten. Keiner der Männer zuckte auch nur mit der Wimper, als er ihnen ausserdem sagte, dass sie allerdings im Falle einer Gefangennahme, mit Folter und Tod zu rechnen hätten.

Da ihr Leben davon abhing, wie gut sie diese Maskerade beherrschten, wies Buck noch daraufhin, dass sie das neueste Landser-Deutsch lernen müssten, und täglich nach deutschem Muster gedrillt werden würden. Er legte ihnen nahe, so wenig wie möglich Kontakte mit britischen Soldaten zu pflegen.

Um die Ausbildung wirklich einwandfrei durchführen zu können, beschloss Buck, ein paar deutsche Unteroffiziere anzuwerben. Die Abwehrabteilung im Hauptquartier war ihm bei der Auswahl behilflich. Sie suchte schliesslich zwei deutsche Kriegsgefangene aus, die vor 1939 in der Fremdenlegion gedient hatten und zur deutschen Wehrmacht eingezogen worden waren. Obschon es keine Juden waren, behaupteten sie, leidenschaftliche Antinazis zu sein. Nach gründlicher ‚Durchleuchtung‘ wurden sie Captain Buck als absolut zuverlässig überstellt.

Ihre Decknamen waren Esser und Brückner. Brückner war blond, breitschultrig, fröhlich, angriffslustig, frech. Esser hingegen ruhiger, gutmütiger und grosszügig.

Anfangs waren die deutschen Palästina-Juden den Neuankömmlingen gegenüber misstrauisch. Die Idee, echte Soldaten des Afrikakorps unter sich zu haben, gefiel ihnen gar nicht. Nach einigen Monaten Beisammenseins akzeptierten sie die zwei jedoch. Beide waren fröhliche Kameraden, die in der Freizeit zur Erheiterung beitrugen.

Der tägliche Dienst bei der Ausbildung der S.I.G.-Männer war fast so anstrengend wie jener, den Stirling seinen Leuten zumutete. Er verlief natürlich nach deutschem Muster. Der Tag begann mit einem Pfiff auf der Trillerpfeife und dem gebrüllten Kommando: «Kompanie Aufstehen!» Darauf folgten zwanzig Minuten Sport und dann der «Marsch» zum Kaffeefassen. Während die britischen Soldaten gemütlich zum Messezelt schlenderten, bekam die S.I.G. den Befehl «Antreten» und musste auf dem Weg zum Frühstück fröhliche deutsche Marschlieder singen.

Der Dienst nahm fast den ganzen Tag in Anspruch. Er umfasste Unterricht in Sprengstoffen, Waffen, Kartenlesen, Standortbestimmung und

Judo. Nach dem Eintreffen einiger deutscher Beutefahrzeuge wurde jeder Mann auch noch zum perfekten Fahrer und Mechaniker ausgebildet.

Ganz besonderer Wert wurde auf die Ausbildung an der Waffe gelegt, und hier speziell auf Pistolen und Nahkampfwaffen. Jeder S.I.G.-Mann musste, ohne auf Hilfe oder Verstärkung rechnen zu können, in der Lage sein, sich freizuschossen, wenn er in einer Baracke oder Befehlsstelle des Feindes in die Enge getrieben worden war.

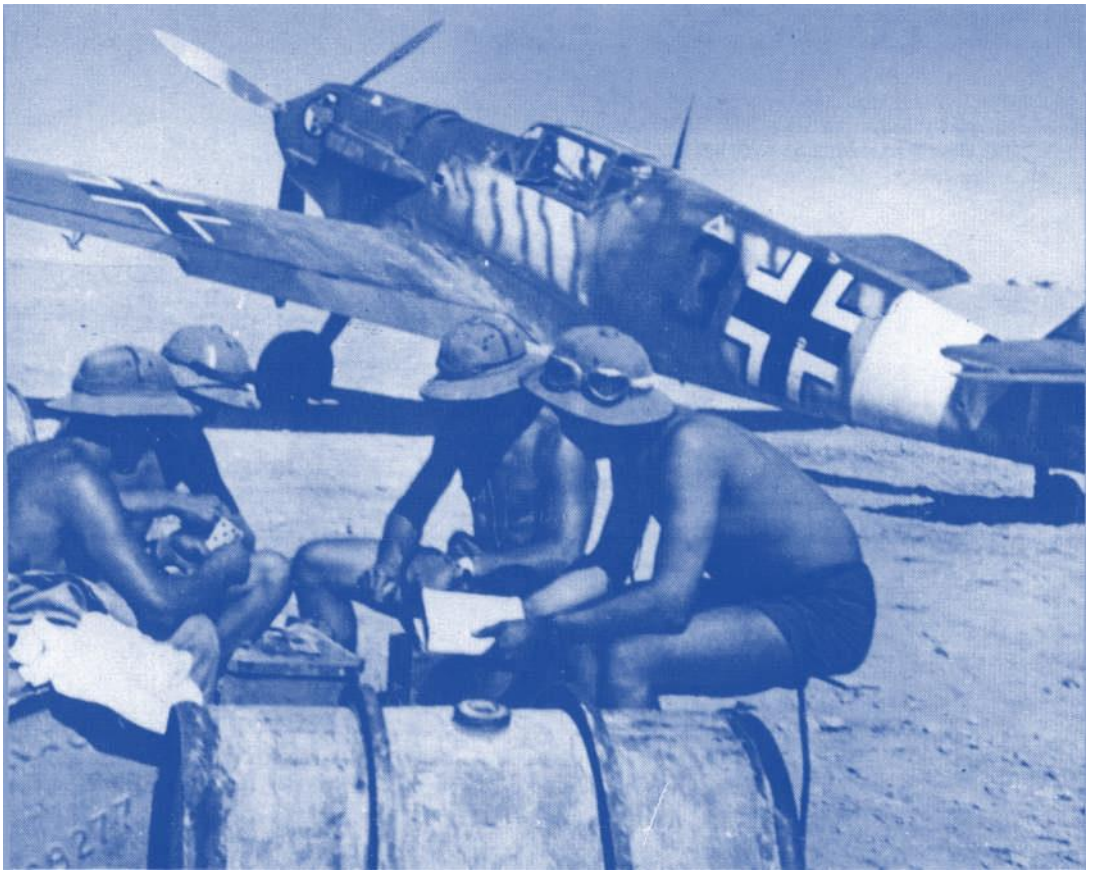
Mitte Mai war die Ausbildung abgeschlossen. Die Ausstattung wurde durch ein geschickt gefälschtes Soldbuch, mit Fotografie des Inhabers in deutscher Uniform und der üblichen Vielfalt an Stempeln vervollständigt. Ausserdem bekam Captain Buck deutsche Schreibmaschinen, Papier mit dem Kopf von Wehrmachtdienststellen und alle Sorten von Formularen. Die S.I.G. war einsatzbereit.



Der erste, der die Dienste dieser Sondereinheit in Anspruch nehmen wollte, war David Stirling. Er setzte sich mit Captain Buck in Verbindung und bat ihn, sich mit ihm in Kairo zu treffen, um einen sofortigen Einsatz der S.I.G. zu besprechen. Als Buck erschien, legte ihm Stirling folgende Fragen vor: Wäre die S.I.G. in der Lage, zwei oder drei Kraftfahrzeuge des Afrikakorps zur Verfügung zu stellen und die französischen Sabotage-Trupps (die hinten auf den Wagen versteckt sein würden) auf die Flugplätze im Gebiet Derna-Martuba zu fahren?

Buck war von der Idee begeistert. Er hielt die Aufgabe für leicht und wollte selbst die Führung übernehmen. Wenn Stirling die S.A.S.-Franzosen nach Siwa schickte, würden er und seine «deutschen» Leute sie dort treffen und alles weitere mit ihnen vereinbaren. Da die Überfälle auf den 13. Juni festgesetzt waren, müssten sie Siwa spätestens am 8. Juni verlassen.

Der Plan wurde Lieutenant Jordan unterbreitet; er war gern damit einverstanden. Ende Mai startete er mit seinen 14 Mann auf dem Luftwege nach Siwa. Dort erwartete sie eine Patrouille der L.R.D.G. unter Führung von Captain Guild, der den merkwürdigen Konvoi die ersten 150 km der Reise begleiten und an einem festgelegten Treffpunkt auf ihre Rückkehr warten sollte.



Deutsches Liegeplatzzidyll (Skat der Flugzeugwarte)  
in AIN EL GAZALA, 1941.



Ofw. Otto Schulz

Der damalige Kommandeur der I./J.G. 27, Hauptmann Eduard Neumann. Er hat an der deutschen Ausgabe dieses Buches mitgewirkt.



Der Wohnwagen des Gruppenkommandeurs.  
«Neumanns bunte Bühne» in der CYRENAIKA.







Major Stirling mit einem Angehörigen der S.A.S.



Hauptmann Hans-Joachim Marseille vor seiner «gelben 14».

**Abb. rechts: Der damalige Olt. Rödel, der den Führer des Sabotagetrupps aus der abgeschossenen Transportmaschine (S. Seite 4 des Nachworts) abführte.**



**Major Schröder, der damalige Leutnant.**



**Theo Blaich, der wirklich alte Afrikaner aus Kamerun.**

Captain Buck erschien einen Tag nach den Franzosen. Er führte acht Mann und vier Fahrzeuge mit sich. Die Fahrzeuge waren: ein VW-Kübelwagen, ein Opel, ein deutscher Drei-Tonner und ein britischer 1500-t-«Beutelastwagen», alle bemalt mit der Palme des Afrikakorps und dem Hakenkreuz, sowie mit deutschen taktischen Zeichen\* auf Türen und Rückwand.

Es dauerte drei Tage bis die Waffen in Ordnung gebracht, die Verpflegung übernommen und die notwendigen Auszüge aus den Abwehrberichten angefertigt waren. Stirling kam aus dem Hauptquartier der 8. Armee und brachte noch die letzten Luftaufnahmen mit. Am 6. Juni war es soweit, dass der Konvoi aufbrechen konnte.

Die L.R.D.G. führte sie vier Tage lang durch ödestes Wüstengebiet. Am letzten Morgen zogen die S.I.G.-Leute ihre britischen Uniformen aus und die deutschen an. Alles war bestens, nur ein lebenswichtiger Faktor fehlte: Die Abwehrstelle des Hauptquartiers hatte dem Buck'schen Kommando noch nicht das deutsche Losungswort für Juni mitgeteilt. Die Parole für Mai war bekannt, sie lautete FIUME, aber das würde nicht viel helfen.

Die L.R.D.G. setzte einen dringenden Funkspruch an das Hauptquartier ab, die Antwort aber besagte, dass das «Losungswort noch nicht bekannt» sei. Normalerweise war es für die Abwehrleute leicht, von einem Kriegsgefangenen das Losungswort zu erfahren, aber der Monat hatte gerade erst begonnen, und bis jetzt hatte noch niemand das Geheimwort verraten. Es half nichts, es musste auch ohne gehen.



Je weiter die Kolonne nach Norden kam, desto mehr wich die Wüstenlandschaft zerklüftetem hügeligem Gelände mit Buschwerk und einiger Vegetation. Captain Buck trug die Uniform eines einfachen deutschen Landsers und fuhr den vordersten Wagen. Neben ihm saßen Esser und Brückner in Unteroffiziersuniformen. Die französischen Fallschirmjäger waren hinten auf dem Wagen unter einer Plane zwischen Tornistern und Verpflegung versteckt. Auf dem Dach jeder Lastwagenkabine saß ein falscher Deutscher

\* Taktische Zeichen = Buchstaben und Zahlen, aus denen die Zugehörigkeit des Fahrzeugs zu den einzelnen Einheiten ersichtlich ist.

nach dem Vorbild der Achsenmächte-Konvois, die immer einen Späher dort postiert hatten, der vor feindlichen Flugzeugen warnen musste.

Alle S.I.G.-Leute waren bis zu den Zähnen bewaffnet. Jeder trug eine Luger-Automatik am Koppel, eine Maschinenpistole, ein auf beiden Seiten geschärftes Bajonett, das auch als Dolch zu verwenden war, sowie deutsche Stielhandgranaten mit Zünder versehen – fertig für sofortigen Gebrauch. Auf jedem Lastwagen waren ausserdem je zwei Maschinengewehre auf besonderen Lafetten mit eingelegtem Munitionszufuhrgurt unter der Plane verborgen. Die versteckten Franzosen waren in khakifarbene Overalls gekleidet und hatten blaue Schiffchen auf dem Kopf. Jeder von ihnen hatte zwei britische Mills-Eierhandgranaten in den Hosentaschen und einen 0,45 Revolver unter dem Hemd.

In den ersten Morgenstunden verlief die Fahrt ohne Zwischenfälle; es ging vorbei an Arabern, die auf den Feldern arbeiteten und an langen Kolonnen von mit Wasser und dicken Bündeln beladenen Eseln. Die erste Schwierigkeit trat am Nachmittag auf, als der britische «Beutewagen» beim Hinunterfahren eines Steilhanges zusammenbrach. Da es unklug gewesen wäre, ihn liegen zu lassen, nahm Captain Buck ihn in Schlepptau.

Als der Konvoi eine Stunde später um eine Kurve fuhr, sahen die Männer einen rot-weissen Schlagbaum über der Strasse mit einem Posten und einem Wachhäuschen an der Seite. Buck fuhr direkt an den Schlagbaum heran, und der neben ihm sitzende Unteroffizier befahl dem Posten mit gebieterischer Geste den Schlagbaum zu öffnen. Der Italiener wollte schon tun, wie ihm geheissen, besann sich aber dann anders. Er trat zum Wagen vor und verlangte das Losungswort. Brückner erklärte ihm, dass er es nicht kenne, da er mit dringendem Auftrag weggeschickt worden sei, bevor man das Wort ausgegeben hätte. Er wüsste das Losungswort vom Mai, wenn das genüge. Ausserdem habe er einen Fahrbefehl in der Tasche, und dabei schwenkte er dem Italiener das gefälschte Papier vor der Nase herum. Er habe Befehl, die ihm in Agedabia übergebenen vier Kraftfahrzeuge so schnell wie möglich in die Werkstatt nach Derna zu bringen. Inzwischen war ein italienischer Major an die Gruppe herangetreten und forderte die Herren auf, mit ihm in den Wachraum zu kommen und die Angelegenheit bei einer Flasche Wein zu besprechen.

Seine Situation sei schwierig, setzte der Major ihnen liebenswürdig aus-



einander. Er habe strikten Befehl, niemanden ohne Losungswort passieren zu lassen. Buck und die beiden S.I.G.-Männer gingen mit ihm und tranken ein Glas Wein, aber der Major blieb unerbittlich. Schliesslich fand Brückner es an der Zeit, energisch zu werden. Er begann zu schimpfen und drohte, er würde seinen Vorgesetzten anrufen und ihm melden, dass italienische Wachtposten die Durchführung kriegswichtiger Befehle verhinderten. Da gab der Major endlich nach und liess den Schlagbaum öffnen. Mit unsagbarer Erleichterung setzte der Konvoi seinen Weg fort.

Später gab es die nächste Schwierigkeit. Der Abend brach bereits an, als sich die Kolonne an einer Kreuzung der zweiten Strassensperre näherte. Ein grosser, wohlbeleibter deutscher Unteroffizier kam auf Bucks Wagen zugehauert und gab das Handzeichen zum Stoppen. Die Männer glaubten schon, nun würde es ernst. Aber der dicke Unteroffizier gab ihnen bloss freundschaftliche Ratschläge. Sie sollten ungefähr 800 m weiter auf einen Lagerplatz fahren und dort die Nacht verbringen. Nach Einfall der Dunkelheit sei das Herumkutschieren auf der Strasse zu gefährlich, sagte er, da sich des Öfteren englische Saboteure in dem Gebiet herumtrieben und die Transporte unter Beschuss nähmen.

Buck bedankte sich und hielt es für unauffälliger, zu tun, wie ihm geraten worden war. Auf dem Platz herrschte lebhaftes Treiben. Eine deutsche Feldküche hatte Linsen mit Klössen gekocht und die Landser standen Schlange, ihr Kochgeschirr in der Hand, um ihre Abendmahlzeit zu fassen. Andere Soldaten der Luftwaffe und des Afrikakorps waren dabei, sich ihre Lagerstätte für die Nacht zu bereiten. Befehle wurden gebrüllt, und der Lärm war gross.

Buck liess die Wagen an einer Stelle, möglichst abseits vom allgemeinen Getümmel, halten. Einige der S.I.G.-Männer blieben bei den Fahrzeugen, andere holten ihr Blechgeschirr hervor und stellten sich frech in die Reihe, um auch ihr Abendessen zu fassen. Durch die Schlitzlöcher in den Seitenwänden konnten die Franzosen sehen, was draussen vor sich ging. Eine Stunde später beschloss Buck, dass sie nun, ohne Aufsehen zu erregen, das Lager verlassen könnten. Die abfahrende Kolonne wurde kaum eines Blickes gewürdigt. Die Deutschen waren noch vollauf damit beschäftigt zu essen, zu trinken und Karten zu spielen; andere richteten sich zum Schlafen ein. Nach

ungefähr zehn oder zwölf Kilometern liess Buck halten und neben der Strasse für die Nacht parken.

Der nächste Tag war der 13. Juni, und in der Nacht sollten laut Plan die Überfälle stattfinden. In den frühen Morgenstunden besprachen Buck und Jordan die Lage, sie waren sich einig: Das Losungswort musste her. Buck griff zu einer List. Er tippte einen Brief an den gutmütigen deutschen Unteroffizier, der sie am Abend vorher vor den «britischen Saboteuren» gewarnt hatte. In diesem Brief bat er, dem Überbringer das Losungswort mitzuteilen. Er erklärte, warum es ihm nicht bekannt sei, und unterstrich die Dringlichkeit seines Auftrages. Zwei deutsche Palästina-Juden in Landseruniform, Hass und Gottlieb, meldeten sich freiwillig als Überbringer der Nachricht.

Sie fuhren im Kübelwagen zur Kreuzung zurück. Ihre einzige Sorge war, dass eventuell nicht der gleiche Unteroffizier Dienst haben könnte. Zu ihrer Erleichterung tauchte aber, als sie vorfuhren, seine ungeschlachte Gestalt in der Tür des Wachraumes auf. Sie nahmen Haltung an und grüssten zackig, worauf er ihnen väterlich zunickte. Darauf fand folgende Unterhaltung statt:

«Herr Unteroffizier, hier ist ein Schreiben von unserem Feldwebel.»

«Ach ja, ich erinnere mich, Sie sind letzte Nacht vorbeigekommen. Was wollen Sie, das Losungswort? Ich glaube, das weiss ich selber nicht.» Er lachte, und Hass und Gottlieb versuchten pflichtschuldig einzustimmen. Er führte sie in den Wachraum und fragte seinen italienischen Kollegen, der am Schreibtisch sass und eine Zigarette rauchte, ob er es ihm vielleicht sagen könnte. Der Italiener schüttelte den Kopf. «Sieh mal nach, ob Du es nicht ausfindig machen kannst, sei so gut.» Wichtiguerisch begann der Italiener ein Nachschlagbuch zu wälzen, während der Deutsche den respektvoll dastehenden S.I.G.-Männern freundlich zunickte. Nach einigem Suchen erhellte sich das Gesicht des Italieners, und er rief: «Ecco, hier ist es! Bei Anruf SIESTA und als Antwort ELDORADO.» Die S.I.G.-Leute grüssten noch einmal zackig und bedankten sich, wobei der Dank sogar von Herzen kam; dann machten sie, dass sie wegkamen.

Gegen Mittag erreichte die Buck'sche Kolonne die Stelle 8 km vor Derna, die als Teffpunkt dienen sollte. Vor Dunkelheit war noch eine wichtige Aufgabe zu erledigen. Lieutenant Jordan und vier seiner Unteroffiziere,

Bourmont, Vidal, Toumeret und Royer, sollte auf einer Erkundungsfahrt das Gelände gezeigt werden. Zwar mussten die Franzosen unter der Plane versteckt bleiben, aber da sie so wenige waren, hatte jeder ein Guckloch, durch das er alles bestens übersehen konnte.

Die Fahrt verlief ohne Zwischenfall, wenn auch nicht ganz zu Jordans Zufriedenheit. Er hätte gern die beiden Flugplätze im Dema-Gebiet und die beiden im Martuba-Gebiet gesehen. In Dema-West ortete er eine Staffel Messerschmitt HO und in Derna-Ost ein Dutzend Stukas. Zu Jordans Enttäuschung hielt Buck es aber nicht für angebracht, einen Sprung nach Martuba zu machen, da sie dafür quer über den Flugplatz hätten fahren müssen. Etwa um 17. 30 Uhr war der kleine Trupp am Teffpunkt zurück.

Die französischen Fallschirmjäger hatten in der Zwischenzeit ihre Waffen gereinigt und kontrolliert und ihre Munition übernommen. In zwei Stunden würde es losgehen. Jordan gab seine letzten Anweisungen. Corporal Tourneret sollte mit vier Leuten einen der Flugplätze von Martuba angreifen. Der Trupp würde in einem gesonderten Lastwagen, mit einem ‚deutschen‘ Fahrer und zwei ‚deutschen‘ Feldwebeln fahren. Jordan und Corporal Bourmont, ebenfalls jeder mit vier Mann, sollten sich die beiden Flugplätze von Derna vornehmen, die sie zuvor besichtigt hatten. Diese beiden Trupps würden gemeinsam in einem Lkw fahren. Zuerst würden Jordan und seine Männer, dann Bourmont und seine Leute abgesetzt werden. Fahrer des LKW sollte Brückner in einfacher Landseruniform sein, und neben ihm würden die beiden deutschen Palästina-Juden, Hass und Gottlieb, in Unteroffiziersuniform sitzen.

Kurz vor 21.00 Uhr verliessen die beiden Trupps Jordan und Bourmont den Stützpunkt, versteckt unter der Wagenplane, auf der Decken und deutsche Benzinkanister lagen. Die Fahrt dauerte endlos lange. Am Nachmittag, auf der Erkundungsfahrt, war der Wagen in schönem Tempo durch die Gegend gefahren, jetzt schien er bloss zu kriechen. Für 8 km brauchten sie mehr als eine Stunde. Mehrere Male hielt Brückner an und schimpfte auf den Motor. Einmal glaubte er einen Plattfuss zu haben, was sich aber als falscher Alarm herausstellte.

Um 22.00 Uhr hielt er wiederum an, dieses Mal nur hundert Meter vor dem Kino des Flugplatzes Derna-West. Die hinten im Wagen versteckten Franzosen konnten deutlich das Surren des Filmprojektors hören. Brückner

stieg aus, irgendetwas von überhitztem Motor murmelnd, und sagte, er hätte den Schlüssel zum Werkzeugkasten verloren. Er würde sich im Wachraum einen neuen besorgen.

Während seiner Abwesenheit trat ein deutscher Posten an den Wagen. Lieutenant Jordan hörte, wie einer der S.I.G.-Männer die Geschichte vom verlorenen Schlüssel erzählte. Kurz darauf vernahm er das Knirschen vieler Fusstritte. Wie ein Blitz schoss ihm eine furchtbare Ahnung durch den Kopf, und er wagte einen Blick über die Rückwand, um festzustellen, was los sei. Da sprangen ihn auch schon zwei deutsche Wachposten an und rissen ihn aus dem Wagen. Der Wagen war von deutschen Soldaten mit Maschinenpistolen im Anschlag umstellt. «Alle Franzosen rauskommen!» brüllte einer. Kein Zweifel, sie waren verraten worden.

Was dann passierte, war ein entsetzliches Durcheinander. Einer der Franzosen warf eine Handgranate, ein anderer schoss von hinten wie wild um sich. Die Deutschen rannten in Panik auseinander, und die Handgranate explodierte mitten unter ihnen. In diesem Augenblick gelang es Jordan, sich von seinen Angreifern loszureißen und zu flüchten.

Als nächstes schossen die Sicherungsposten des Flugplatzes Leuchtraketen, und ein Maschinengewehrnest, nicht weit vom Wachraum entfernt, eröffnete das Feuer. Jordan lief so schnell er konnte. Plötzlich hörte er eine fürchterliche Explosion. Er schaute zurück und sah den Lastwagen in ein Flammenmeer gehüllt. Als Hass, der deutsche Jude aus Palästina, erkannte, dass es kein Entrinnen mehr gab, hatte er, noch auf dem Wagen stehend, eine Handgranate auf den hintenliegenden Munitionsstapel geworfen.

Jordan rannte weiter. Dann orientierte er sich und nahm Kurs auf den Treffpunkt. Zwei Stunden später traf er dort ein. Buck wartete schon auf ihn und war entsetzt über das, was er zu hören bekam. Unglaublich! Aber ein Zweifel war ausgeschlossen: Brückner war ein Nazi-Spion. Das erklärte auch seine langsame Fahrerei zum Flugplatz und das ständige Anhalten unterwegs. Zweifelsohne hatte er versprochen, seine Ladung zu einer bestimmten Uhrzeit abzuliefern, und er wollte auf die Minute pünktlich sein.

Buck und Jordan nahmen an, dass es unwahrscheinlich sei, dass, wer im-

mer auch entkommen konnte, zu diesem Treffpunkt laufen würde. Da alle wussten, dass Verrat im Spiele war, würden sie wahrscheinlich versuchen, zu dem 40 km weiter entfernten Treffpunkt der L.R.D.G. durchzukommen. Auch sie beide durften hier nicht länger bleiben. Brückner würde den Deutschen bestimmt alles sagen, was er wusste, und jeden Moment konnte ein deutscher Suchtrupp auftauchen.

Die beiden Offiziere erreichten den Rendezvous-Platz der L.R.D.G. in Baltel el Zalegh vor Sonnenaufgang. Dort warteten sie fast eine Woche auf Nachzügler, aber niemand kam. Erst viele Monate später erfuhr Jordan, was mit den anderen geschehen war. Beim ersten Zusammenstoss waren vier Fallschirmjäger gefangengenommen worden; ein fünfter und sechster wurden am nächsten Tag geschnappt. Ein siebenter war verwundet und vier Tage später ebenfalls gefangengenommen worden. Es blieben also nur zwei Mann von der Jordan-Bourmont-Gruppe übrig. Einer von ihnen, Bourmont selbst, war durch die Nacht geflüchtet und hatte den Treffpunkt des nach Martuba verlegten Kommandos gefunden. Aber auch dieser Platz war verraten worden. Bei Sonnenaufgang hatten die Deutschen ihn umstellt. Obgleich die Franzosen nur sieben Mann gewesen waren, ohne Wasser und Nahrung, 200 km hinter den feindlichen Linien und umzingelt von einer weit grösseren Anzahl Deutscher, hatten sie das Feuer eröffnet. Mehrere wurden verwundet und alle gefangengenommen.

Von den fünfzehn Franzosen hat nur einer überlebt. Von den S.I.G.-Deutschen war Hass gefallen und Gottlieb gefangengenommen. Nachdem der Feind rasch herausgefunden hatte, wer er wirklich war, hatten sie ihn erschossen. Nur der Fahrer Brückner triumphierte. Er wurde nach Berlin geflogen und nach Abwehrberichten dort gross gefeiert. Ausserdem verlieh man ihm das Deutsche Kreuz in Gold.



## *Abendlicher Bummel*

Stirling, Mayne und Lieutenant Zirnheld hatten drei Sabotagetrupps zum Djebel gebracht. In der gleichen Nacht, in der Jordan seinen Überfall durchführte, griffen sie die drei Hauptflugplätze um Bengasi an.

Stirlings Trupp bestand nur aus ihm und den Corporals Cooper und Seekings. Ursprünglich hatte er die Absicht gehabt, mit seinem Stabswagen oder ‚Blitzwagen‘ in die Ebene von Bengasi hinunterzufahren. Der Wagen war aber auf dem Wege von Siwa durch eine Thermomine ausser Gefecht gesetzt worden. Daraufhin beschloss er, das Unternehmen zu Fuss durchzuführen. Die drei Männer marschierten zum Rand des Steilhanges und beobachteten von dort aus einen Tag lang den unter ihnen liegenden Flugplatz. Sie waren nicht mehr als 1,5 km vom Platz entfernt und konnten das Brummen der Triebwerke hören, die getestet wurden. Benina war als eine der Hauptreparaturbasen der Deutschen bekannt. Flugzeugzellen wurden mit neuen Motoren ausgerüstet und anschliessend von den Testpiloten in Abnahmeflügen überprüft. Stirlings Ziele waren grosse Hangars und Werkstätten am Rande des Platzes.

Der Junitag war ausserordentlich heiss, und während einer der Männer Wache hielt, schliefen die beiden anderen unruhig, da dauernd Fliegen über ihr Gesicht krochen. Im Laufe des Nachmittags stiegen drei oder vier Flugzeuge auf, absolvierten ihre Werkstattflüge und landeten wieder. In der Ferne glitzerten die weissen Häuser von Bengasi im Sonnenlicht, und dahinter schimmerte das blaue Band des Mittelmeers. Unten in der Ebene arbeiteten Araberfrauen in ihren roten, grünen und gelben Röcken und Kopftüchern auf dem Feld. Die Strasse entlang zogen zerlumpte Kinder und schwer beladene Esel, und gelegentlich trieb ein Beduine seine Schafherde vorüber.

Als es dunkel war, stiegen die drei Männer in die Ebene hinab und blieben bis zum Flugplatz auf dem Kamelpfad. Der Platz war nicht eingezäunt, und die Wachen hielten sich offensichtlich auf der anderen Seite bei den Hangars auf.

Kaum hatten die drei den Fuss auf den Platz gesetzt, hörten sie Flugzeuggeräusch über ihren Köpfen. Stirling überlegte noch, ob es sich um eine landende Maschine handeln könne, denn die R.A.F. würde es ja nicht sein. Im Hauptquartier Mittlerer Osten war bekannt, dass die Sabotage-Überfälle der S.A.S. in dieser Nacht stattfinden sollten.

Deshalb war ausgemacht, dass in dieser Nacht kein Angriff auf dieses Gebiet erfolgen werde. Er hatte den Gedanken noch nicht zu Ende gedacht, als der Boden unter den einschlagenden Bomben zu schwanken schien. «Was zum Teufel denken die sich dabei», tobte Stirling. «Typische Hauptquartierarbeit», bemerkte Cooper sarkastisch. Die Bomben waren weit ab von ihren Zielen, jenseits der Flugplatzbegrenzungen, niedergegangen, und die Flugzeuge hatten bereits abgedreht. «Ich würde es nicht gerade als Präzisionswurf bezeichnen», meinte Seekings, «aber genügend Lärm um nichts, d.h., um alle in Alarm zu versetzen.»

Auf dem Flugfeld selbst waren nur zwei Flugzeuge abgestellt, und in kaum zwei Minuten hatten die Männer ihre Bomben angebracht. Sie verwendeten 60-Minuten-Zünder, die ihnen genügend Zeit lassen würden, den Rest ihrer Aufgabe zu erfüllen. Vorsichtig schlichen sie über den Platz zu den Hangars und Werkstätten und blieben sofort stehen, als sie Schritte hörten. Entlang der Gebäude patrouillierten Wachtposten. Aus einem der Hangars rechts fiel ein schmaler Lichtstreifen, und nicht weit davon entfernt zeigte ein schwacher Schimmer, dass sich dort vermutlich ein Wachraum befand.

Kaum hatten sich die Wachen entfernt, gab Stirling seinen Männern ein Zeichen, ihm zu dem dunklen Hangar auf der linken Seite zu folgen. Er hatte die Gabe, im Dunkeln so leise wie eine Katze schleichen zu können; er piffte Seekings an. «Ich bekam vom Major eine fürchterliche Lektion über ‚Anpirschen‘», schrieb er. «Anscheinend bewegte ich mich nicht lautlos genug.»

Am Hangar angelangt, tastete Stirling einige Sekunden im Dunkeln herum, um den Griff des Rollltores zu finden. Dann schob er es gerade so weit zur Seite, dass sie hindurchschlüpfen konnten. Das Geräusch der Rollen schien über das ganze Feld zu hallen, aber anscheinend hörten die Wachtposten nichts.

Der Hangar war vollgestopft mit Werkzeugmaschinen und Geräten. Es war stockdunkel drinnen, so dass sie Mühe hatten, sich zwischen den ein-

zelen Gegenständen durchzuwinden, ohne über etwas zu stolpern. Seekings hielt Wache am Tor. Als die Wachtposten zurückkamen, zischte er den anderen zu, sich nicht zu rühren. Stirling und Cooper verharteten bewegungslos, bis die Schritte in der Ferne verhallt waren.

Als sie die Bomben angebracht hatten, nahmen sie sich den nächsten Hangar vor – den, aus dem der Lichtstreifen gefallen war. Das Tor stand etwas offen, und in der äussersten Ecke der Halle beleuchtete eine Werkstattlampe vier Männer. Nicht weit von diesen entfernt, stand eine halbabgewrackte Ju 52.

Stirling liess Cooper und Seekings zum Wachehalten am Tor zurück und kroch zu der Ju 52, um eine Bombe daran zu befestigen. Er hielt sich im Schatten der Wand. Als er die Maschine erreichte, standen die Deutschen nur noch fünf Meter von ihm entfernt. Er plazierte seine Ladung und schaute sich nach weiteren Objekten um. Er war an zwei anscheinend sehr hochwertigen Apparaturen vorbeigekommen. Auch daran befestigte er Bomben.

Anschliessend kroch er zurück zum Tor und steuerte zusammen mit Cooper und Seekings auf den dritten und letzten Hangar los. Abermals rollten sie das Tor zurück und quetschten sich durch den Spalt. In der Mitte des Raumes standen zwei startklare Ju 52; entlang zweier Wände waren grosse Holzverschläge aufgereiht. Als sie die Kisten untersuchten, entdeckten sie, dass diese Flugzeugmotoren enthielten, insgesamt 40 oder 50 Stück. Abermals liess Stirling Seekings als Wache am Tor zurück, während er und Cooper an den Flugzeugen Bomben befestigten, und sich dann an die langen Reihen der Holzverschläge machten. Zwanzig Minuten hatten sie schwitzend gearbeitet, als Seekings zischend das Nahen der Wachtposten meldete. Das Geräusch schwerer Schritte war deutlich zu hören. Keiner von ihnen wollte im Hangar erwischt werden, denn sie hatten jetzt 30-Minuten-Zünder verwendet.

Sie schlüpfen hinaus und verbargen sich hinter einem weiteren Stapel verpackter Motoren, vor dem Gebäude. Die Wache hatte gewechselt. Die fünfzehn oder zwanzig Mann, die gerade abgelöst worden waren, marschierten vorbei und gingen in den etwa 20 m entfernten Wachraum. Seekings war soeben im Begriff, hinter dem Stapel hervorzukriechen, als er einen Posten von der anderen Seite her kommen hörte. Augenblicklich nahm er wieder Deckung und krachte fast mit Stirling zusammen. «Mit Stentor-



stimme (jedenfalls schien es mir so)», schrieb Seekings, «brüllte der Major ,Wo zum Teufel sind Sie?' Als ich auf den Wachtposten zeigte, war meine Ehre wieder gerettet. Auch er ging in Deckung, bis der Jerry vorüber war. Anschliessend hefteten wir noch schnell unsere Bomben an die sechs Verschlüsse.

Am Ende der Reihe blickte ich mich um und sah einen zweiten Posten dicht vor uns. Ich zischte dem Major und Cooper zu, sich nicht zu rühren, während ich meine Waffe auf ihn richtete. Der Major hörte mich jedoch nicht. Glücklicherweise stiess der Posten an eine Kiste, und der Major warf sich zu Boden. Wie immer dies auch möglich sein konnte – der Jerry hatte uns nicht gesehen. Er drehte um und ging in die andere Richtung.

Dann krochen wir auf den Wachraum zu. Johnny und ich gaben Deckung, während der Major die Tür aufriss, eine Handgranate abzog und sie hineinwarf. Drinnen waren die gerade abgelösten Wachen. Ihr Offizier sass am Schreibtisch und schrieb wahrscheinlich seine Meldung. «Hier fang», rief der Major, und der Jerry am Schreibtisch fing tatsächlich. «Nein! Nein!» schrie er entsetzt. «Ja! Ja!» rief der Major und warf die Tür zu. Einen Augenblick später gab es eine schreckliche Explosion. Wir rannten wie die Teufel, denn die Bomben in den Hangars fingen auch bereits an hochzugehen. Als wir weit genug weg waren, blieben wir stehen und schauten zurück. Eine der Me 110 auf dem Flugfeld ging hoch, und die Kanone explodierte durch die Hitze. Es war ein grandioses Bild, als die Jus in den Hangars zu brennen begannen. Wir standen neben einem MG-Nest, das anscheinend verlassen worden war. Unsere letzte Bombe klebten wir an den noch warmen Verschluss.»

Der ganze Flugplatz war erleuchtet. Bald leckten die Flammen an den Dächern der Hangars und in einem Feuerschein, der kilometerweit zu sehen sein musste, stürzten diese in sich zusammen. Auch die Flugzeuge, draussen auf dem Platz, brannten lichterloh. Stirling hoffte nur, dass Mayne von Berka aus die Feuersbrunst sehen würde.

Dieses Bild totaler Zerstörung befriedigte Stirling. Es war jedoch nicht der erfolgreiche Einsatz, der ihn so freute, sondern die Tatsache, dass drei Mann mit 60-Lewes-Bomben so etwas zustande bringen konnten. Er sah seine Theorie 100%ig bestätigt, dass ein paar speziell ausgebildete Soldaten durch Überraschung und List mehr Verwüstungen anrichten konnten als

eine ganze Staffel oder ein Regiment mit üblichen Methoden. Er war überzeugt, dass ein Bombardement keine so totale Vernichtung hätte bewirken können. Der eine oder andere der Hangars wäre sicher stehengeblieben, und bestimmt wären auch nicht alle Wachen ausgeschaltet worden und hätten noch Maschinen und Motore retten können. Mehr als jeder andere Einsatz hatte dieser ihm bewiesen, dass entlang der Wüstenflanke des Feindes verteilte S.A.S.-Trupps, die im richtigen Augenblick in Aktion traten, den Verlauf des Krieges entscheidend beeinflussen könnten.



Gegen Mittag am zweiten Tag erreichte Stirling mit seinen zwei Leuten den Treffpunkt ohne weiteren Zwischenfall. Paddy Mayne hatte in seinem Gebiet eine recht unangenehme Situation vorgefunden. Die S.A.S. war nun beim Feind wohl bekannt, und zweifellos hatten Brückners Informationen dazu beigetragen, die Gegenseite noch wachsamer zu machen. Alle Flugplätze hatten Befehl bekommen, Sicherheitsvorkehrungen gegen nächtliche Sabotage-Überfälle zu treffen.

Aber das war leichter gesagt als getan. Liess der Platzkommandant die Flugzeuge dicht zusammenstellen und eine Wache patrouillieren, lief er Gefahr, dass bei einem Bombenangriff alle Maschinen gleichzeitig zerstört würden. Wurden die Flugzeuge hingegen auf dem Platz verteilt, benötigte jede Maschine einen Wachtposten. Und da ein Posten nicht die ganze Nacht Wache stehen konnte, musste ein zweiter bestimmt werden, um den ersten alle paar Stunden abzulösen. Das bedeutete, dass jede Nacht so an die hundert Mann zur Verfügung stehen mussten.

Dem Kommandanten vom Ausweich-Flugplatz Berka war nichts anderes übriggeblieben, als die zweite Lösung zu wählen. Da sein Flugplatz schon mehrere Male Ziel nächtlicher Überfälle gewesen war, ging er kein Risiko mehr ein. Ahnungslos tapsten Paddy Mayne und seine drei Corporals Lilley, Warburton und Storey in diese heikle Situation hinein. Den Tag hatten sie dicht vor Bengasi wartend verbracht. «Aber mit den über uns laufenden Hühnern und hopsenden Flöhen kamen wir nicht viel zum Schlafen», schrieb Lilley. «Auf den Flugplatz zu gelangen bot keine Schwierigkeit. Aber kaum hatten wir ihn betreten, gab es Fliegeralarm, und wir fanden uns genau an dem Ende des Platzes, wo die Bomben der R.A.F. fie-

len. Es war nicht gerade sehr gemütlich, so mitten auf dem Platz zu liegen. Das ganze Flugfeld war hell erleuchtet von Leuchtraketen und Flakgeschossen. Um uns herum zischten die Splitter nur so zu Boden. Eines unserer Flugzeuge wurde getroffen und stürzte ein paar hundert Meter von uns entfernt ab.

Als der Angriff vorüber war, schickte Paddy mich zum nächststehenden Flugzeug, um eine Bombe anzubringen. Unter der Tragfläche stand aber ein Posten, der mich anrief. Ich warf mich auf die Erde, er schoss; aber im gleichen Moment warf Paddy eine Handgranate. Eine Stichflamme, und der Wachtposten schien sich in Luft aufzulösen. Um die Maschine herum gab es jedoch noch mehr Posten, die schossen. Für ein paar Minuten war ein richtiges Feuergefecht im Gange. Am Ende schossen sie von allen Seiten des Platzes gegeneinander. Wir krochen weg. Sie haben uns auf dem Weg zurück noch verschiedentlich unter Feuer genommen, aber wir schafften es trotzdem, in einem Benzinlager Bomben zu legen.»

Kaum hatten sie den Flugplatz hinter sich, ging das Theater erst richtig los. Von Stirlings Feuerwerk färbte sich der Himmel glühend rot; auf dem Hauptflugplatz von Berka war ein französisches Kommando unter Captain Zirnheld in ein Gefecht verwickelt worden, in dessen Verlauf sie elf Bombenflugzeuge zerstörten und viele Wachtposten töteten. 65 km weiter östlich, in Barce, hatte ein anderer Sabotage-Trupp der Franzosen unter Jaquier Benzin- und Nachschublager in die Luft gesprengt.

Als die Deutschen begriffen, dass die einzelnen Überfälle Teile einer konzentrierten Aktion sein mussten, forderten sie schnelle Verbände an, die in der Ebene ausschwärmen und die Saboteure aufspüren sollten. Bald wurde die Nacht von aufgeregten Stimmen, aufheulenden Motoren und den Scheinwerfern der motorisierten Suchtrupps durchbrochen.

Mayne's Gruppe war unterwegs zum Hochplateau bei Bengasi, das ungefähr 15 km entfernt lag. Aber irgendwie hatten sie einen falschen Kurs eingeschlagen. Nach einer Stunde sahen sie Fahrzeuge auf sich zukommen. Gerade an diesem Ort war der Boden hart und kahl und bot keinerlei Deckung. Sie rannten auseinander, warfen sich flach auf die Erde und rührten sich nicht. Die Wagen kamen direkt auf sie zu, stoppten aber knapp, bevor die Scheinwerfer sie erfasst hatten. 40 oder 50 Soldaten sprangen heraus

und verteilten sich auf das Gelände. Die vier LKW blieben stehen. Die S.A.S.-Männer sahen, wie die Soldaten sich Zigaretten anzündeten und hörten sie mit ihren Kameraden sprechen. Mayne juckte es in den Fingern, die Laster mit Handgranaten zu bewerfen, aber da diese mit Maschinengewehren ausgerüstet waren, wahrscheinlich sogar mit zwei auf jedem Wagen, liess er es sein. Zwei volle Stunden lagen die Männer wie angenagelt in ihren unzulänglichen Verstecken und wagten nicht, sich zu rühren. Es begann zu tagen, und es sah ganz so aus, als müsste man sie finden, aber plötzlich wurde einer der Lastwagen angelassen. Der Fahrer musste einen Funkspruch empfangen haben, denn er rief die anderen zusammen, und die Wagen fuhren ab.

Den S.A.S.-Männern war nicht klar gewesen, dass sie sich ausgerechnet vor einem grossen, nur 1,5 km entfernten deutschen Militärlager versteckt hatten. Sobald die Lastwagen abgefahren waren, brachen sie auf und standen kurz danach am Rand des Lagers. Es war schon hell genug, um ein Haus in einem Garten mit einer hohen Hecke unterscheiden zu können. Die Hecke bot die erste Deckungsmöglichkeit, die sie eilig benutzten. Mayne meinte, es sei besser, wenn sie sich jetzt trennten. Er wollte mit Storey losgehen, während Warburton und Lilley noch warten sollten.

Lilley hatte immer noch nicht begriffen, dass er sich bereits innerhalb des feindlichen Lagers befand. Das Haus diente offensichtlich als Quartier eines Offiziers. «Wir blieben beide unter der Hecke, in der Hoffnung, dass sich die Lage mit der Zeit beruhigen würde», schrieb er. «Aber mitnichten, in der nächsten Minute fuhr ein halbes Dutzend Wagen vor, und wieder schwärmten die Soldaten in alle Richtungen auf der Suche nach uns aus und stöberten mit ihren Karabinern überall herum. Warburton wagte den Ausbruch. Zwei oder drei Sekunden später hörte ich einen Feuerstoss. Wir haben Warburton niemals wiedergesehen. Ich lag immer noch unentdeckt unter der Hecke. Ich war überzeugt, dass sie mich bald finden würden, und bei diesem Gedanken übermannte mich gnädiger Schlaf.

Aufgewacht bin ich durch Stimmen von jenseits der Hecke. Zwei Soldaten standen da, rauchten und unterhielten sich. Ich sah auf meine Uhr, es war 6.10 Uhr; die Sonne schien. Als die Soldaten gegangen waren, kam eine junge Dame mit einem Schäferhund aus dem grossen Haus am Ende

des Gartens und spazierte umher. Sie blieb genau auf meiner Höhe stehen. Aus meiner Froschperspektive sah ich ein wunderschönes weibliches Wesen in einem Sommerkleid. Sogar in dieser peinlichen Lage konnte ich nicht anders, als sie bewundern. Sie ging weiter, aber der Hund witterte mich. Ich schlug ihm so hart ich konnte auf die Nase. Er jaulte und sprang zurück. In diesem Augenblick drehte sich die junge Dame um, rief ihn und er lief fort. Kriechen wäre in meiner Situation ungeschickt gewesen. Also liess ich all mein Zeug zurück, stand auf und ging weg. Ich lief etwa 3 km durch das Lager. Männer wuschen und rasierten sich, einige standen Schlange an der Küche, andere säuberten ihre Montur. Kein Mensch kümmerte sich um mich, aber ich war doch jede Minute darauf gefasst, angehalten zu werden. Ich trug allerdings, wie die meisten von ihnen, Khaki-Hemd und Khaki-Hose und sah nicht viel anders aus als sie. Einige Kilometer vom Lager weg kam ich zur Eisenbahnlinie, welche die Ebene von Bengasi durchkreuzt. Fürwahr eine einsame Gegend; das einzige Lebenszeichen waren einige Araber, die ziemlich weit weg auf ihren Feldern arbeiteten. Ich ging dicht an der Strasse, die parallel zu den Eisenbahnschienen verläuft, als plötzlich ein Italiener auf einem Fahrrad auf mich zukam. Er bremste, als er mich sah, und schaute mich scharf an. Er sprang vom Rad, kam herüber, liess aber sein Gewehr an der Lenkstange hängen. Er machte mir klar, dass ich sein Gefangener sei und mit ihm nach Bengasi zu gehen hätte. Da ich keineswegs die Absicht hegte, dies zu tun, gab es einen Ringkampf, in dessen Verlauf ich seinen Hals erwischte und ihn erwürgte.

Ich marschierte weiter. Nach 15 km durch die Bengasi-Ebene machte ich Halt in einem Senussi-Lager, um mich etwas auszuruhen. Noch immer fuhren Fahrzeuge auf der Suche nach uns durch das Gelände. Ich lag vielleicht zwei Stunden im Zelt, als ein Senussi hereinkam und mir sagte, dass zwei Soldaten auf das Lager zukämen. Ich sah hinaus und erkannte in der Feme Paddy Mayne und Storey. Nachdem wir uns kurz von unseren Erlebnissen berichtet hatten, hielt Paddy es für angebracht, aufzubrechen. Wir waren nur ca. 3 km vorwärtsgekommen, und es wurde schon dunkel, als ungefähr 50 m vor uns ein offener deutscher Stabswagen hielt. Wir warfen uns zu Boden, darauf gefasst, kämpfen zu müssen. Doch die Deutschen besannen

sich eines Besseren und fuhren weiter, Richtung Bengasi. Noch in der gleichen Nacht erklommen wir das Hochplateau über Bengasi und stiessen am nächsten Morgen auf Major Stirling und seinen Trupp.»



Stirling und Mayne als Gespann ergaben eine gefährliche Kombination. Der eine erweckte im anderen sämtliche Instinkte zum Wettstreit, und beide gingen Risiken ein, die leicht zu Katastrophen hätten führen können. Einzelnen zeigten sie Scharfsinn und grosse Geschicklichkeit. Der Grund dafür, dass sie so viele Unternehmen unversehrt überstanden hatten, war einerseits dem Glück und andererseits der Tatsache zuzuschreiben, dass sie die Technik der Einsätze wirklich durch und durch beherrschten. Sie hatten gelernt, den Überraschungseffekt im letztmöglichen Augenblick ins Feld zu führen. Ihr Ziel war Zerstörung und nicht Kampf. Sie wussten genau, wann ein Überfall durchführbar und wann es besser war, sich zurückzuziehen, auch wenn sie seinetwegen Hunderte von Kilometern zurückgelegt hatten. In der Dunkelheit waren sie zu Hause und konnten jede Chance genau einkalkulieren. Vor allem: Sie verloren nie den Kopf. Sie waren sich einig darüber, dass es vom psychologischen Standpunkt aus immer gut war, das Feuer zu eröffnen und den Feind ihre Anwesenheit wissen zu lassen, hatten ihre Bomben erst einmal die Überraschung bewirkt. Sie wussten jedoch genügend Selbstkontrolle zu üben, um der Versuchung zu widerstehen, wenn die Gegenseite zu stark und ein Entkommen in Frage gestellt sein konnte. Nach sechs Monaten Sabotageeinsätzen hatten sie sich zu wahren Künstlern ihres Faches entwickelt. Sie entlockten der Nacht genau so viel Sicherheit und Vorteile, wie es Meisterdiebe zu tun pflegen.

Arbeiteten sie jedoch zusammen, sah die Geschichte anders aus. Sie stachelten sich gegenseitig zu tollkühnen Risiken auf, was dann bei ihnen unter das Motto «ein bisschen Spass» fiel. So freute Stirling sich jetzt, dass er mehr zustande gebracht hatte als Mayne. «Dieses Mal sind es zur Abwechslung meine Feuerwerke, die den Himmel erleuchten, und nicht die Deinen!»

«Wie viele von den Hangars habt ihr denn geschafft?» fragte Mayne.

«Alle», antwortete Stirling mit Genugtuung. «Eigentlich müssten sie

noch brennen. Die Ju 52 sind erstklassiges Brennmaterial. Du würdest Dir nicht am Ende die Trümmer ansehen wollen?»

Maynes Augen glitzerten. «Warum nicht? Wenn wir einen Wagen erwischten, könnten wir nach Bengasi hineinfahren und unterwegs noch einiges niederschliessen. Der Gedanke, den Platz hier zu verlassen, wo Dein Flugplatz brennt, und ich nichts dazugetan habe, gefällt mir sowieso nicht. Auf alle Fälle», sagte Mayne, «würde ich gern sehen, ob Du nicht übertrieben hast!»

Zuerst galt es, die Transportfrage zu lösen. Seit Stirlings ‚Blitzwagen‘ ausgefallen war, blieb nur die L.R.D.G. Letztere durfte ihre Wagen aber nicht für ‚Angriffszwecke‘ einsetzen. Es galt die Fahrzeuge der L.R.D.G. intakt zu erhalten; sie durften nur für Zubringerdienste zwischen den Ausgangsbasen und den Treffpunkten verwendet werden, aber nicht um dem Feind vor der Nase herumzugondeln.

Der Führer dieser Patrouille, Robin Gurdon, nahm es aber mit den Vorschriften nicht so genau. Er wurde von allen bewundert und anerkannt, war stets gut gelaunt und brachte es fertig, in den hässlichsten Momenten irgendwelche Leckerbissen hervorzuzaubern, wie z.B. Coopers Marmelade. Er war ein gutaussehender Mann Ende der Dreissig, der leicht einen weniger anstrengenden Weg durch den Krieg hätte wählen können; es interessierten ihn jedoch bloss die gefährlichsten Einsätze. Als Stirling ihn fragte, ob er für den Abend einen Lastwagen der L.R.D.G. ausleihen, dürfte, lachte Gurdon. «Ich wette, Sie und Paddy haben wieder irgendetwas ausgebrütet.» «Nichts Besonderes», antwortete Stirling. «Ich würde ihm nur gern zeigen, was einmal Benina gewesen ist.» «Und von der Tatsache, dass in den letzten 24 Stunden die Ebene von feindlichen Suchtrupps nur so wimmelt, erwarten sie keine Schwierigkeiten?» fragte Gurdon. «Hören Sie, David, unter einer Bedingung können Sie den LKW haben, nämlich der, dass sie schwören, ihn heil und ganz – in einem Stück – zurückzubringen.»

«Ich schwöre es», erklärte Stirling feierlich. Mit fünf Mann, darunter Lilley, machten Stirling und Mayne sich auf den Weg. «Dachten wir jetzt etwas Ruhe zu haben», schrieb Lilley, «so waren wir auf dem Holzweg.» Die vier anderen waren die unerschütterlichen Cooper und Seekings, Corporal Storey und ein deutscher Jude, namens Karl Kahan. Stirling hatte Kahan von der S.I.G. ausgeliehen. Bevor dieser in den späten dreissiger Jahren nach Pa-

lästina ausgewandert war, hatte er zwanzig Jahre in der deutschen Armee gedient. Kahan war ein stämmiger, dunkelhaariger Mann, der die deutsche Landersprache perfekt beherrschte. Er war schweigsam und mürrisch, und oft fragte er die britischen Soldaten, was es denn zu lachen gäbe. Nach dem Sabotage-Unternehmen im Mai hatte Stirling beschlossen, stets einen deutsch sprechenden Soldaten mitzunehmen, um die Wachen bluffen zu können, sollten sie angehalten werden.

Mayne fuhr den Lastwagen, und Stirling, das Handgelenk nach dem Autounfall immer noch in Gips, sass vom neben ihm, die anderen hinten. Gegen 20.00 Uhr erreichten sie oben, am Rande des Plateaus, die Strasse von Regima und fuhren bald darauf durch die Ebene Richtung Bengasi. Stirling hatte das Gefühl, er würde jeden Zollbreit Bodens auf dieser Strasse kennen. «Es gibt keine Strassensperren», erklärte er bestimmt. «Bis ein paar Kilometer hinter Benina ist alles frei. Dann kommt nur ein italienischer Posten mit einer Laterne.»

Als sie weniger als zwei Kilometer vom Flugplatz entfernt waren und Stirling schon seine Augen anstrengte, um zu sehen, ob die Brände noch schwelten, rief Lilley plötzlich: «Sir, schauen Sie, da vom gibts Ärger.» Ungefähr 100 m vor ihnen schaukelte eine rote Laterne über der Strasse hin und her.

Wenn man bedenkt, dass sie, sieben britische Soldaten in britischen Uniformen auf einem britischen Lastwagen, nur ein paar Meter von der Stelle entfernt waren, an der Stirling in der vergangenen Nacht 15 oder 20 Menschen umgelegt hatte, war die Situation recht prekär. Aber ihrer Ansicht nach war dies nur ein ‚Eyetic-Stop‘. Mayne fuhr langsamer. Da erkannten sie in der Dunkelheit, dass es sich um mehr als einen einzelnen Wachtposten handeln musste. Es war eine voll ausgebaute deutsche Strassensperre mit Stacheldrahtverhau über die halbe Strasse. Sie konnten die Schatten von mindestens einem Dutzend Soldaten mit schussbereiten automatischen Waffen erkennen, und Seekings sah, dass einer von ihnen eine Handgranate hielt. Der Unteroffizier trat an den Wagen und liess das Licht seiner Taschenlampe über sie gleiten. «Wir kommen von der Front», sagte Kahan in bestimmtem Ton, «wir sind wochenlang nicht aus den Kleidern gekommen und sind hungrig. Machen Sie es kurz und lassen Sie uns durch.»

Das Gesicht des Unteroffiziers verzog sich misstrauisch. «Parole» for-



derte er. Kahan reagierte sehr geistesgegenwärtig. Eine Flut von Worten prasselte auf den Deutschen nieder. Wie konnten sie die Parole kennen, wenn sie sechs Wochen ununterbrochen an der Front gewesen seien? Leicht geringschätzig nannte er das Losungswort für Mai – das sei das letzte ihnen bekannte. Während alle diese Wachen auf ihren Hintern in Bengasi herumgessen hätten, seien er und seine Kameraden im dicksten Schlamassel gelegen. Ihr Wagen sei zerstört worden und sie hätten diesen britischen organisieren können, um nach hinten zu gelangen. Im Übrigen hätten sie weder Lust noch Zeit herumzustehen und mit Dummköpfen zu diskutieren ...

Es knisterte nur so vor Elektrizität. Mayne spannte den Hahn seines Revolvers. Der Deutsche konnte das metallische Klicken in der Stille hören. Dann noch ein Klick und noch einer. Dem Posten blieb der Bruchteil einer Sekunde, um einen Entschluss zu fassen. Er wusste, dass es Engländer waren, die er vor sich hatte. Alarmierte er aber seine Leute, so war er ein toter Mann. Liess er sie passieren, konnte er vielleicht eine Warnung nach vom durchtelefonieren. Das war sichtlich sein Gedankengang, denn er schrie dem Soldaten zu, den Schlagbaum zu öffnen. «Als wir durchfahren», schrieb Seekings, «behielt ich dauernd den Mann mit der Handgranate im Auge. Wir hatten eine ganze Menge zündfertiger Bomben an Bord und waren entschlossen, sie zu nutzen, bevor er seine hätte werfen können.»

Aber keiner schoss. Mayne machte, dass er schleunigst nach Bengasi kam. Ungefähr sechs Kilometer nach der deutschen Sperre kam die erwartete italienische. «Eine Gewehre schwenkende Gruppe Italiener sprang auf die Strasse», schrieb Seekings, «aber diesmal dachte Paddy kaum daran, das Tempo zu verlangsamen. Ich schwang meine Vickers und schrie «Tedeschi, tedeschi»\*. Sie sprangen zur Seite, wir fuhren durch und eröffneten das Feuer.»

Aus dem aufgeregten Benehmen des italienischen Postens schlossen Stirling und Mayne, dass die Deutschen die weiter vor ihnen liegenden Stellen telefonisch verständigt hatten. Unter diesen Umständen wäre es selbstmörderisch gewesen, nach Bengasi hineinzufahren. Sie würden sich damit begnügen müssen, alles in die Luft zu jagen, was sie unterwegs auf der

\* Tedeschi = Deutsche.

Strasse finden konnten. Sie passierten eine Gebäudegruppe mit einer Tankstelle und einem danebenliegenden Benzinlager. Wachen gab es keine, daher war es leicht, die Sprengladungen anzubringen. Dann kamen sie in ein Dorf, in dem sich ein Rasthaus befand. Dicht daneben lag ein Fuhrpark mit schweren LKW und Zugmaschinen. Während einige von ihnen Bomben mit 10-Minuten-Zündern befestigten, nahmen die anderen das Haus unter Maschinengewehrfeuer. Nicht weit entfernt fanden sie noch ein Zeltlager, das sie ebenfalls zusammenschossen. Sie hielten jedoch nicht an. Es war schon eine halbe Stunde her, seit sie die Strassensperre durchfahren hatten, und daher höchste Zeit, sich auf den Rückweg zu machen. Aus dem Lager erschollen Schreie, und ein Maschinengewehr schoss in die Dunkelheit.

Da sie nicht auf der Strasse zurückfahren konnten, entschlossen sie sich, durch die Ebene zum Wadi Qattara zu fahren. Dieses Wadi begann in den Aussenbezirken von Bengasi und lief parallel zur Strasse. Um den Karawanenweg auf der anderen Seite erreichen zu können, war es erforderlich, das Wadi zu durchqueren, denn dies war die einzige Möglichkeit, um auf das Hochplateau zu gelangen. Die Durchquerung des Wadis war – wegen des zerklüfteten Geländes – aber nur an einem auf der Karte eingezeichneten Punkt möglich.

Während Mayne fuhr, errechnete Stirling ihren Kurs nach dem Kompass. Der Boden war unglaublich steinig und uneben; die zu durchfahrende Strecke betrug mindestens 8 km. Mayne fuhr ohne Licht. Plötzlich sah er einige Kilometer weiter vom einen Wagen mit voll aufgeblendeten Scheinwerfern, der ebenfalls quer durch die Ebene auf den gleichen Punkt zufuhr. Scheinbar wollten die Deutschen versuchen, ihnen den Weg abzuschneiden. Mayne blendete auch auf und fuhr, so schnell es der Lastwagen erlaubte.

Der Wagen ratterte und donnerte über den Boden, als ob alle Federn gebrochen wären. Ein Kopf-an-Kopf-Rennen begann. Einen Augenblick sah es so aus, als ob der Feindwagen gewinnen würde. Mayne raste noch wilder, wobei seine Passagiere von einer Seite auf die andere geschleudert wurden.

Sie klammerten sich auf dem schaukelnden, schüttelnden Wagen mit all ihren Kräften an den Seitenwänden fest, um nicht abgeworfen zu werden. 800 m vor dem Wadi war es klar, dass Mayne knapp in Führung lag.

Stirling betete zu Gott, dass seine Navigation richtig gewesen sei. Hatte er sich verrechnet, würden sie in grosse Schwierigkeiten geraten. Als Mayne den Rand des Wadis erreichte, konnte der feindliche Laster nicht mehr als 400 m weit weg sein. Beide Wagen holpten zu sehr, um genau treffen zu können, aber die S.A.S.-Männer feuerten trotzdem mit Leuchtschmmunition auf die Scheinwerfer. Auf der Suche nach der Abfahrt fuhr Mayne ganz dicht am Rand der Schlucht. «Da, sieh, gleich rechts», schrie Stirling. Sie waren tatsächlich haargenau an der Abzweigung gelandet. Als sie über den Rand der Schlucht verschwanden, hielt der deutsche Wagen oben an der Böschung. Das Rennen war gelaufen, und sie hatten gewonnen. «Gott sei Dank haben die Jerries die Jagd aufgegeben», schrieb Seekings. «Sie hatten offensichtlich Angst, in einen Hinterhalt zu geraten, wenn sie es wagten, den schmalen Hohlweg hinunterzufahren. Wir erreichten schliesslich den Fuss des Hochplateaus, aber, da der schmale Pfad hinauf nicht für Autos angelegt war, wurde es immer schwieriger. Der Lastwagen schaffte den steilen Hang nicht. Wir haben ihn letzten Endes nahezu hinaufgetragen.»

Oben angelangt fühlte sich die Gruppe einigermaßen sicher. Der Boden erschien ihnen spiegelglatt im Vergleich zu dem, über den sie die letzte Stunde hatten fahren müssen. Die Männer fingen an, über ihre zerschundenen Glieder Witze zu machen, und Stirling zog eine Feldflasche Whisky aus seinem Tornister und gab jedem einen Schluck.

«Übrigens», bemerkte Mayne, «jetzt sind wir auf dem Weg nach Hause, und ich habe total vergessen, mir die Brände in Benina anzusehen. Wollen wir umkehren?»

Stirling lachte. «Ich meine, Du solltest mir lieber glauben!»

Der Weg zum Treffpunkt war ziemlich lang; Stirling nickte ein. Plötzlich hörte er Lilley hinten brüllen «Schnell raus, eine Zündschnur brennt!» Die Männer sprangen ab, Mayne schwang sich hinaus, ohne die Bremsen anzuziehen, und Stirling hechtete ihm nach. Den Bruchteil einer Sekunde später gab es eine ohrenbetäubende Explosion, und der Lastwagen wurde in Fetzen gerissen. Die Ladefläche war mit Sprengbomben vollgeladen gewesen. Die Fahrerei durch die holprige Ebene musste einen Zeitzünder, der an einer Lewes-Bombe befestigt war, in Tätigkeit gesetzt haben. Lilley und Seekings hatten gerade noch im letzten Moment die brennende Zündschnur gerochen.

Die Männer besichtigten den Schaden. «Was von ihm übrig ist, hätte in einem Brotbeutel Platz», bemerkte Lilley. Sie mussten lachen. Stirling und Mayne erinnerten sich an das heilige Versprechen, das sie Gurdon gegeben hatten, den Wagen ‚in einem Stück‘ zurückzubringen. Kahan, der Deutsche, sah sie an, als ob sie den Verstand verloren hätten. «Leute, Ihr müsst aus Stahl sein, wenn Ihr bei so etwas lachen könnt», sagte er zu Seekings. «Ich bin zu alt dazu.» Dann vertraute er Seekings an, dass er früher keine sehr hohe Meinung von der britischen Armee gehabt hätte. Aber nach seinen Erfahrungen mit der S.A.S. habe er seine Ansicht geändert. Und jetzt sei er zum ersten Mal davon überzeugt, dass die Deutschen den Krieg nicht gewinnen würden.

Die Männer setzten ihren Weg zu Fuss fort. Nach einer Marschstunde kamen sie zu einem Lager mit freundlichen Senussis, bestehend aus 15 oder 20 Zelten und ein paar Lehmhütten. «Der Stammeshäuptling lud uns ein und gab uns Weizenmehlkuchen und Honig», schrieb Seekings. «Er war sehr nett zu uns und schickte seine Frauen hinaus, um nach feindlichen Suchtrupps Ausschau zu halten. Er sandte auch einen seiner Leute zum Treffpunkt der L.R.D.G., um Lieutenant Gurdon zu bitten, uns abzuholen, da wir sonst noch einen Weg von 30 km gehabt hätten. Sein Sohn, der in einem unterirdischen Treibstofflager der Italiener arbeitete, bat uns, ihm eine Bombe zu geben. Wir erklärten ihm jedoch, dies sei für ihn zu gefährlich und die Senussis hätten schon Hunderte von Leuten durch Vergeltungsmassnahmen verloren.

Als die Nacht hereinbrach, legten wir uns unter Büschen zum Schlafen nieder. Am Morgen erschien unser Senussi wieder und erklärte, es sei das Beste, wenn er weiterzöge. Wir kauften ihm noch ein Schaf ab und sahen zu, wie er die Zelte abbrach. Er war kaum weg, als ein Freund von ihm erschien, um uns ein Versteck in einem alten ‚Bir‘ zu zeigen – das waren unterirdische Lagerhäuser, noch aus der Antike.

Später kam er mit einer Frau, die eine grosse Schüssel Reis trug. – Wir setzten uns alle nach Araberart im Kreis, und die Frau ging mit Wasser herum, um uns die Hände zu waschen. Es wurde mit den Fingern gegessen. Ich glaube, es war später Nachmittag, als die L.R.D.G.-Patrouille auftauchte, um uns abzuholen.»



Zirnheld war nach seinem Kampf auf dem Hauptflugplatz von Berka auch wieder heil am Treffpunkt erschienen, so dass die drei Trupps gemeinsam nach Siwa zurückkehrten. Auf der Rückfahrt gelang es Stirling, seinen durch eine Mine beschädigten ‚Blitzwagen‘ wieder «aufzulesen» und ihn 150 km in die Oase zurückzuschleppen. In Siwa wartete schon Jaquier auf ihn, gerade aus Barce eingetroffen. Ein paar Tage später kehrte Lieutenant Jordan zurück und berichtete von der Katastrophe, die seiner Gruppe widerfahren war.



Für Nachrichten von Berge, über den Kreta-Einsatz, war es noch zu früh. Erst in Kairo erreichte Stirling der Telefonanruf von George Jellicoe, Berge Stellvertreter, in dem dieser sich zurückmeldete.

Jellicoe war der Sohn des berühmten britischen Admirals, ein unersetzter junger Mann mit gebräuntem Gesicht und schwarzem Kraushaar. Er galt als ein unterhaltsamer, unternehmungslustiger Geselle, der seinen Mut Aufputschmitteln zuschrieb, die er in grösseren Mengen schluckte. Er war erst im Mai, d.h. vor einem Monat, von der Special Boat Section zur S.A.S. gekommen. Obgleich er seine Ausbildung noch nicht beendet hatte, gab man ihn Bergé als Begleiter mit. Erstens, weil er fließend französisch sprach, zweitens, weil er Kreta gut kannte.

Der 23jährige Lord Jellicoe verstand sich mit dem geistreichen und temperamentvollen Bergé ausgezeichnet. Den Plan für den Einsatz arbeiteten sie gemeinsam aus. Als Teilnehmer entschieden sie sich für einen griechischen Führer, namens Costi, für drei französische Soldaten, für Mohut und Siebert sowie einen Jungen, namens Leostic, der behauptete 18 zu sein, aber, wie sich später herausstellte, erst 14 Jahre zählte.

Am 8. Juni gingen sie an Bord des Unterseebootes ‚Triton‘. Damit kreuzten sie am Abend des vierten Tages östlich vom Flugplatz Heraklion, der direkt an der Küste lag. Sie fuhren das Sehrohr aus und suchten einen passenden Landstrand. Gegen 22.00 Uhr tauchte das Unterseeboot auf, die S.A.S.-Männer kletterten in zwei mitgeführte Schlauchboote und paddelten an Land. Eines der Boote war so leak, dass sie es auf der ganzen Fahrt mit

ihren Mützen ausschöpfen mussten. Am Ufer angekommen, beschwerte Jellicoe die Boote, schwamm hinaus und versenkte sie.

Während der ganzen Nacht marschierten sie durch die Berge. Ein- oder zweimal trafen sie griechische Bauern. Bis zum ersten Tageslicht war es ihnen nur gelungen, die Hälfte der Strecke zurückzulegen, die sie sich vorgenommen hatten. Vom Flugplatz waren sie noch 13 bis 15 km entfernt.

Sie fanden eine Höhle, in der sie sich verbergen konnten. Die französischen Soldaten sowie der Grieche schliefen ein. Jellicoe hatte Berge dazu überredet, auch ein Aufputzmittel zu nehmen, und so sassen die beiden Männer fröstelnd, aber hellwach, am Eingang der Höhle.

Der Tag zog sich hin. Endlich verschwand die Sonne hinter den Bergen. Jeder Mann überprüfte seine Ausrüstung, schnallte den Tornister um, und dann schlüpfte einer nach dem anderen aus dem Versteck. Abermals marschierten sie die ganze Nacht hindurch. Das Erklettern der Berge erwies sich als mühsam, und immer wieder war ein unterdrückter Fluch zu hören, wenn jemand stürzte. Die Uhr zeigte noch nicht ganz 3.00, als sie am Rand des Flugplatzes ankamen. Bergé meinte, es sei das Beste, sofort anzugreifen, damit das Überraschungsmoment nicht verlorengehe. Beim Näherkommen unterschieden sie die Silhouetten mehrerer Flugzeuge gegen den Himmel. Sie hörten Stimmen aus der Ferne und hatten den Eindruck lebhafter Aktivität.

Als sie sich langsam vorwärtsbewegten, stand plötzlich ein Wachtposten direkt vor ihnen, der sie anklaffte. Wie ein Mann blieben sie stehen, dann rannten sie auseinander. Ein Schuss hallte, ging aber daneben; die Männer liefen noch ca. 2 km weiter. Nach kurzer Beratung entschlossen sie sich, einen anderen Zugang zum Platz zu suchen. Abermals liefen sie einem Posten beinahe in die Arme, aber dieser hörte sie glücklicherweise nicht. Sie hatten nur noch eine knappe Stunde Dämmerung zur Verfügung, weshalb Bergé beschloss, den Angriff auf die nächste Nacht zu verschieben.

Die Nischen eines Felsens boten ausgezeichnete Schlupfwinkel. Sie konnten den Flugplatz unter sich beobachten. Sie zählten an die 66 Junkers. Zweifellos war dies eine der Hauptabflugbasen der Deutschen für Malta. Bergé und Jellicoe liessen den Platz den ganzen Tag nicht aus den Augen. Sie notierten sich die Wachtposten und die Standorte der Maschinen.

Um 22.00 Uhr brachen sie wieder auf. Plötzlich – als sie etwa 100 m vom Rand des Flugfeldes entfernt waren – hörten sie die Schritte einer Streife. Sie warfen sich schnell hinter Büsche am Strassenrand. Die Streife marschierte vorbei bis auf den letzten Mann, der glaubte, etwas gesehen zu haben, und zurücklief. Er richtete den Schein seiner Taschenlampe erst auf Bergé, dann auf Jellicoe und die drei französischen Soldaten. In diesem Augenblick hatte einer der Franzosen, Mouhot, ein Mann aus der Bretagne, eine Eingebung: er schnarchte wie ein Betrunkener.

Offensichtlich war das Schnarchen Betrunkener in Kreta nichts Ungewöhnliches, denn der Deutsche schien beruhigt und lief seinen Kameraden nach. Jetzt hiess es schnell zu handeln. Sie krochen bis zum Drahtzaun, schnitten sich einen Durchschlupf und verbargen sich in einem Schuppen, der sich als Bombenlager entpuppte. Einige Minuten später hörten sie die zurückkehrende deutsche Streife. Einer von ihnen, vielleicht der scharfe Beobachter von vorhin, entdeckte das Loch in der Umzäunung. Die Unterhaltung der Deutschen wurde immer aufgeregter. Sicher ist der britische Trupp durch eine im wahrsten Sinn des Wortes «himmlische Fügung» gerettet worden: Eine Kette von acht Ju 88 setzte zur Landung an. Direkt hinter ihnen flog keck eine Blenheim der R.A.F., welche die korrekten Zeichen gab, aber, statt zu landen, über den Platz donnerte und ihre Bomben abwarf. Sirenen begannen zu heulen, Wachen und Streifen liefen in grosser Aufregung durcheinander.

Dies alles ermöglichte es den S.A.S.-Leuten, aus dem Schuppen zu entkommen. Sie liefen schnell zu den am Ende des Flugplatzes abgestellten und von Sandsäcken umgebenen Maschinen. An 14 Stukas befestigten sie ihre Bomben. Anschliessend wollten sie sich eine noch grössere Gruppe von Flugzeugen vornehmen, die auf der gegenüberliegenden Seite der Startbahn aufgereiht standen. Dort aber wimmelte es nur so von Bodenpersonal, weshalb sie quer hinüber in Richtung auf die Hangars liefen, um dort an weiteren sechs Flugzeugen ihre Bomben anzubringen. Beim Verlassen des Platzes erwischten sie noch ein Flugzeug, vier Lastwagen und ein Benzinlager.

Sie hatten die Bomben mit 120-Minuten-Zündern versehen, und erst, als sie bereits auf dem halben Weg zu ihrer Höhle in den Bergen waren, hörten sie die ersten Explosionen und sahen die Flammen hochschlagen. Aus ihren

Schlupfwinkeln hatten sie einen guten Überblick. Sie umarmten sich vor Freude über diesen Erfolg. Beim ersten Tageslicht trafen sie am Treffpunkt ein, wo Costi auf sie wartete.

Diesen ganzen Tag blieben sie in ihrem Versteck. Sie hörten zwar Suchtrupps und bellende Hunde in der Ferne, aber ca. 15 km vom Flugplatz entfernt, fühlten sie sich relativ sicher. In der nächsten Nacht gingen sie bis zu einem Punkt, der nur 4 km von ihrem Landestrand entfernt lag. Nur noch einen Tag mussten sie sich verbergen, dann würden sie an Bord ihres U-Bootes sicher sein.

Im Laufe des Vormittags stolperte durch Zufall eine Gruppe von Kretern in ihren Schlupfwinkel. Ein Blick genügte diesen aber, um so schnell wie möglich wegzurennen. Offenbar hatten sie die Männer für Deutsche gehalten. Eine Stunde später erschien plötzlich von irgendwoher ein Mann in Zivil und stellte sich ihnen vor. Costi, der griechische Führer, kannte ihn gut, sie waren in ihrer Jugend Freunde gewesen. Der Mann war gross und schlank, hatte unruhige Augen und nervöse Künstlerhände. Er schien eifrig besorgt um sie zu sein und bot ihnen Hilfe sowie Essen an.

Um diese Zeit verliessen Jellicoe und Costi den Trupp und gingen in ein 5 km entfernt liegendes Dorf. Es war ihnen gesagt worden, dass sie dort einen kretischen Schafhirten fänden, der sie zu einem britischen Agenten führen würde. Der Agent wiederum sollte das U-Boot verständigen, dass alles klar sei.

Der freundliche Grieche kam nicht mehr zum Vorschein. Um 20.00 Uhr wies Bergé Mouhot, Siebert und Leostic an, sich für die letzte Etappe fertig zu machen. In zwei Stunden sollten sie Jellicoe und Costi am Strand treffen. Sie waren noch keine zehn Minuten unterwegs, als sie zwei getrennt marschierende deutsche Kolonnen vom Osten und vom Westen her auf sich zukommen sahen. Der kleine Trupp bog nach Süden ab, aber dort tauchte ebenfalls aus einer Schlucht eine dritte Kolonne auf. Genau wie Jordan, waren auch sie verraten worden.

Trotz ihrer kleinen Zahl entschloss sich Bergé für den Kampf. Es war zwar noch hell, aber in einer Stunde würde es dunkel sein; vielleicht gäbe es dann eine Möglichkeit zur Flucht. Die Deutschen begannen ihre Attacke sowohl mit MG als auch mit Granatwerfern. Bergés Leute waren nur mit Maschinenpistolen ausgerüstet, die nicht die gleiche Reichweite wie die



feindlichen Maschinengewehre hatten. Sie mussten den Feind also näher herankommen lassen. Nur ein Deutscher wagte sich vor. Er wurde sofort abgeschossen. Dies kühlte vorübergehend den Eifer des Feindes ab, der die nächsten 15 Minuten nichts mehr unternahm.

Leostic, der 14jährige Junge, hielt diese Untätigkeit nicht aus. Er sprang plötzlich vor und rief «Mein Kommandant, ich kann Ihnen nicht mehr gehorchen!». Er lief aus seinem Versteck, um die richtige Position zum Schiessen zu finden. Als er das Feuer eröffnete, brach er auch schon, von MG-Kugeln tödlich getroffen, zusammen. Die Franzosen kämpften, bis ihnen die Munition ausging, weiter. Siebert wurde verwundet und gefangen genommen. Berge und Mouhot versteckten sich im Gebüsch und hofften, später fliehen zu können, aber auch sie wurden gefunden.

Jellicoe und Costi warteten am Strand. Gegen 22.00 Uhr erschien geräuschlos ein Schlauchboot und nahm sie auf.



Als die Resultate der S.A.S.-Überfälle im Monat Juni zusammengestellt wurden, ergaben sich folgende Zahlen Bergés Überfall auf Kreta 21 Flugzeuge

	4 Lastwagen
	1 Benzinlager
Zimhelds Überfall auf Berka	11 Flugzeuge
Stirlings Überfall auf Benina	5 Flugzeuge
	30 Flugmotoren
	3 Werkstatthallen

Paddy Mayne und Jaquier hatten mehrere Munitionsdepots in die Luft gesprengt. Die Gesamtzahl der von der S.A.S. zerstörten Flugzeuge belief sich auf 143 Stück.

Stirling hoffte, sie hätten etwas zur Sicherung des Malta-Konvois beigetragen. Als jedoch die neuesten Nachrichten bekanntgegeben wurden, erfuhr sie, dass aus dem Konvoi von 17 Schiffen nur zwei den Hafen erreicht hatten. Der Rest war durch Torpedos oder Bomben versenkt worden. Dennoch sicherten die beiden Schiffe aber für die nächsten acht Wochen das Leben auf Malta. Danach durchbrach wieder ein Konvoi alle Sperren, und fünf weitere Schiffe erreichten ihr Ziel. Malta überlebte.

## *Treffen in der Wüste*

Am 21. Juni traf die S.A.S.-Gruppe – aus Bengasi kommend – in Siwa ein. Dieser Tag war einer der schwärzesten im ganzen Wüstenkrieg. Stirling wusste aus Funkmeldungen vom Vormarsch Rommels und war daher nicht überrascht, mitten in die Evakuierung von Siwa hineinzugeraten. Die Long Range Desert Group verlegte ihr Hauptquartier weiter südlich nach Kufra. Auf die Nachricht allerdings, die am späten Nachmittag durchgegeben wurde, war er nicht gefasst gewesen. Tobruk, das letzte sichere Bollwerk gegen den Einmarsch in Ägypten, hatte sich Rommel ergeben. Der strategische Verlust allein war schon bitter genug, aber es kam hinzu, dass dem Feind Riesenslager mit Kriegsmaterial in die Hände fielen. «Wir fanden eine gigantische Beute vor», schrieb Rommels Chef des Stabes. «Es handelte sich um Nachschub für 30'000 Mann, genug für drei Monate, und um mehr als 10'000 m<sup>3</sup> Treibstoff ...»\*

Stirling fuhr gleich nach Kairo weiter. Dort musste er feststellen, dass Rommel Anstalten machte, ihm zu folgen. Deutsche Verbände hatten bereits die ägyptische Grenze überschritten. Die britische Armee musste sich ca. 250 km bis El Alamein zurückziehen, wo eine neue Front aufgebaut werden sollte.

Heftige Nachhutgefechte waren noch im Gange, und im Küstengebiet, erfüllt vom Staub der Kämpfe, donnerte der Lärm der Panzer.

Obgleich Auchinleck Rommels Nachschubwege für zu lang hielt und davon überzeugt war, dass die britische Armee ihn auf einer Frontlänge von 55 km zwischen El Alamein an der Küste und der grossen Qattara-Senke im Süden würde aufhalten können, mussten alle Vorsichtsmassnahmen getroffen werden. In den blauen Himmel von Kairo stieg der Rauch verbrennender Dokumente; die Marine verliess Alexandrien; Werkstätten und Lager wurden aus dem Nildelta abgezogen; Bomberverbände verlegten nach Palästina. Es war naheliegend, dass Rommel eine letzte grosse Anstren-

\* Westphal: «Heer in Fesseln».

gung unternehmen würde, um den endgültigen Sieg zu erringen. Hitler telegraphierte an Mussolini: «Die Göttin der Schlachten erscheint dem Krieger nur einmal. Derjenige, der sie in einem solchen Moment nicht festhält, erwischt sie nie mehr ...»\* Und Winston Churchill telegraphierte seinem Gesandten in Kairo: «Jedermann in Uniform muss genau so kämpfen, als ob Kent oder Sussex überfallen würden. Keine Evakuierung, kein Schielen nach Sicherheit. Ägypten muss um jeden Preis gehalten werden.»\*\*

In dieser denkwürdigen Woche sammelte Stirling in aller Eile seine kleine Streitmacht, die nun aus ungefähr 100 ausgebildeten Spezialisten bestand, um von sich aus offensiv zu werden. Bis zur Grenze ihrer Kräfte würden sie die vorderen Verbindungswege des Feindes angreifen. Er arbeitete wie ein Blitz. Innerhalb von 48 Stunden hatte er die Hand auf 20 Drei-Tonner-Lastwagen und 15 Jeeps gelegt, die gerade aus Amerika eingetroffen waren. Der Jeep war etwas Neues. Das ideale Fahrzeug für seine Wüsten-Überfälle, fand Stirling.

Einige der Jeeps liess er mit Vickers-K-Maschinengewehren ausrüsten. Es waren Maschinengewehre aus Jagdflugzeugen, ursprünglich in den Gloster eingebaut, die jedoch veraltet waren und daher nicht mehr eingesetzt wurden. Der Zufall hatte ihn auf sie stossen lassen. Dem Heer war es nicht möglich gewesen, ihm einen Maschinengewehrtyp zu geben, den man auf einem Jeep montieren konnte. Deshalb ging er in eine Instandsetzungswerft der R.A.F., um zu sehen, was er vielleicht dort abstauben könnte. Sie hatten zwölf Vickers-K-MG, die sie ihm alle überliessen. Er packte sie in seinen Stabswagen und fuhr zum Instandsetzungspark der kgl. Pioniere. Er bat sie, die seinerzeit auf seinem Wagen montierten MG auszubauen und durch die neuen zu ersetzen. Sie bauten vier Maschinengewehre auf Doppellafetten ein; zwei vorn und zwei hinten. Später schickte er noch drei Jeeps zur Ausrüstung. Einer wurde mit vier, die anderen beiden mit je zwei MG bestückt.

Stirling erklärte seinen Leuten, dass sie nun Gelegenheit haben würden, etwas wirklich Grosses zu vollbringen. «Nachdem wir jetzt unsere eigenen Transportmittel haben, können wir noch härter zuschlagen als bisher.» Sein

\* Cavallero: «Commando Supremo» = Oberkommando

\*\* Winston Churchill: «Der Zweite Weltkrieg»

Enthusiasmus wirkte ansteckend, und bald war das ganze Lager fieberhaft mit Vorbereitungen beschäftigt. «Landkarten, Sprengbomben, Vieker MG, Verpflegung und Benzin lagen in wildem Durcheinander um uns herum», schrieb einer der Offiziere.

Die Absicht war, so viel Nachschub und Ausrüstung zu fassen, wie nur irgend möglich. Sie wollten während mehrerer Wochen Überfälle ausführen, ohne zwischendurch zu ihrer Ausgangsbasis zurückzukehren. Und sollte in der Zwischenzeit Alexandrien fallen, so konnten sie entweder nach Süden in den Sudan oder nach Westen nach Kufra oder zum Tschad-See ausweichen. Wie aber konnten sie hinter die feindlichen Linien kommen? Nach Stirlings Meinung schien das nicht allzu schwierig. In der 55 km langen Front zwischen El Alamein und der Qattara-Senke musste es genügend Löcher zum Durchschlüpfen geben. «Es sollte uns gelingen, irgendwo einzudringen. Wir werden es am südlichsten Punkt versuchen.»



Am 1. Juli war die Einheit zum Abmarsch bereit. Die 8. Armee hatte sich bei El Alamein festgesetzt, und Rommel war mit Umgruppierungen für seinen nächsten Angriff beschäftigt. Stirling bestellte seine Männer in die Wohnung seines Bruders in Kairo. Diejenigen, die nicht rechtzeitig dorthin kommen konnten, sollten direkt zum Hauptquartier des Heeres, ausserhalb von Alexandrien, fahren, wo er sie am nächsten Tag aufnehmen würde.

Die Stirlingsche Wohnung mag dem Leser als ein etwas merkwürdiger Treffpunkt für diese Bande gefährlicher Draufgänger erscheinen, aber anscheinend wurde das als völlig normal angesehen. «In jenen Tagen, in denen jeder noch Krieg auf eigene Faust führen konnte», schrieb Leutnant Carol Mather, einer von Stirlings Offizieren, «war es kein ungewöhnlicher Anblick, einen S.A.S.-Trupp unter den schattigen Bäumen in einem ruhigen Villenviertel von Kairo lagern zu sehen. Die Jeeps mit Schlafsäcken, Decken und Waffen vollgepackt; die Fahrer lässig an die Bäume gelehnt und unschlüssig darüber, ob man in einer so vornehmen Gegend wohl auf dem Bürgersteig abkochen dürfe oder nicht. Sie hätten's so gern getan ....

Die Wohnung war restlos überfüllt. Ein seltsames Bild – in der Tat. Stir-

ling stand an der Tür, in einen heftigen Wortwechsel mit Mo verwickelt, dem dicken ägyptischen Diener. Auf dem Sofa sassen einige Mädchen, und ein paar Offiziere stritten über die Rennergebnisse von Gezira\*, während wir – ungeachtet des Stimmgewirrs – über Kompasskurse, Benzin und Munition sprachen oder auf dem Boden über Wüstenlandkarten lagen und uns Mühe gaben, trotz des dudelnden Grammophons klare Gedanken zu fassen. Und ganz nebenbei standen währenddessen die Deutschen 65 km vor Alexandrien.»



Begleitet von Robin Gurdon von der Long Range Desert Group, fuhr Stirling in seinem Stabswagen zum Hauptquartier der Armee. Gurdon hatte den Auftrag, die S.A.S.-Gruppe zu einem 240 km entfernt gelegenen Treffpunkt in der Wüste zu bringen, wo Timpson mit einer anderen L.R.D.G. Patrouille wartete. Von dort sollten Gurdon und Timpson die verschiedenen Trupps zu ihren Zielen fahren.

Das Armee-Hauptquartier lag in einem Irrgarten von Unterständen entlang der Strasse nach Alexandrien. Stirling traf Auchinlecks Chef des Stabes, der ihn kurz über die allernächsten Pläne unterrichtete. Innerhalb weniger Tage würde die 8. Armee zum Gegenstoss antreten, in der Hoffnung, den Feind aus Daba, Fuka, Bagush, Matruk und vielleicht sogar aus Sollum zu vertreiben. Falls Stirling die in diesem Gebiet operierenden Flugzeuge ausser Gefecht setzen und die Verbindungswege des Feindes unterbrechen könnte, wäre dies eine ungeheure Hilfe.

Stirling erklärte dem Brigadier, dass er versuchen wolle, in der Nacht vom 7. auf den 8. gleichzeitig fünf oder sechs Flugplätze anzugreifen und den Verkehr auf der Küstenstrasse durch Sprengungen zu behindern. Bis dahin blieben ihm noch drei Tage Zeit. Er seinerseits bat den Brigadier, ihn laufend genau zu informieren. Durch Rommels Vormarsch waren Dutzende von Flugplätzen in Feindeshand geraten – und diese könnte er überfallen. Er wollte auch wissen, welche von den Plätzen am meisten benutzt seien. Ebenso interessierte ihn der Stand der eigenen Offensive und der Verlauf der Frontlinie. Der Brigadier versprach, alles in seiner Macht Stehende zu tun.

\* Gezira = Rennplatz von Kairo

Während dieser Unterhaltung wartete die S.A.S.-Einheit auf der Strasse. Mit dem Kontingent aus Kabrit waren es jetzt insgesamt 35 Fahrzeuge. Die LKW ächzten unter der Last der Nachschubgüter für drei Wochen Wüstenaufenthalt. Die Männer warteten sehnsüchtig darauf fortzukommen und waren froh, als Stirling ihnen den Befehl gab, um 16.00 Uhr zu starten.

Als die schwerbeladenen Laster endlich draussen in der Wüste fuhren, blieben sie bereits nach 30 km im weichen Sand stecken. Nach mehreren Halts und drei Stunden Verzögerung durch ‚Ausbuddeln‘, sah Stirling ein, dass es nichts anderes gab, als die Last zu verringern. Fast ein Drittel der Ladung musste herunter und einige Offiziere und Mannschaften zurück zur Ausgangsbasis.

Die Nacht über blieben sie alle zusammen und machten sich ihr Lager dort, wo sie sich gerade befanden; ihre Nerven waren zum Zerreißen gespannt. Daher empfanden sie den Aufbruch am Morgen direkt als Erleichterung.

Als die Kolonne losfuhr, lag so dicker Nebel über der Wüste, dass die Männer bis auf die Haut durchnässt wurden. Sie fuhren direkt auf die Qattara-Senke zu, einem 225 km langen und 300 m tiefen Becken, von dem es heisst, es sei einmal ein Binnensee gewesen. Hier am äussersten Zipfel der Front war es nach Stirlings Meinung leicht, hinter die feindlichen Linien zu gelangen. Aber erst einmal mussten sie durch die eigenen. Auf der ganzen Fahrt sahen sie Soldaten der 8. Armee, die sich eingruben, Minenfelder wurden angelegt und Maschinengewehrstellungen aufgebaut. Die Jungens der S.A.S. winkten, piffen und riefen den Infanteristen gutmütige Witze über die ‚armen Fusslatscher‘ zu. Ab und an kamen sie an ausgebrannten Fahrzeugen und zurückgelassenem Gerät vorüber, Zeugen der heftigen Kämpfe, die noch vor wenigen Tagen hier getobt hatten.

In einer Wolke von Staub rollten Tanks und gepanzerte Fahrzeuge den Karawanenweg entlang. Vielleicht war das der Beginn der unter dem Namen ‚Exaltation‘\* laufenden Offensive der 8. Armee. Als eines der Fahrzeuge dicht an ihnen vorbeifuhr, lehnte sich Stirling aus dem Stabswagen und schrie: «Exaltation?»

Der Fahrer hatte ihn nicht verstanden und schien anzunehmen, er habe ihn nach der Richtung gefragt.

\* Exaltation = Begeisterung, Verzückung

«Depression»\*, antwortete er.

Das amüsierte die Männer in Stirlings Wagen königlich. «Ein ehrlicher Kerl», kommentierte einer der Sergeants.

Stirling versuchte es noch einmal. «Exaltation?», brüllte er, als ein Tank vorbeikam. Dieses Mal nickte der Soldat, und die S.A.S.-Leute winkten und machten mit den Fingern das V-Zeichen\*\*.

Sie fuhren fast bis Mitternacht, legten sich dann zur Ruhe, um aber beim ersten Tageslicht wieder aufzubrechen. Sie folgten dem ‚Palm Leaf‘\*\*\* genannten Karawanenweg, am Rand der Qattara-Senke. Die Talsohle konnten sie nicht sehen, nur steile Klippen und Felsen, die sich in rosafarbenem Dunst verloren.

Nirgends ein Zeichen von Leben, obgleich sie sich bereits tief hinter der feindlichen Front befanden. Sie fuhren sehr schnell, denn ihr erster Einsatz sollte am übernächsten Tag stattfinden. Die Kolonne war kilometerweit auseinandergezogen. Wegen der drückenden Hitze hatten die meisten Männer ihre Hemden ausgezogen. Einige von ihnen knoteten sich Taschentücher um den Kopf, um Haar und Ohren vor dem dicken Staub zu schützen. Etwa um 15.00 Uhr fuhren sie durch Qattara und wandten sich nordwärts zur Küste. Eine Stunde später sah Gurdon durch seinen Feldstecher einen winzigen Punkt. «Navigation einwandfrei», stellte er mit Befriedigung fest. «Sieht aus wie Timpson.»



Er hatte recht. Es war Timpson. Der gleiche Timpson, der im Januar auf Stirling gewartet hatte, als dieser aus Buerat zurückkehrte. Er beobachtete die lange Schlange der Wagen mit Freude. «Am Nachmittag», schrieb er in sein Tagebuch, «konnte man von Osten her eine grosse Staubwolke sich nähern sehen. Die Landschaft hier ist so felsig und zerklüftet, dass man den Staub sehen und das Motorengeräusch der Fahrzeuge hören kann, lange bevor sie in Sicht sind. Robin und seine Patrouille führten. Wir dirigierten sie zu einem Versteck nahe dem unsrigen. Dann folgte die S.A.S., Wagen auf

\* Depression = Niedergeschlagenheit, aber auch Senke, d.h. die Qattara-Senke.

\*\* V-Zeichen = das bei den Engländern während des Krieges übliche Zeichen für ‚victory‘ (Sieg).

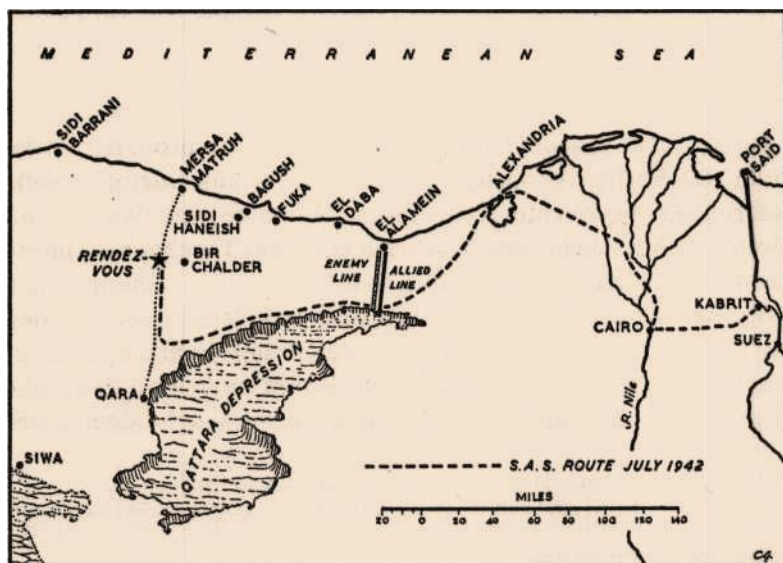
\*\*\* Palm leaf = Palmenblatt

Wagen; erst ein Schwarm von Jeeps, dann Dreitonner und schliesslich David mit seinem berühmten Stabswagen, auch ‚Blitzwagen‘ genannt. Corporal Cooper, sein unzertrennlicher MG-Schütze, sass neben ihm und hinter ihm Seekings. Mayne, Fraser, Mather, Jellicoe und Scratchley, alle waren sie da.

Rawnsley trug einen blauen Jungfemschleier und einen himmelblauen Pyjama. Hier präsentierte sich das Gegenstück zu Glubb's Arabischer Legion (,Glubb's Girls)\* im Westen. Lastwagen fuhren hin und her und wühlten Staub auf, bis die meisten von ihnen in einer 800 m entfernten Höhle, die wir ihnen empfohlen hatten, abgestellt waren. Da laufend Flugzeuge über uns erschienen, waren wir von dieser Massenbetriebsamkeit nicht gerade begeistert. Allerdings hatten sie es zustande gebracht, unentdeckt durch die Alamein-Linie zu kommen. Eine Me 110 flog über uns hinweg, nahm aber keine Notiz von uns. Die unbekümmerte Munterkeit unserer Kumpane war zumindest anspomend.

\* Glubb's Girls = So wurde von den britischen Soldaten die von Sir John Bagot Glubb (genannt Glubb Pascha) aufgestellte und geführte «Arabische Legion» bezeichnet. Sir Glubb war Kommandeur dieser Legion von 1939 bis 1956. geb. 1897.

Karte 4: Die von der S.A.S. im Juli 1942 eingeschlagene Route für die Errichtung eines Wüsten-treffpunktes als Ausgangsbasis für laufende Überfälle auf die feindlichen Stellungen.





Da er sich in erster Linie auf die Funkverbindungen der L.R.D.G. und unsere Navigatoren verlassen musste, hielt David unsere Funker mit abzusetzenden und eingehenden Funkprüchen für die ganze Gesellschaft in Atem. Am gleichen Abend und am nächsten Morgen setzten wir uns noch zu Besprechungen zusammen. Er unterbreitete uns seine Pläne und gab seine Befehle.»

Stirling erklärte seinen Männern den Plan für den Ablauf der Gegenoffensive der 8. Armee – («Komplett verfehlt übrigens, wie sich herausstellte», kommentierte Timpson, «und ich bezweifle, dass die meisten der Hauptakteure dieser Offensive dies begriffen hatten. Wir jedenfalls nahmen sie sehr ernst und mit jenem Optimismus auf, welche die Hoffnung auf eine neuerliche Offensive so leicht ins Leben ruft.») Zur Unterstützung dieser Offensive sollten in der kommenden Nacht fünf oder sechs Sabotage-Überfälle durchgeführt werden, und zwar so auf einander abgestimmt, dass die Zünder alle Bomben ungefähr um 1.00 Uhr auslösen würden. Die Hauptgruppe der S.A.S. sollte, von Robin Gurdon begleitet, in das Gebiet Bagush-Fuka fahren, um dort in vier Trupps unterteilt zu werden. Zwei aus Franzosen und Briten gemischt zusammengestellte Trupps sollten einen gemeinsamen Angriff auf den grössten Flugplatz bei Fuka durchführen; ein weiterer sollte einen Ausweichplatz überfallen, und Stirling und Mayne wollten in Bagush zusammenarbeiten.

Ein fünfter Sabotagetrupps der S.A.S., geführt von den Lieutenants Schott und Warr, sollte sich, begleitet von Timpson, nach Sidi Barrani begeben. Und ein sechster, ebenfalls aus Franzosen und Briten bestehender Trupps, unter Führung von Lord Jellicoe und Lieutenant Zimheld, mit Hunter als Begleiter, hatte den Flugplatz von El Daba zum Ziel.

Sofort nach dem Frühstück wurde zu dem 90 km näher an der Küste liegenden Treffpunkt aufgebrochen. Sie schafften die Strecke bis zum Mittag und verbargen ihre Fahrzeuge an einem von Buschwerk bewachsenen Platz. Der Nachmittag verging mit Vorbereitungen. Die Waffen mussten gereinigt, die Sprengbomben zusammengesetzt, die Fahrzeuge nachgesehen und Verpflegungsrationen ausgeteilt werden.

Sehr früh am nächsten Morgen verliessen die Jeeps und die LKW ihre Verstecke und nahmen Kurs auf ihre verschiedenen Zielorte.

Stirlings Gruppe fuhr auf den Qara-Matruk-Pfad und verfolgte diesen nordwärts bis Bir Chalder. Sie rechneten mit einer achtstündigen Fahrt bis zu dem Punkt, von wo es hinunter nach Fuka ging. An dieser Stelle wollten sie einen Funkwagen zurücklassen, der dort bis zur Beendigung des Überfalls warten sollte. Am Nachmittag kamen sie an Plätzen vorbei, um die noch vor ganz kurzer Zeit gekämpft worden war. Eine Stunde lang fuhren sie durch ein trauriges Trümmerfeld von verlassenen LKW, ausgebrannten Tanks und raupenlosen leichten MG-Trägern. Im Sand konnte man noch die schwarzen Stellen sehen, wo die Soldaten abgekocht hatten. Sie fuhren sehr vorsichtig, um nicht in halbausgehobene Splittergräben zu rutschen.

Als Stirling über eine Anhöhe kam, sah er in etwa 5 km Entfernung vor sich eine Kolonne gepanzerter Fahrzeuge quer durchs Gelände fahren.

«Jerries» meinte einer der Fahrer. Stirling und Gurdon stiegen aus und beobachteten die Schlange durch ihre Ferngläser. Die Art und Weise, wie sie dicht aufgerückt fuhren, liess auf Deutsche schliessen, aber die Wagen trugen britische Kennzeichen. «Kann sein, dass es eine unserer «Jock-Kolonnen»\* ist», meinte Gurdon.

Jock-Kolonnen – britische motorisierte leichte Panzer- und MG-Einheiten – wurden ja gelegentlich als Stosstruppunternehmen tief in die feindliche Front hineingeschickt, um die Aufmerksamkeit des Feindes vom Hauptangriff abzulenken.

Stirling begann zu fluchen ... «Haben diese Idioten im Hauptquartier es nicht für nötig gefunden uns das zu sagen?... Können die wirklich so dämlich sein?»

«Ja, sicher», meinte Gurdon, «aber es wäre ja auch möglich, dass es Jerries sind, mit erbeutetem britischem Material.»

\*\*»Dafür fahren sie zu schnell«, wandte Stirling ein. «Mit Beutefahrzeugen müssten sie langsamer sein. Aber es hat keinen Sinn zu rätseln, wir fahren besser weiter.» Bevor er jedoch wieder in seinen Wagen kletterte, meinte er: «Von nun an müsst Ihr wie Luchse auf feindliche Flugzeuge und Panzer aufpassen. Denkt daran, dass wir hier sowohl für britische als auch

\* Jock-Kolonne = eine von Brigadier Jock Campbell aufgestellte Kampfgruppe, die hinter den feindlichen Linien operierte.

\*\* Die nachstehenden beiden Absätze sind dem Buch «Born of the Desert» von Malcolm James Pleydell entnommen.

für Feindflugzeuge Ziele sind. Sollten wir angegriffen und getrennt werden, müsst Ihr alle in Richtung auf die Flugplätze fahren. Merkt Euch das gut. Umdrehen gibt es nicht. Auch wenn wir zu Ausweichmanövern gezwungen werden, der Kurs bleibt immer Nord, zu unseren Zielorten.»

Er klopfte seine Pfeife an seiner Schuhsohle aus und grinste sie mit einem schnellen scheuen Lächeln an. «Wird schon alles gut gehen», fügte er hinzu, «aber seid auf der Hut. So, und nun los!»

Nach einer halben Stunde Fahrt sahen sie am Horizont drei verdächtig erscheinende Lastwagen und kurz danach getarnte Zelte eines feindlichen Lagers, die sich deutlich gegen den Himmel abzeichneten. Sie machten einen weiten Umweg und kamen erst um 20.00 Uhr, als es schon dunkelte, am Steilhang an.



Stirling und Mayne trennten sich jetzt von den anderen und fuhren in Richtung Bagush. Ihre Gruppe bestand, ausser ihnen, aus neun Mann und drei Fahrzeugen. Stirling fuhr seinen Stabswagen, Mayne einen Jeep. Beide Wagen waren mit den neuerworbenen Vickers-K-MG ausgerüstet. Den Schluss machte ein Dreitonner mit Bomben, Handgranaten, Verpflegung, Wasser und Ersatzteilen.

Der Flugplatz von Bagush lag ca. 30 km entfernt. Das Gelände war schlecht, und die Wagen schafften nur einen Durchschnitt von fünf bis sechs Kilometern in der Stunde. Zweimal mussten sie wegen Reifenpannen, einmal wegen eines leckenden Kühlers halten. Es war 23.00 Uhr, als sie endlich die Küstenstrasse erreichten. In dreieinhalb Stunden hatten sie nur 12 km hinter sich gebracht. Nach einer Standortbestimmung errechneten sie, dass der Flugplatz noch weitere 16 km westlich liegen musste. Dem Bericht der Abwehrstelle im Hauptquartier zufolge war diese Strecke sehr stark befahren. Stirling beschloss, etwa 1 km vor dem Flugplatz eine Strassensperre zu errichten. Jedes feindliche Fahrzeug, das die Strasse entlangkam, sollte unter Beschuss genommen werden. Mayne sollte inzwischen auf dem Flugplatz arbeiten.

Die drei Wagen fuhren mit aufgeblendeten Scheinwerfern die Küstenstrasse entlang. Auf beiden Seiten dehnte sich die Wüste als gähnend

schwarze Leere. Sie konnten das Meer riechen, das keine 800 m entfernt lag. Aber nirgends war ein Licht zu sehen, nicht einmal ein Lagerfeuer von Arabern. Nur die unheimliche Unendlichkeit...

Stirling trat aufs Gaspedal. Er hatte es eilig, von der Strasse wegzukommen und seinen Hinterhalt aufzubauen, ehe irgendein feindliches Fahrzeug an ihm vorüberfuhr. Sollte die Kolonne, die sie gesehen hatten, wirklich eine ‚Jock‘-Kolonne gewesen sein, so würde der Feind möglicherweise in Alarmbereitschaft versetzt, und er wollte unter keinen Umständen Verdacht erregen, bevor er fertig war. Zwanzig Minuten später verlangsamte er das Tempo und fuhr holpernd von der Strasse weg. Maynes Jeep und der LKW folgten.

Bis zum Flugplatz, der an die Strasse grenzte, waren es noch fast 2 km. Maynes Trupp, der ausser ihm selbst noch fünf Mann umfasste, sollte zu Fuss gehen, die Bomben anbringen und zu den hier wartenden Fahrzeugen zurückkehren.

Stirling blieb mit drei Mann zurück. Mayne bekam eine halbe Stunde Vorsprung, bevor Stirling mit seiner Arbeit begann. Die Strassensperre war schnell errichtet. Innerhalb von zehn Minuten hatten sie zwei grosse Felsbrocken von einem kleinen Abhang auf der anderen Strassenseite hinuntergerollt und mitten auf die Fahrbahn geschoben. Die Männer postierten sich auf beiden Seiten, die Waffen schussbereit – und warteten.

Die Minuten verstrichen; nichts geschah. Nach einiger Zeit brummte Seekings: «Sieht nicht so aus, Sir, als ob heute Nacht hier viel los wäre.»

«Gemäss Bericht Abwehrabteilung der Armee: ‚zur Zeit starker Verkehr auf der Strasse Bagush-Fuka‘», antwortete Stirling ironisch.

«Arme Kerle», sagte Seekings mitleidvoll, «sie sind wie die Wetterfrösche, niemals haben sie ganz recht. Stimmt’s nicht, Sir?»

Eine Stunde lang lauschten die Männer angestrengt auf jedes Geräusch. Stirling sah auf seine Uhr. Es war 1.15 Uhr. Fünfzehn Minuten nach der Stunde X und noch keine einzige Explosion. Was war Mayne passiert? Weitere zwanzig Minuten vergingen und noch immer die gleiche Stille. Endlich ein Blitzstrahl und ein Donnern. «Jetzt gehen sie los», jubelte Cooper, «nun können wir es uns bequem machen, die Daumen drehen und zählen.»

Während der nächsten 40 Minuten gab es 22 Explosionen. Sie konnten die Flammen sehen. In der Dunkelheit schien alles viel näher zu sein. Das ganze wirkte wie ein Campingplatz mit unzähligen kleinen Lagerfeuern. «Captain Mayne scheint heute Nacht gut in Form zu sein, Sir», bemerkte Seekings. «Und Schwierigkeiten hat er anscheinend auch keine gehabt. Keinerlei MG-Feuer oder so.»

Mayne hätte nun jede Minute zurück sein müssen, aber es verging mehr als eine Stunde, bevor er und seine Leute auftauchten. Stirling hatte erwartet, ihn in äusserst gehobener Stimmung zu sehen, und wunderte sich über das mürrische Gesicht. «Diese verdammten Bomben wollten nicht funktionieren», schimpfte er. «Irgendjemand hat die Zünder zu früh eingesteckt.»

Er erzählte, dass der Flugplatz voll mit Maschinen gewesen sei, mindestens 40 Stück. Da zahlreiche Wachen patrouillierten, hätten sie mehr Zeit als sonst benötigt. «Es ist ganz sicher», schimpfte er weiter, «dass die Kolonne, die wir gesehen haben, eine unserer eigenen ‚Jock‘-Kolonnen war. Alles war in Alarmbereitschaft.»

Stirling nickte. «Das erklärt auch, warum auf dieser verdammten Strasse kein Verkehr ist. Die im Hauptquartier können sich auf etwas gefasst machen!»

Mayne erzählte, die Flugzeuge wären in mehreren Gruppen auf dem Areal verteilt gewesen. Er hätte seine Leute in vier Trupps aufgeteilt, und allen sei es gelungen, unbemerkt durch die Wachen hindurchzuschlüpfen. Sie hätten an 40 Flugzeugen Bomben angebracht und sich dann auf die Wüstenseite des Flugplatzes zurückgezogen. In einer Entfernung von ca. 800 m hätten sie dann gewartet, um sich das Resultat anzusehen.

Als die Explosionen nach der 22. Maschine aufhörten, konnten sie sich nicht vorstellen, was da passiert war. Die feindlichen Soldaten seien hin und her gerannt im heftigen Bemühen, die Brände zu löschen. Sie hätten Feuerlöschgeräte gebracht, aber allem Anschein nach nicht genügend Löschmittel, denn ein Teil der Maschinen hätte weitergebrannt. Es sei ein erhebender Anblick gewesen, nur wären eben zu wenig Flugzeuge in die Luft gegangen.

Nachdem er eine Bombe aus dem Sack eines Sergeanten untersucht hatte, fand Mayne die Lösung des Rätsels. Die Zünder waren feucht.

Er ging der Sache nach und stellte fest, dass sie 24 Stunden zu früh eingesteckt worden waren, anstatt, wie es hätte sein müssen, in der letzten Minute.

Es hatte keinerlei Sinn, jetzt eine Untersuchung zu beginnen, und daher war es schwierig zu klären, wer schuld war.

«Aber es ist bedauerlich», meinte Mayne, «20 weitere Flugzeuge stehen zu sehen, die richtig darauf warten, dass etwas passiert.»

Stirling hatte die ganze Zeit schweigend zugehört. «Ich hab' eine Idee», sagte er plötzlich, «lasst uns auf den Flugplatz fahren und die Flugzeuge vom Wagen aus abschiessen. Schliesslich haben wir zusammen acht R.A.F. Vicker-MG, die ja für den Abschuss von Flugzeugen konstruiert worden sind.»

«Keine schlechte Idee», meinte Mayne bewundernd.

«Wir werden das folgendermassen machen: Der Lastwagen wird drei Kilometer über den Flugplatz hinaus fahren und dort auf uns warten, während wir mit dem Stabswagen und dem Jeep direkt auf den Platz gehen. Dort wollen wir schnell unsere Runden drehen und so viele Maschinen zerstören, wie wir können. Anschliessend wird gleich dem Lastwagen nachgefahren.»

Es schien ein einfacher und vernünftiger Plan. Stirling und Mayne nahmen je zwei MG-Schützen für vorn und für rückwärts in ihre Wagen; die anderen Männer fuhrten mit dem LKW zum Rendezvousplatz weiter. Es dauerte noch zehn bis fünfzehn Minuten, um Waffen und Munition zu überprüfen, dann setzten sich auch die ‚Überfallwagen‘ in Bewegung.

Sie näherten sich dem Flugplatz an jenem Punkt, der von der Strasse am weitesten entfernt lag. Die Stille wirkte überraschend. Keine patrouillierenden Posten waren zu sehen. Anscheinend hatte der Feind sich zur Ruhe begeben, nach dem Motto, dass es wenig Sinn habe, die Stalltür zu verriegeln, wenn das Pferd bereits getürmt sei.

Stirling blieb stehen und flüsterte Mayne zu: «Bleib immer zehn Meter hinter mir, ich werde so in dem Gelände herumfahren, dass beide Wagen von der Breitseite aus feuern können.» Dann wandte er sich den MG-Schützen zu: «Denkt daran, niedrig halten und auf die Benzintanks zielen. Klar? Auf geht's!»

Der Überfall dauerte nicht länger als fünf Minuten. Die MG feuerten mit ohrenbetäubendem Rattern auf die in Gruppen zu fünf oder sechs stehenden Maschinen. Als die erste in Flammen aufging, hatte Stirling ein Bild von

der Lage. In jeder Gruppe gab es zwischen den ausgebrannten Gerippen noch ein oder zwei intakte Flugzeuge. Sie überquerten dreimal die Landepisten und schossen in sechs Flugzeuggruppen hinein; dann bog Stirling auf die Strasse ab und steuerte zum Treffpunkt.

Während der Dauer ihres Überfalls muss der Feind wie betäubt gewesen sein, denn nirgends gab es Widerstand. Als der Sabotagetrupps den Platz verliess, begannen allerdings einige Flakgeschütze zu ballern und ein paar Granaten zischten knapp an ihnen vorbei. Bald jedoch hatte sie die Dunkelheit verschluckt.

Die MG-Schützen zählten zwölf Brände. Wiederum war eine weite Fläche des Himmels hell erleuchtet. Und in der Tat, der Feuerschein konnte in einer Entfernung von 30 km auf dem Steilhang bei Fuka von den S.A.S.-Männern gesehen werden. Malcolm Pleydell, der Arzt, beschreibt die Szene in seinem Buch «Born of the Desert» wie folgt: «Im Westen, von uns aus gesehen, blitzte es plötzlich ganz furchtbar, und der Horizont wurde hell wie bei einem Wetterleuchten. Ein dunkelrotes Glühen überzog langsam den Himmel, und durch unsere Ferngläser konnten wir Brände erkennen, gross wie Stecknadelköpfe. ‚Das sind Major Stirling und Captain Mayne‘, riefen die Männer begeistert. ‚Wetten, dass dort was los ist!‘»

Als Stirling und Mayne den Lastwagen erreichten, errechneten sie, dass sie insgesamt 34 Flugzeuge zerstört hatten.\*



Zu gern hätte Stirling angehalten und eingehend mit Mayne über die neue Technik diskutiert. Aber sie durften bei der Fahrt durch die Wüste keine Zeit verlieren. Den Treffpunkt mit der L.R.D.G. konnten sie zwar auf keinen Fall vor der nächsten Nacht erreichen, aber beim ersten Morgenlicht mussten sie so weit wie möglich vom Flugplatz weg sein.

Es war so, wie Paddy Mayne es einmal treffend ausgedrückt hatte. Sabotage-Überfälle in der Wüste konnte man mit ausgedehnten Zechtouren vergleichen: Für das Vergnügen musste man am nächsten Morgen bezahlen. Der Rückweg war nicht nur ermüdend, sondern immer wieder durch Luftangriffe verteuert.

\* Eine Flugaufnahme am nächsten Tag zeigte, dass 37 Flugzeuge zerstört worden waren. Damit brachte es die S.A.S. auf insgesamt 180.

Als die Wagen über den zerklüfteten Boden rumpelten, überlegte Stirling, welche Landschaft das erste Licht wohl entschleiern würde. Manchmal war ein Wadi mit Höhlen und überhängenden Böschungen und manchmal eine trostlose Weite, die keinerlei Schutz oder Deckung bot, zu erkennen.

An diesem Morgen waren nun kein bewachsenes Fleckchen, kein verirrter Felsen zu sehen. Sie hielten an und berieten. Stirling und Mayne konnten durch ihre Feldstecher am Horizont einen grauen Streifen erkennen, der wie ein Bergrücken aussah. Aber wahrscheinlich waren es bis dahin noch gute 25 km, also eine Stunde Fahrt...

Es blieb jedoch nichts anderes übrig, als diesem Streifen zuzufahren. Sie würden die ganze Zeit nach Flugzeugen Ausschau halten müssen und anhalten, sollten sie eines erblicken; dann allerdings konnte man nur das Beste hoffen. Die nächsten Kilometer waren eine Nervenprobe; jede fünf Minuten, die ohne Fliegerwarnung verstrichen, schienen ein Geschenk des Himmels. Langsam konnten sie die Umrisse der vor ihnen liegenden Erhebung besser unterscheiden. Sie war langgestreckt und niedrig und vielleicht noch knapp 8 km entfernt. Ausgerechnet jetzt hatte der Lastwagen eine Reifenpanne, was einen Aufenthalt von zehn Minuten bedeutete.

Beim Weiterfahren entdeckte Stirling vor sich einen der kleinen kegelförmigen Hügel, die von den britischen Soldaten in der Wüste ‚pimple‘ genannt werden. Bis zu dem Höhenzug konnten es jetzt nur noch ca. 3 km sein. Mayne lag mit seinem Jeep in Führung, Stirling fuhr 800 m dahinter, und der Lastwagen folgte am Schluss mit einem Abstand von fast 2 km.

Als Fliegerwarnung kam, hatte Mayne gerade den Fuss der Anhöhe erreicht. Stirling lag noch immer 800 m zurück, aber nur wenige hundert Meter von dem ‚pimple‘ entfernt. Nur der LKW war noch eine ziemliche Strecke weiter hinten. Die Flugzeuge flogen sehr tief. Es handelte sich um eine Ghibli und zwei CR 42. Stirling und der Lastwagen stoppten sofort und hofften wider alle Vernunft, nicht gesichtet zu werden. Als aber die Ghibli sich selbständig machte, wussten sie, was ihnen bevorstand. Aus allen Rohren feuernd stürzte sie sich auf den Stabswagen. Die Kugeln knallten nur so gegen den felsigen Boden.

Die beiden anderen Maschinen konzentrierten sich auf den LKW. Die Männer waren abgesprungen und so weit wie möglich vom Wagen wegge-



laufen. Stirling beobachtete, wie die Ghibli kreiste, um nochmals den Stabswagen anzugreifen und zwei kleine Bomben zu werfen, die aber weit vom Ziel nur Sand und Steine aufspritzen liessen. Damit war ihre Munition verschossen, sie drehte ab und flog zurück.

Dreimal griffen die Jäger den LKW mit Bordwaffen an. Schliesslich gab es eine Explosion, und der Wagen begann zu brennen. Während dieses Manövers blieb Stirling eine kleine Verschnaufpause. Der ‚pimple‘ konnte kaum mehr als 400 m entfernt sein. Wenn er den Wagen bis dorthin bringen konnte, hätte er vielleicht eine Chance, ihn zu retten. Er brüllte seinen Männern zu aufzuspringen, drückte auf den Starter und donnerte davon. Sie erreichten den Fuss des Kegels, als die beiden Flugzeuge über ihm kreisten. Als das erste zum Angriff ansetzte, sauste Stirling auf die andere Seite des Hügels. Jetzt kam die zweite Maschine von der entgegengesetzten Seite, und wieder fuhr Stirling im Kreis. Viermal stürzten sich die Maschinen in verschiedenen Anflugwinkeln auf den Wagen und viermal fuhr Stirling, der sie nicht aus dem Auge liess, um den schützenden ‚pimple‘ herum.

Ihm war klar, dass die Flugzeuge ihn, wenn er das Spielchen noch länger ausdehnte, über kurz oder lang erwischen würden, darum brach er aus und nahm Richtung auf die Anhöhe. Kurz unter dem Gipfel gab es zwei oder drei grosse Felsblöcke, die eine Art Halbkreis bildeten. Vielleicht konnten die ihm Deckung geben. Um sie zu erreichen, musste er allerdings erst ganz hinauffahren und dann umkehren, um sich unter über ihren Überhang stellen zu können. Er sauste den Abhang hinauf, gerade als die Maschinen sich wieder auf den Wagen stürzten; wie durch ein Wunder verfehlten sie ihn. Er erreichte die Höhe und sah, dass es keinen Weg zu den Felsen hinunter gab – nur eine etwa 6 m hohe Steilwand. Es blieb nichts anderes übrig, als den Wagen stehen zu lassen und in Deckung zu laufen. Jetzt werden sie ihn erwischen, dachte Stirling bei sich. Und tatsächlich, mit den letzten Feuerstössen schafften sie es. Eine Kurve ziehend drehten sie ab und verschwanden.

Die Männer aus dem ausgebrannten Lastwagen erhoben sich und liefen zur Anhöhe. Niemand war verwundet, aber als einziges Transportmittel gab es nur noch Maynes Jeep. Es war ihm gelungen, ihn unter dem Überhang

einer Höhle zu parken. Mayne hatte sein Bestes getan, um das feindliche Feuer von Stirling abzulenken. Wie wild hatte er auf die Flugzeuge geschossen, die sich jedoch nicht verwirren liessen. Jetzt kam er angelaufen und fragte, ob vielleicht jemand mitfahren wolle.

«Vorher wollen wir erst einmal frühstücken», lachte Stirling.

«Alles im Eimer, Sir», sagte einer der Feldwebel. «Die ganze schöne Ladung, Benzin, Wasser, Verpflegung und Ersatzteile, alles mit dem Laster zum Teufel gegangen.»

«Nicht alles», erklärte Mayne, «wir haben noch etwas Hartbrot und Schokolade – und hier ist eine Flasche Whisky.»

Sie beschlossen bei der Anhöhe zu bleiben, bis der Dunst der Mittagshitze Luftangriffe unwahrscheinlich machen würde. Ein Wachtposten wurde aufgestellt, und die übrigen Männer fanden Schattenplätze, wo sie sich zum Schlafen hinlegten. Um 12.00 Uhr brach die hungrige, durstige und ungepflegte Gesellschaft wieder auf. Die restlichen 50 km schafften sie in drei Stunden. Sie kamen als erste Gruppe am Treffpunkt an.



Der Bergrücken, auf dem der Rendezvous-Platz lag, schien geradezu heimatische Bequemlichkeit zu bieten. Die zurückgebliebenen Soldaten hatten aus den weichen Kreidewänden Nischen oder sogar Höhlen ausgeschlagen, die ihnen richtige Deckung boten. Die Rückkehrer assen erst einmal ordentlich, dann setzten sie sich in die Schatten der Lastwagen, lachten und diskutierten. Ihre Müdigkeit war durch Essen, Geborgenheit und fröhliche Gesellschaft verflogen. Sie machten Witze und erzählten ihre Geschichten mit klassischer Untertreibung und Humor.

Der Rest der Einheit kam in den nächsten fünf oder sechs Stunden, mit Ausnahme der Gruppe unter den Lieutenants Warr und Schott, die mit Timpson nach Sidi Barani gegangen waren und erst in einigen Tagen zurück erwartet wurden. Die ersten, die zurückkamen, waren jene Männer, die Stirling und Mayne oben auf der Anhöhe bei Fuka verlassen hatten. Diese Gruppe war in drei Trupps unterteilt worden. Zwei davon, ein englischer unter Bill Fraser und einer aus Freien Franzosen unter Lt. Jordan, hatten gemeinsam den Hauptflugplatz angegriffen.

Der dritte Trupp unter Laurie Pike, einem R.A.F.-Offizier, der zur S.A.S. abgestellt war, hatte den Ausweichplatz zum Ziel genommen. Alle waren

auf Schwierigkeiten gestossen, weil die Rollfelder sehr gut bewacht wurden. Die Franzosen liefen einer Streife direkt in die Arme. Ein italienischer Posten rief sie an. Jordan antwortete auf deutsch und gab vor, ein befreueter Spähtrupp zu sein. Der Wachtposten verstand ihn zwar nicht, aber sein Misstrauen war für einige Minuten beruhigt. Die Männer sausten zu jener Ecke des Flugplatzes, wo einige Messerschmitt 109 F standen. Bevor dem Wachtposten ein Licht aufgegangen war und er Alarm geben konnte, schafften sie es, an acht Flugzeugen Bomben mit 10-Minuten-Zündern anzubringen. Dann gingen Leuchtraketen hoch, ein Breda-Maschinengewehr und mehrere Maschinenpistolen eröffneten das Feuer. Einer der Franzosen wurde am Daumen verwundet, aber es gelang ihnen allen, den Flugplatz zu verlassen und heil wieder am Rendezvous-Platz einzutreffen. Auf ihrem Rückweg hatten sie acht Explosionen gehört.

Dieser Angriff stürzte Bill Fraser jedoch in eine katastrophale Situation. In dem Augenblick, als die Leuchtraketen hochgingen und den Flugplatz in Helligkeit tauchten, wollten er und seine Leute gerade zwischen zwei Wachhäuschen durch den Stacheldrahtzaun kriechen. Augenblicklich brach die Hölle los. Aus jeder Richtung schienen Waffen zu feuern. Fraser entschied sich für schnellsten Rückzug. Auch Arthur Sharpe musste seinen Einsatz unterbrechen. Der Lärm hatte die Posten dieses Flugplatzes alarmiert, der keine 2 km entfernt lag. Immerhin schaffte er es noch, sechs Bomben zu legen, bevor er sich zurückziehen musste.

Während dies alles vor sich ging, wollte Robin Gurdon sein eigenes Sabotage-Unternehmen durchführen. Er war mit einem Lastwagen die Küstenstrasse entlanggebraust, bis er an eine Kantine und einen Parkplatz gekommen war. In die Kantine hatte er Handgranaten geworfen und mit der Maschinenpistole hineingeschossen. Dann hatte er auf dem Parkplatz 30 Fahrzeuge in die Luft gesprengt.

Der von Jellicoe und Zirnheld geführte Trupp kam als letzter zurück. Sie hatten die Flugplätze von El Daba nicht angreifen können, denn knapp bevor Stirling zu seinem eigenen Einsatz abfahren wollte, hatte er den Funkpruch erhalten, dass Daba nicht länger genutzt würde.

Er hatte sie daraufhin auf die Strasse Fuka-Galal dirigiert – «um mutmasslich fliehende feindliche Kolonnen ‚zu bestrafen‘» (wie Sandy Scrat-

chley es nannte). Jellicoe und Scratchley waren fast eine Stunde an der Strasse gesessen, aber niemand kam durch. Zirnheld hatte mehr Glück. Er und drei Franzosen waren einige Kilometer weitermarschiert und auf einen stationären Lastwagen, eine Zugmaschine für Flugzeuge und einen Wohnwagenanhänger gestossen. Sie hatten deutsch sprechen gehört und waren herangekrochen. Aufspringend, die Waffen schussbereit, hatten sie die Deutschen aufgefordert, sich zu ergeben. «Nein, nein tedeschi», rief einer der Deutschen vergnügt zurück. Er hielt die Angreifer für verrückte durchgedrehte Italiener. Es kam ihm gar nicht in den Sinn, dass ein feindliches Kommando so weit hinter ihrer eigenen Front auftauchen könnte. Die Franzosen machten ihnen schnell klar, dass der Überfall kein Scherz sei. Sie hefteten Bomben an die drei Fahrzeuge und warteten, bis sie explodierten. Dann führten sie ihre Gefangenen zurück zu den eigenen Wagen. Der Fahrer des Lastwagens war ein Feldwebel, die beiden anderen 18jährige Angehörige des Luftwaffenbodenpersonals, die erst vor wenigen Wochen nach Afrika gekommen waren. Sie wurden zum Treffpunkt gebracht und ein paar Tage später mit einem LKW nach Kairo transportiert.



## *Die Qattara-Senke*

Um 3.00 Uhr war die Kolonne schon wieder unterwegs. Den Anlass für diesen frühen Aufbruch hatte eine italienische Macchi gegeben, welche am frühen Abend im Tiefflug über den Rendezvousplatz geflogen war. Einer der MG-Schützen der Long Range Desert Group hatte den Kopf verloren und auf sie geschossen. Bei dem darauffolgenden Duell war keine Seite zu Schaden gekommen, aber es bedeutete, dass der Platz nun keine sichere Deckung mehr bot. Zum Ärger aller musste unbedingt ein neuer Schlupfwinkel gesucht werden. Gegen 1.00 Uhr nachts waren die Männer fluchend damit beschäftigt, ihre Fahrzeuge zu beladen; eine Stunde später fuhren sie geräuschvoll aus dem Buschwerk, in westlicher Richtung, hinein in die Wüste. Bevor es Morgen wurde, hatten sie bereits 40 km hinter sich. Bei Tagesanbruch sahen sie einen ca. 150 m hohen und einige Kilometer langen Höhenzug vor sich, der nach Deckungsmöglichkeiten aussah. Und tatsächlich wurde dieser für die nächsten drei Wochen ihre Ausgangsbasis.

In der nachfolgenden Nacht feierte die S.A.S. ein Fest. Jemand hatte aus Kairo einige Flaschen Rum mitgebracht. Nach dem Abendessen setzten sie sich in einem durch drei oder vier LKW gebildeten Kreis zusammen, sangen, tranken und waren vergnügt unter dem herrlich glitzernden Sternenhimmel der Wüstenacht. Es war ein merkwürdiges Bild, diese sich gegenseitig Volkslieder vorsingenden Engländer und Franzosen und die mit verwunderten Gesichtern danebensitzenden deutschen Gefangenen. Viele der Männer trugen Bärte; einige hatten in Streifen gefaltete Tücher um den Kopf geschlungen, wie Piraten des 18. Jahrhunderts. Als ihnen keine Lieder mehr einfallen wollten, kam einer auf die Idee, dass jetzt die Deutschen an der Reihe seien. Nach einigem Zureden waren die Gefangenen bereit und sangen – natürlich weit besser als die anderen. Begeistertes Pfeifen und donnernden Applaus gab es, als sie mit ‚Lilli Marlen‘ ihren Gesangsvortrag beendeten.

Die Zuhörer waren vom deutschen Gesang so angetan, dass sie grosszü-

gig die Rumflasche kreisen liessen. An Derek Rawnsley, dem von der R.A.F. zur S.A.S. abgestellten Offizier, fanden die Gefangenen besonderen Gefallen; sie vertrauten ihm sogar ihre Sorgen an. Dabei erzählten sie u.a. auch, dass El Daba Rommels wichtigster vorgeschobener Flugplatz sei. Nein, erklärten sie, unbenutzt sei der nie gewesen.

Diese Nachricht erregte Stirlings Wut. Er hatte sowieso schon genug Grund zur Klage über das Hauptquartier. Am nächsten Morgen sandte er aus dem Funkwagen von Robin Gurdon einen Funkspruch nach Kairo, wobei er seine Worte nicht gerade auf die Goldwaage legte. In einem offiziellen Bericht über die Ereignisse in dieser Zeit heisst es:

«In einer Mitteilung an die Abwehrstelle beim Hauptquartier des Heeres unterstrich Major Stirling ausdrücklich, dass eine gute Gelegenheit, die feindliche Luftwaffe lahmzulegen, durch einen Befehl verspielt worden sei, der den Angriff dieser Flugplätze untersagte. Ausserdem hob er hervor, dass man ihn nicht davon in Kenntnis gesetzt hätte, dass eine Jock-Kolonnie in der Nacht vom 7. zum 8. mit Verspätung ihre Erkundungen durchführen würde. Nähere Angaben über lohnende Zielobjekte seien ebenfalls nicht durchgegeben worden. Ferner fehle ihm jede Information darüber, wie viele deutsche Flugzeuge auf welchen Plätzen lägen, oder auf welchen Plätzen sie zusammengezogen würden. Auch Angaben über feindliche Versorgungslager oder Befehlsstellen seien nicht bei ihm eingegangen.»

Bisher hatte die S.A.S. in mondlosen Perioden jeweils vielleicht ein Dutzend Überfälle ausgeführt, war dann zu ihren Basen zurückgekehrt, um sich mit Nachschub zu versehen, und im folgenden Monat erneut wieder aufgebrochen. Dieses Mal beabsichtigte Stirling, alle paar Tage zuzuschlagen, um dem Feind keine Zeit zum Atemholen zu geben. Dies konnte er aber nur erreichen, wenn sein Nachschub laufend aufgefüllt und ihm täglich Abwehr-Berichte vorgelegt wurden.



Stirlings Streit mit dem Hauptquartier entsprang nicht so sehr laufenden Meinungsverschiedenheiten, sondern vielmehr einer grundsätzlich total unterschiedlichen Meinung über die Funktion der S.A.S. Vom Standpunkt des

Hauptquartiers aus gesehen, war die Nichterfüllung seiner Forderungen verständlich. Die Deutschen standen bei El Alamein, wodurch sich die Gedanken des Generalstabs natürlich auf die Bedürfnisse der 8. Armee konzentrierten. Stirling sollte sehen, wie er zurechtkam. Lagen Abwehrberichte vor, die auch ihn betreffen konnten, würden sie ihm geschickt, aber speziell für ihn welche zu sammeln, war zuviel verlangt. Schliesslich war die S.A.S. nur eine Sabotage-Einheit, zeitweise zwar ausserordentlich erfolgreich, zugegeben, aber keineswegs unentbehrlich.

Und eben gegen diese Einstellung kämpfte Stirling. Sechs Monate lang hatte er versucht, dem Hauptquartier zu beweisen, dass seine Einheit sehr viel mehr sein konnte als nur eine Sabotagegruppe. Er hatte das Gefühl, eine neue Technik für die moderne Kriegsführung entwickelt zu haben. Hätte er ausreichende Unterstützung, gäbe es nichts, was er nicht schaffen könnte. Er hatte bewiesen, dass er in feindliche Häfen eindringen, dreissig bis vierzig Flugzeuge in einer Nacht zerstören und Verbindungswege unterbrechen konnte. Was er anstrebte, war nicht nur gerade soviel Unterstützung, dass er einmal im Monat imstande war, diese Überfälle durchzuführen, sondern soviel Hilfe, dass er den Feind laufend unter Druck setzen konnte. Bekäme er Personal und Nachschub in genügend grossem Umfang, davon war er überzeugt, wäre es ihm möglich, die feindlichen Nachschubwege laufend zu unterbrechen. Durch beharrliche ‚Angriffe‘ aufs Hauptquartier erreichte Stirling im Allgemeinen das, was er für seine Einzeloperationen haben wollte; aber er hatte es noch nicht geschafft, dass ihn das ‚Management‘ auf breiterer Basis akzeptierte.

Im Gegenteil, seine Hartnäckigkeit, – die unentbehrlich war, wenn er in der Lage sein wollte, überhaupt weiterzumachen, – hatte ihm im Hauptquartier eine gewisse Gegnerschaft eingetragen. Es war das ewig alte Lied. Die konservativeren Elemente empfanden es als Beleidigung, dass man ihm gestattete, als unabhängige Einheit zu operieren. Nach ihrer Auffassung bestand seine Aufgabe nur in Sabotage. Weshalb war er dann nicht einer der halb-militärischen Einheiten wie z.B. der S.O.E.\* angeschlossen?

\* S.O.E. = Special Operation Executive war eine dem Geheimdienst unterstellte Einheit für besondere Einsätze.

In den letzten paar Monaten hatte Stirling recht beängstigende Gerüchte über diese Organisation vernommen. Einer der Führer der S.O.E. war an ihn herangetreten und hatte ihm einen Zusammenschluss vorgeschlagen. Und im Hauptquartier war ihm von mehr als einem Offizier nahegelegt worden, dass eine Verbindung mit dieser Einheit das Richtige für ihn wäre. Die Leute verfügten über eine ausgezeichnete Ausrüstung und genossen hohe Prioritäten. Aber Stirling blieb hart. Für ihn war die S.A.S. weder ein Zweig des Geheimdienstes noch eine Sabotagegruppe. Die S.A.S. blieb in seinen Augen eine rein militärische Formation mit soldatischer Disziplin. Was er seinen Vorgesetzten beizubringen versuchte, war die Tatsache, dass militärische Taktik mit der Zeit gehen müsste; mit sehr kleinen tödlichen Waffen hätten heute zwei oder drei Männer die Möglichkeit, die Arbeit eines ganzen Regiments zu leisten.

So sah der Kampf zwischen Stirling und seinen Vorgesetzten aus. Er war entschlossen, seine Unabhängigkeit bis zu jenem Tag zu verteidigen, an dem es ihm gelungen sein würde, das Hauptquartier von der tatsächlichen Schlagkraft der S.A.S. zu überzeugen, und an dem er sie als neue Kriegswaffe einsetzen konnte. Um dies zu erreichen – darüber war er sich im klaren – musste er laufende Erfolge aufweisen. Seine ganze Energie war auf dieses Ziel ausgerichtet, und er genierte sich in keiner Weise, den Leuten im Hauptquartier mit seinen Wünschen zur Last zu fallen. Die Tatsache, dass die Deutschen bei El Alamein standen, argumentierte er, sei ein Grund mehr dafür, dass man ihm die angeforderte Ausrüstung und die gewünschte Zahl Leute bewilligte. Leutnant Timpson schrieb in sein Tagebuch: «Durch dass David mit aller ihm zur Verfügung stehenden Kraft einen 400%igen Erfolg anstrebte, konnte er, nach normalen Massstäben gemessen, 100%ige Resultate verzeichnen.»



So sahen die Kämpfe aus, die hinter den Kulissen ausgefochten wurden. Den Männern der S.A.S. erschien Stirling immer gleichmässig kühl und gelassen. Er fuhr selten aus der Haut oder erhob auch nur die Stimme. Er sass da, sog an seiner Pfeife, beugte sich über Landkarten, diskutierte über Pläne mit seinen Offizieren und wirkte stets so, als sei er hundertprozentig auf den nächsten Einsatz konzentriert.



In den letzten paar Wochen wurde er weithin berühmt. Der deutsche Rundfunk erwähnte den ‚Phantom Major‘ immer häufiger. Er beschrieb ihn als den Führer einer Bande britischer ‚Desperados‘, die wilde Überfälle hinter den deutschen Linien tätigten. Später, als der Feind mehr Material über ihn zusammengetragen hatte, tauchte er sogar in Rommels Tagebüchern auf. Der Generaloberst bezog sich auf die laufend stattfindenden Überfälle und schrieb: «Einsätze dieser Art wurden unter Befehl von Oberst Stirling durchgeführt. Diese zwischen Kufra und Qattara arbeitenden Kommandos operierten manchmal sogar bis in die Cyrenaika hinein, wo sie erhebliche Verwüstungen anrichteten und die Italiener ernsthaft beunruhigten.»\*

Es war aber nicht nur der Feind, der Stirling als Gegner besonders fürchtete und erwähnte. Obgleich die Nennung der S.A.S. von der Zensur verboten war, machten seine Geschichten die Runde in der gesamten 8. Armee. «Jung, gross, gut aussehend und verwegen», schrieb Lt. Col. Peniakoff (Popski)\*\*, «war er (sehr gegen seine natürliche Bescheidenheit) zur Heldenfigur des Krieges im Mittleren Osten geworden. Er hatte das erste S.A.S.-Regiment aufgestellt und ausgebildet, und zwar zuerst als Fallschirmjäger und dann für den Erdkampf in Jeeps. Mit Mayne und einigen Freunden brachte er die feindlichen deutschen Truppen nach der Schlacht in erhebliche Verwirrung. Voll Schwung und kühlen Mutes erweckte er bei seinen Männern eine leidenschaftliche Ergebenheit und führte sie in spannendste Abenteuer. Wofür wir uns abrackern mussten, das gelang ihm aus dem Handgelenk.»\*\*\*

Popski war nicht der einzige, den Stirlings seltene Führeigenschaften faszinierten. David Lloyd-Owen, der am Ende das Kommando über der L.R.D.G. hatte, sah in Stirling eine der grossen Figuren des Krieges. Einen Mann von undefinierbarem Zauber, dem es gelang, von seinen Leuten zu fordern, was er wollte, und die es noch glücklich machte, seine Forderungen

\* B.H. Liddel Hart: ‚The Rommel Papers.‘

\*\* ‚Popski‘ war in Belgien von russischen Eltern geboren. Während des Ersten Weltkriegs studierte er in Cambridge, wurde dann Ingenieur, liess sich 1924 in Ägypten als Zuckerraffineriebetreiber nieder. Er sprach mehrere Sprachen, darunter fließend arabisch. Sein Hobby waren Wüstenfahrten im Auto. Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, bot er der britischen Armee seine Dienste an. Er wurde zum Offizier befördert und zu den libysch-arabischen Verbänden versetzt. Er leistete ausgezeichnete Arbeit bei der Organisation und Führung der Araber gegen den Feind.

\*\*\* Peniakoff: Private Army = Die Geisterarmee

erfüllen zu können. «Er besass eine Macht über Menschen, wie ich sie vorher nicht erlebt hatte», schrieb Lloyd-Owen. «Ich glaube, hätte David von seinen Männern verlangt, am hellichten Tage mitten in eine feindliche Panzerdivision hineinzuspringen, sie wären ihm ohne Widerrede gefolgt, überzeugt davon, dass er einen Weg finden würde, um die Tanks zu zerstören und sie als stolze Sieger wieder herauszuführen.»\*

Welche Eigenschaften waren es nun, die die Menschen veranlassten, ihm so willig zu folgen? Fitzroy Maclean schrieb, dass er zu seinen Unternehmungen das mitbrachte, «was Lawrence ‚das vernunftwidrige Bisschen‘ nannte – ähnlich einem Eisvogel, der durch den Tümpel schiesst; ausserdem nie versiegende Kühnheit und die Gabe zur gewagten Improvisation, welche den Feind wieder und wieder überraschte.»\*\*

Das alles stimmte. Aber die Kühnheit beruhte auf einem fast unheimlichen Verständnis der Psychologie des Krieges. Es war nicht Aufgabe der S.A.S., den Feind in Kämpfe zu verwickeln, sondern ihn zu überlisten. Stirling kannte die Vorteile genau, die sich aus dem Überraschungsmoment und der schützenden Dunkelheit ergaben. Er besass die ganze Schlauheit eines auf dem Land aufgewachsenen Sportsmannes, und er wusste auch, wann es Zeit war, sich zurückzuziehen. Seine Beharrlichkeit war Leistung und keine Heldentat, aber die S.A.S. wurde für beides berühmt.

Aus all dem geht hervor, dass die Ergebenheit, die Stirling in seinen Männern erweckte, auf Vertrauen beruhte. Dieses Vertrauen wurde u.a. auch durch die erstaunlich niedrigen Ausfälle bei seiner Einheit gerechtfertigt. Untermuert wurde dieses Vertrauen ausserdem durch die Tatsache, dass Stirling von seinen Männern niemals etwas verlangte, was er nicht selbst zu tun bereit war.

In der britischen Armee dürfte es bestimmt nur wenige Befehlshaber gegeben haben, die für Planung und Organisation ihrer Einheit verantwortlich und gleichzeitig regelmässig selbst im Einsatz waren. Stirling besass einen kaltblütigen und ungewöhnlichen Mut. Was Furcht bedeutete, schien er gar nicht zu wissen. Der Grund hierfür war nicht etwa mangelnde Vorstellungs-

\* David Lloyd-Owen: «The Desert My Dwelling Place».

\*\* Fitzroy Maclean: Eastern Approaches.

kraft, sondern überdurchschnittliche Konzentration auf die gerade zu erledigende Aufgabe.

Die Franzosen sahen in ihm einerseits eine dem Märchenbuch entstiegene Persönlichkeit und andererseits den typisch exzentrischen Engländer. Sie fanden, dass seine sanfte Stimme und seine guten Manieren in einem frappierenden Gegensatz zu seiner unglaublichen Härte stünden, wenn es zum Kampf kam. Einer der Franzosen äusserte Malcom Pleydell gegenüber: «Ihr Major ist ein merkwürdiger Mensch. Während wir feuerten, drehte er sich zu mir um und sagte, ‚mir macht es Spass, auf diese Italiener zu schiessen, Ihnen auch?‘» Dabei schüttelte er in offensichtlicher Bewunderung den Kopf und lächelte uns an. «Und die ganze Zeit wirkt er so gutherzig und nett.»\*

\*

Stirlings guter Ruf hat viele neue Offiziere und Mannschaften unter seine Fahne gebracht. Als erster war Mike Sadler von der L.R.D.G. zur S.A.S. übergewechselt. Das war wirklich ein wertvoller Zugang, denn jetzt konnte sich die S.A.S. nicht nur auf ihre eigenen Transportmittel, sondern auch auf ihre eigene Navigation stützen. Sadler war ausserordentlich erfolgreich in seinem Beruf und bei den Männern besonders beliebt. Ruhig und bescheiden, umgab ihn stets eine Atmosphäre des Vertrauens, die auf seiner Selbstsicherheit beruhte. Die L.R.D.G. gab ihn nur höchst ungern frei, da sie aber mit der S.A.S. in so gutem Einvernehmen lebten, liessen sie ihn ziehen.

Noch weitere alte Freunde hatten sich Stirling angeschlossen. Da war Carol Mather von der Welsh Guard\*\*. Klein, munter und quicklebendig. Er war mit der Layforce in den Mittleren Osten gekommen. Dann der Stadtmensch Steve Hastings, ein Kamerad von den Scots Guards, ferner Sandy Scratchley, den Stirling von London her kannte. Scratchley züchtete Rennpferde und war einer der besten Herrenreiter Englands. Er brachte es sogar noch in der Wüste fertig, das saloppe Aussehen eines Pferdehändlers zur Schau zu tragen. Ferner gab es David Russel, der von der S.I.G. herüberwechselte, wo er Captain Buck geholfen hatte, seine aus deutschen Juden

\* Malcolm James (Pleydell): ‚Born of the Desert‘

\*\* Welsh Guard = Britisches Gardeinfanterieregiment.

aus Palästina bestehende Einheit auszubilden; und schliesslich noch Chris Bailey, der aus dem Hauptquartier der 8. Armee gekommen war.

Stirling freute sich über den Zugang neuer Offiziere, aber keiner von ihnen blieb auf die Dauer bei der S.A.S., wenn er es nicht verstand, mit den erprobten und zuverlässigen Unteroffizieren und Mannschaften gut auszukommen. «Stirling hat ein durch und durch demokratisches System eingeführt», schrieb John Lodwick in «The Filibuster» (Die Freibeuter), in dem der Wert, insbesondere der Offiziere, weniger von ihren eigenen Aussagen oder ihren augenscheinlichen Leistungen abhing, sondern vielmehr davon, wie ihre Untergebenen sie einschätzten. Nach einem Einsatz unter Führung eines der neuen Offiziere, würde Stirling zwar mit dem armen Teufel ein Glas Bier trinken, sich dann jedoch (einem Judas gleich) zu seinen Feldweheln hinüberstehlen: «Na, Sergeant, wie ist es gegangen?»

Fand Stirling einen Grund zur Unzufriedenheit, so konnten sich die Offiziere recht schnell nach einem anderen Betätigungsfeld umschauchen.



In der Nacht vom 12. auf den 13. Juli fand wieder eine Serie von Überfällen statt. Fünf Trupps brachen am 11. abends zu ihren Angriffszielen auf. Drei von ihnen, unter Jordan, Bill Fraser und Paddy Mayne, sollten sich die drei Flugplätze um Fuka vornehmen; die beiden anderen, unter Führung von Jellicoe und Martin, sollten auf Grund der Gefangenen-Information die Flugplätze von El-Daba angreifen.

Nur zwei der Gruppen war ein Erfolg beschieden. Paddy Mayne zerstörte 15 Flugzeuge und Jordan weitere 7. Die übrigen Trupps gerieten in Schwierigkeiten. Der unter Jellicoe, zu dem auch Carol Mather und Steve Hastings gehörten, war Angriffen aus der Luft ausgesetzt, wobei zwei seiner drei Jeeps verloren gingen. Sie kehrten – neun Mann hoch – in einem schwerbeschädigten Wagen zum Treffpunkt zurück. Die Löcher in ihrem Kühler hatten sie mit Plastik von ihren Bomben verstopfen müssen.

Auch Frasers Gruppe kehrte arg mitgenommen heim. Da einer seiner Jeeps mit Vickers-K-MG ausgerüstet war, hatte er versucht, das gleiche zu

tun, was Stirling und Mayne in der vergangenen Woche getan hatten, nämlich einen Angriff vom Auto aus. Unglücklicherweise war der Jeep in einen Splittergraben gerutscht; ihn wieder herauszubekommen verursachte ihnen enorme Mühe. Der Feind war aufgestört, und bald war der Himmel durch Leuchtpatronen erhellt. Eine ziellose Schiesserei hatte begonnen, in deren Verlauf es ihnen gelungen war, zu entkommen.

Zuletzt kamen Martin und Lt. Zimheld mit ihrem Trupp, begleitet von der Gurdon Patrouille der L.R.D.G. Fünf Kilometer von El Daba hatten Feindflugzeuge sie gesichtet und unter Feuer genommen. Robin Gurdon war gefallen. Er hatte nicht widerstehen können, auf einen Jäger zurückzuschossen. Zwei- oder dreimal war die Maschine auf ihn heruntergestossen, bis sein Wagen in Flammen aufging, und er tödlich verwundet worden war.

Gurdons Tod war ein tragischer Verlust, denn dies hätte sein letzter Einsatz sein sollen. Sein Entschluss war gefasst, er wollte sich von der L.R.D.G. zur S.A.S. versetzen lassen und sollte dort Stirlings Stellvertreter werden. Nach Jock Lewes Tod hatte Stirling laufend nach dem richtigen Mann gesucht, der die organisatorische und ausbilderische Tätigkeit für die Einheit hätte übernehmen können. Jetzt würde die Verantwortung wohl weiter für unbestimmte Zukunft auf seinen Schultern lasten.



Die S.A.S. war zwei Wochen von ihrer Basis Kabrit abwesend gewesen, Verpflegung und Munition waren knapp und acht Fahrzeuge ausser Gefecht gesetzt worden. Stirling beschloss daher, da nichts anderes übrig blieb, eine kleine Gruppe am Rendezvousplatz zurückzulassen und mit den restlichen Leuten einen Blitzabstecher nach Kairo zu machen, um den erforderlichen Nachschub zu holen. Er selbst wollte mit George Jellicoe und ein paar anderen mit drei Jeeps vorausfahren. Paddy Mayne und Sandy Scratchley sollten, begleitet von einer Long Range Patrouille, mit sieben oder acht Lastwagen folgen. Wenn alles klappte, würden sie in einer Woche wieder am Rendezvousplatz zurück sein.

Jellicoe und Stirling starteten gleich nach dem Mittagessen. Mayne und Scratchley folgten ein paar Stunden später. Sie wussten aus Funkberichten, dass der Weg auf dem Rand der Qattara-Senke jetzt von den Deutschen gesperrt war.

Die einzige Abkürzung, die blieb, bot die Senke selbst. Diese Durchquerung erwies sich aber als nicht so einfach. (Die nierenförmige Senke hat eine Länge von 240 km und eine Breite von ca. 120 km.) Auf den Karten von vor dem Krieg war die Senke zwar eingezeichnet, wurde jedoch wegen des Salzsumpfes am Boden des Beckens als unpassierbar angesehen. Die zerklüftete Kruste des Sumpfes – gerade stark genug, um das Gewicht eines einzelnen Menschen zu tragen – würde jeden LKW langsam aber sicher auf Nimmerwiedersehen versinken lassen. Es gab aber ein oder zwei schmale Pfade über den Sumpf, von denen der bekannteste ‚Kaneitra Crossing‘ genannt wurde. Mit seiner harten, aus versteinertem Salz gebildeten Oberfläche, war er jahrelang als Karawanenweg benutzt worden. Etwas weiter südlich gab es noch einen zweiten Pfad, der ebenfalls grössere Gewichte tragen konnte.

Obschon diese Durchquerungen, wohlbekannt waren, galten die Pfade als zu unzuverlässig und trügerisch für das Befahren mit schweren Wagen. Im vergangenen Monat hatte die Long Range Desert Group jedoch beide Wege ausprobiert. Timpson war mit sechs LKW durchgefahren, desgleichen Gus Holliman, der eine ganze Reihe von Fahrzeugen und 250 Mann aus der Garnison Jaghub auf diesem Wege nach Kairo gebracht hatte. Doch diese schweren Belastungen waren dem Weg nicht sehr gut bekommen. Holliman hatte gemeldet: «Kaneitra für weitere Durchquerung unbenutzbar, weil vollkommen zerstört.»

Unter diesen Umständen entschieden Mayne und Scratchley, dass sie nach dem Abstieg auf den Boden des Beckens den weiter südlich gelegenen Pfad benutzen würden. Dies blieb jedoch nicht ihr Hauptproblem. Der Feind hatte mitbekommen, dass die Engländer das Becken durchqueren wollten. Es kreisten daher laufend Aufklärer, sowohl über der Senke, als auch über den Zufahrtswegen. Die Senke musste also entweder bei Nacht oder während des Mittagsdunstes durchfahren werden. Sie errechneten, dass die Strecke über den Flugsand ca. 50 km lang war, das bedeutete nicht mehr als drei bis vier Stunden. Da die Fahrt über den Karawanenweg jedoch ungeteilte Aufmerksamkeit erforderte, würde es das Beste sein, sie am Tag zu machen.

Sie verliessen die Wüstenbasis am Nachmittag. Nach ihrer Berechnung würden sie bei einbrechender Dunkelheit auf dem Qaraweg sein und in der

gleichen Nacht noch den Boden der Senke erreichen. Am nächsten Morgen könnte die Sumpffahrt dann beginnen. Alles verlief planmässig, aber als sie sich dem Rand des Beckens näherten, wurden sie von drei feindlichen Flugzeugen gesichtet und unter Beschuss genommen. Ausser einem Lastwagen, der ausbrannte, geschah weiter kein Unglück. Der getroffene LKW hatte Munition geladen, und Sandy Scratchley erinnert sich noch heute an die Kaltblütigkeit dreier Männer, die vom lichterloh brennenden Wagen die Räder abmontierten, «weil wir vielleicht die Reifen noch brauchen werden!»

Die Nacht verbrachte die Kolonne in der Senke. Am nächsten Morgen hatten sie bis zum Sumpf noch eine 40 km lange problemlose Strecke zu fahren. Die Landschaft wurde immer fremdartiger und schreckenerregender: Vor ihnen kilometerweit zerklüfteter Salzboden; über ihnen eine unbarmherzig sengende Sonne in blauem Himmel – und hinter ihnen, im Norden, Felsmassen bis zu dreihundert Meter hoch aufragend. Diese aus Kalkstein bestehenden Felsen waren durch Erosion und Wind in Jahrhunderten zu mächtigen seltsamen Gestalten geformt worden. Es sah aus, als ob eine Schar gigantischer Wasserspeier auf sie herabgrinste und sie verspottete.

Um 12.00 Uhr wünschte jeder von ihnen im geheimen, «hätten wir uns doch nur für die Nachtfahrt entschieden.» Gnadenlos brannte die Sonne, und die Hitze war so stickig, dass selbst Sprechen zur Anstrengung wurde. Der Boden war stark zerklüftet; die Wagen kamen nur wenige Kilometer in der Stunde vorwärts. Der Rauch aus den Motoren, gemischt mit den aufsteigenden Hitzeschwaden, machten jeden Reifenwechsel zur Qual.

Einige der Männer trugen Araber-Kopfbedeckungen, die sie immer wieder in die mitgeführten Wasserkübel tauchten, was jedoch vergebene Liebesmüh' war, denn der Stoff fing sofort zu dampfen an.

Der vor Sandy Scratchley fahrende Wagen hatte Schwierigkeiten, anscheinend bekam der Vergaser kein Benzin. Der Fahrer stellte fest, dass die Hitze schuld war. Das Benzin in den unter der Haube liegenden Leitungen verdampfte, bevor es den Vergaser erreichte. Er war jedoch so geschickt, um eine wirkungsvolle Abdeckung der Leitungen zu improvisieren, so dass der Wagen weiterfuhr.

Um 16.00 Uhr hatten sie das Schlimmste – den trügerischen Salzmorast – hinter sich. «Der Boden wurde zur glatten Ebene aus sandigem Kies»,

schrieb Scrachtley. «Alle Mühen waren vergessen, jetzt ging es mit 50 km/h oder mehr dahin, wodurch ein kühlender Fahrtwind entstand. Die Sonne verschwand hinter dem Rand der Senke, man konnte wieder an etwas anderes als ans Atmen denken. Wir müssen gut 280 km hinter uns gebracht haben, vom westlichen Rand der Senke bis dort, wo wir uns zum Essen und Schlafen niederliessen, mitten im welligen Gelände, auf dem da und dort einige verkrüppelte Akazien standen. Ein Aufklärer unbekannter Nationalität überflog uns am Nachmittag in grosser Höhe, erregte aber keinerlei Aufmerksamkeit, da sich auch die Späher ausruhten. Ohne an etwas anderes zu denken, genossen wir einen wunderschönen Wüsten-Sonnenuntergang, bei dem zeitweise der ganze Horizont in Flammen zu stehen schien.

Am anderen Morgen setzten wir unsere Fahrt fort. Die Farbe des Bodens wechselte mit seiner Oberflächenstruktur. Aus Kies und Sand wurden Steine und Sand.

Schliesslich folgte Bodenwelle auf Bodenwelle, so dass wir von Horizont zu Horizont fuhren, um auf dem letzten Wellenkamm dann die drei Dreiecke der Pyramiden von Mena unter uns zu erblicken. Das seltsame Farbspektrum im Abendlicht bedeutete, dass wir uns Wasser, Zivilisation und Dreck näherten.»

Als sie in Kairo eintrafen, stiessen sie auf Stirling, der am vorhergehenden Nachmittag angekommen war. Er hatte, da er im Jeep gefahren war, doch den Kaneitraweg riskiert.





## *Der Jeep-Angriff*

Die dreissig Zurückgebliebenen führten in Stirlings Abwesenheit ein recht trostloses Leben und warteten sehnsüchtig auf seine Rückkehr. Da ihr Lager nur 65 bis 80 km von den feindlichen Küstenflugplätzen entfernt lag, wurde es häufig überflogen; die Gefahr der Entdeckung war ständig vorhanden. Deshalb durften sie sich bei Tag kaum bewegen; sie lebten in dem langen, 150m hohen Steilhang wie Kaninchen in ihrem Bau. Die Jeeps und Lastwagen hatten sie in ausgeschlagenen Unterständen im Hang untergebracht und mit Netzen und Buschwerk getarnt. Vom ersten Morgenlicht bis zum Eintritt der Dunkelheit konnten sie praktisch nichts anderes tun, als unter den LKW oder in den Höhlen herumliegen, in der glühenden Hitze von Fliegen geplagt, vor SICH hin fluchen und warten.

Sie hatten sich in mehrere Gruppen geteilt; die Franzosen lebten in einer Höhle, die Briten in einer anderen, 800 m entfernt liegenden. Die Patrouille der Long Range Desert Group, die Robin Gurdon unterstellt gewesen war, lag in ihrem eigenen Versteck, und drei Kilometer weiter nördlich hatte die neuseeländische Patrouille, die unabhängig arbeitete und nicht Stirlings Kommando unterstand, ihren Lagerplatz.

Das britische Kontingent umfasste 20 Mann und drei Offiziere, Steve Hastings, Carol Mather und Malcolm Pleydell, den Arzt. Über ihrer Höhle hielt stets ein Posten Wache. Er sass oben auf dem glühend-heissen Steilhang, schaute nach allen Seiten in die unendliche bräunlich-gelbe Einöde und wurde alle zwei Stunden abgelöst.

«Wir hatten dauernd Angst, dass der Feind unseren Schlupfwinkel aus der Luft oder durch Spähtrupps entdecken würde», schrieb Carol Mather. «Von allen Seiten und um den Fuss der Felsen führten Spuren zu unserem Hang, wir mussten daher verdammt aufpassen und alle Vorsicht walten lassen. Glücklicherweise stand ein breites Felsmassiv direkt im Norden, und dieses zeigte keinerlei Spuren. Aber unten, um den Felsen herum, lag wie

eine Schicht Talk-Puder, vom Vorbeifahren der zahllosen Räder; und es kostete uns eine Menge Zeit, diese Spuren zu verwischen.

Steve Hastings und ich schoben jeden Tag Wache, zusammen mit den Männern auf dem ‚Pimple‘ – oben auf dem Felsmassiv. Von dort aus hatte man eine gute Übersicht über die gesamte Umgebung. Mit unseren Feldstechern suchten wir die trostlose Landschaft ab und starteten Minuten lang auf Staubwolken und Fahrzeuge, die so aussahen, als ob sie auf uns zukämen, nur um sich dann als Fata Morgana aufzulösen.

Die schlimmste Zeit war mittags, wenn über allem ein rosa Schimmer schwebte und die Landschaft sich zu heben und zu senken schien; da hatten nur schmerzliche Gedanken in unseren Köpfen Platz, und die Zukunft schien rabenschwarz, ein endloses Nomadenleben in trostloser Wüste.

Bei Sichtung feindlicher Flugzeuge oder Spähtrupps pflegten die Wachen einen Alarmpfiff zu geben. Wir schafften ihn jedoch bald ab, weil wir ihn zu nervenaufreibend fanden. Stattdessen sollte der Posten langsam heruntersteigen und uns erzählen, was er gesehen habe. Wir wollten dann beraten, welche Massnahmen zu ergreifen seien. Im Allgemeinen bestanden diese darin, dass wir ein paar Fliegen mehr totschiessen und der Wache mitteilten, sie solle uns nicht mehr stören, ausser sie könne beweisen, dass das Lager von Deutschen angegriffen würde, der Weltuntergang gekommen oder sonst irgendeine grössere Katastrophe im Anzug sei.

Der Abend brachte stets eine bessere Stimmung. Manchmal sassen wir um die noch glimmende Asche unserer Kochstelle herum, rauchten und liessen das grosse Kochgeschirr, ‚big dixie‘ genannt, mit einer Mischung aus Rum, Limone und Wasser kreisen. Das Gemisch war so gut dosiert, dass es uns die Hässlichkeit des Tages vergessen liess und die Nacht in etwas Sanftes, Mitfühlendes verwandelte.

Manchmal gingen wir auch am Fusse des Steilhangs entlang zu den Neuseeländern, lagen dort faul auf dem Rücken, starteten in die Sterne und tauschten so nebenbei die Neuigkeiten des Tages aus. Besuchten wir Jordan, Martin und Zimheld im Unterstand der Franzosen, so wurde bestimmt viel gesungen und gelacht, eine Menge von Kairo gesprochen, von Mädchen und von Kinos. Meistens blieben wir gleich über Nacht und schliefen dort.

Am frühen Morgen pflegten Steve und ich dann von der Behausung der

Franzosen, die aus nicht mehr als einem Haufen Felsblöcke bestand, zurück in unsere Tageshöhle zu gehen, ganz in der Nähe der sogenannten Küche. Hier verbrachten wir den Rest des Tages. Diese Bleibe war eine lange niedrige Grotte, mit weichem Sandboden. An einer Seite wölbte sich der Felsüberhang bis zum Boden, wodurch ein kühler geschlossener Raum entstand, an dessen äusserstem Ende eine mickrige Palme wuchs. Im Höchsthalle konnten drei Mann darin liegen, dann hatte gerade noch ein Moskitonetz Platz, das sozusagen von der ‚Dachrinne‘ herabhing und uns recht gut schützte.

Trat man ein, musste man erst einmal den Fliegen, die mit hineingekommen waren, den Garaus machen. Dann liess man sich bei «The Virginians», «Seven Pillars of Wisdom» oder «For whom the Bell tolls»\* nieder. Die beiden letzten Bücher kamen unserer eigenen Situation zu nahe und waren für meinen Geschmack bedrückend, mit ihren Erzählungen erzwungener Arabienreisen und des Schicksals derjenigen, die hinter der Front in Spanien gekämpft hatten. Die einzigen Ausweichmöglichkeiten boten Thackeray und Schlafen, was sich gut ergänzte. Im Kalkstein über unseren Köpfen konnten wir eine Vielzahl versteinertes Meeresfossilien und Muscheln sehen, und wir hatten genügend Musse zu überlegen, auf welche seltsame Weise die wohl hier hereingekommen sein mochten. Gewöhnlich fing es damit an, dass Steve fragte: «Es würde mich doch interessieren, wie diese Muscheln hier hereingelangt sind?» Meine Antwort pflegte zu lauten, dass diese Gegend einmal unter der Meeresoberfläche gelegen haben musste. Und das war dann meist das Ende der Unterhaltung.»

Trotz aller Befürchtungen der Zurückgebliebenen hatte der Feind keine Suchtrupps ausgesandt, um sie aufzuspüren. Stirling hat sich immer wieder darüber gewundert, dass die S.A.S.-Trupps, wenn sie erst einmal die kurze Strecke von 15 bis 20 km vom Küstenstreifen weg waren, vor den Erdtruppen sicher sein konnten. Der Feind versuchte jeweils, sie durch Aufklärungsflugzeuge aufzuspüren und dann aus der Luft, durch Beschuss oder

\* The Virginians = ‚Die Virginien, nicht ins Deutsche übersetzter Roman von Thackeray, einem englischen Schriftsteller des 19. Jahrhunderts.  
Seven Pillars of Wisdom = ‚Die sieben Säulen der Weisheit‘ von Th. E. Lawrence. Lawrence organisierte 1916-1918 die Beduinenaufstände gegen die Türken.  
For whom the Bell tolls = ‚Wem die Stunde schlägt‘ von Ernest Hemingway, amerikanischer Schriftsteller, Teilnehmer am spanischen Bürgerkrieg 1936-39.

Bombenabwurf, zu vernichten. Bisher waren sie jedoch noch nie (mit Ausnahme der Suchtrupps, die auf Stirling und Mayne in der Ebene von Bengasi angesetzt worden waren) auf der Erde verfolgt worden.

Die einzige Erklärung hierfür ist, dass sich Rommel bis zum Sommer 1942 gar nicht im klaren darüber war, was ihm hier gegenüberstand.

Anfangs hielt er die Überfälle sehr wahrscheinlich für Zufallstreffer und erkannte gar nicht, dass sie von einer Dauerorganisation durchgeführt worden waren, deren Schlagkraft ständig wuchs. Einige Wochen später, wie der Leser bemerken wird, korrigierte Rommel diese Unterlassungssünde, indem er Spezialeinheiten aufstellte, um diesen Gegner zu bekämpfen.

Stirling konnte auch nie begreifen, warum es der Feind während des ganzen Afrikafeldzuges den Briten nicht nachmachte und die Wüstenflanke des Gegners für eigene Spähtruppunternehmen ausnutzte. Der Grund dafür war, dass sowohl die Deutschen als auch die Italiener gegen unbewohnte Gebiete eine tiefe Abneigung hegten, während die Briten von ihnen fasziniert waren. Sachverständige haben zu diesem Phänomen die Theorie aufgestellt, dass ein grosses seefahrendes Volk sich ganz selbstverständlich zu dem gewaltigen, auf keiner Karte erfassten Wüstenland hingezogen fühle. Meer und Wüste haben viel Gemeinsames. Um sie zu durchqueren muss man für beide die Navigation beherrschen, und beide erwecken die gleichen Gefühle von Einsamkeit, Kameradschaft, Entdeckergeist und Abenteuerlust.



Nach acht Tagen wurde die Ernährung- und Wassersituation kritisch. Am späten Nachmittag meldete der Wachtposten schwarze Punkte am Horizont. Die Offiziere liefen hinauf und spähten durch ihre Feldstecher, um festzustellen, ob es sich um Feind oder Freund handle. Die Punkte wurden grösser und wandelten sich schliesslich in klar erkennbare Jeeps. Stirling kehrte zurück.

Bald darauf bahnten sich 20 brandneue Jeeps ihren Weg den Steilhang herunter, alle ausgerüstet mit Vickers-K-MG, und dazu einige Drei-Tonner. Stirling kam in die Höhle, beladen mit Tabak, Rum, neuen Pfeifen, ,Turkish

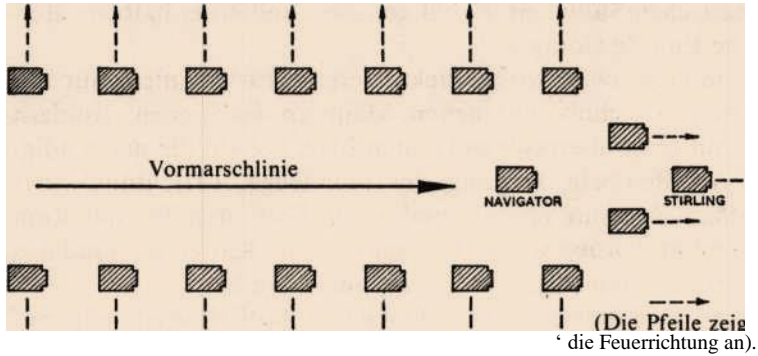
Delight', einer klebrigen aromatischen Süssigkeit, Rahat genannt, und einer halben Literflasche Eau de Cologne.

Seine Gegenwart wirkte elektrisierend. Er war nicht nur mit neuem Nachschub und neuen Männern erschienen, sondern auch mit einer überraschend neuen Idee. Sobald die notwendigsten Arbeiten wie Tarnung der Fahrzeuge, Errichtung einer Windham-Antenne erledigt und grosse Portionen Tee mit Rum konsumiert worden waren, breitete er seine Karten im Sand aus und erklärte den Männern, was er im Sinne hatte.

Einer der Flugplätze im Fuka-Gebiet, Sidi Haneish, bekannt als Landeplatz 12, diente als Rommels Versorgungsplatz für alle zur Front fliegenden oder von der Front kommenden Flugzeuge. Aufklärer hatten berichtet, dass er immer gerammelt voll mit Flugzeugen war, darunter eine grosse Zahl Ju 52, jene Transportmaschinen, an denen der Feind, laut Abwehrberichten, grossen Mangel litt. Stirlings Plan bestand darin, sämtliche Flugzeuge auf dem Platz bei Vollmond durch einen massierten Jeep-Angriff zu vernichten. Eine solche Taktik war vollkommen neu; und da die Deutschen bei Vollmond keine Angriffe erwarteten, würden die S.A.S.-Männer den wertvollsten Aktivposten auf ihrer Seite haben: völlige Überraschung.

18 Jeeps sollten teilnehmen. Bei Annäherung an den Verteidigungsgürtel des Platzes würden sie in Linie nebeneinander fahren. Auf ein Zeichen Stirlings würden sie das Feuer mit einem Schauschiessen von Leuchtgeschossen eröffnen, um die Verteidiger zum Schweigen zu bringen und den Eindruck grosser Verbandsstärke zu erwecken. Auf dem Flugplatz angelangt, wollte er eine grüne Leuchtpatrone abfeuern und sie würden zu einer neuen Formation einschwenken – zwei Kolonnen mit zwei Verbindungsjeeps zu dem sie anführenden Jeep von Stirling, d.h. eine Art Keilordnung mit zwei Schenkeln. «So wird das aussehen», sagte er und zeichnete ein Schema in den Sand.

Die Keilordnung hatte er gewählt, um zwischen zwei Reihen von Flugzeugen hindurchzufahren; so könnten die Waffen der drei vorderen Jeeps nach vorn, auf die Verteidiger des Platzes gerichtet sein, die anderen MG alle nach aussen, auf die abgestellten Flugzeuge. Sie würden über eine erhebliche Feuerkraft\* verfügen, erklärte Stirling, denn jeder Jeep sei mit vier Vickers MG bestückt, mit einer Feuerleistung von 1'000 Schuss in der Minute. Zwei MG seien in einen Stahlständer direkt vor dem Mann neben dem Fahrer mon-

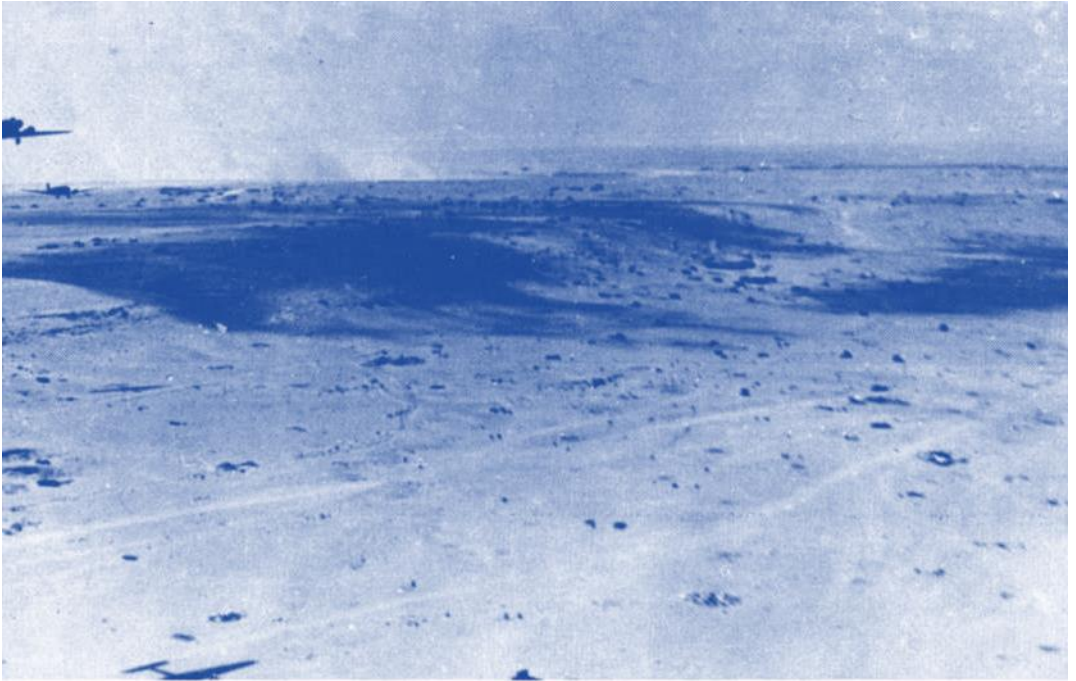


tiert und zwei weitere hinten, mehr auf der rechten Seite. Wenn 68 Maschinengewehre gleichzeitig das Feuer eröffnen würden, müsste die Wirkung verheerend sein.\*

Am Schluss sagte Stirling, dass der Überfall in der folgenden Nacht stattfinden würde. Aber geübt müsste die Sache werden, genau wie man auch Tanzfiguren einstudieren müsste. Um Mitternacht machte sich also die merkwürdige kleine Karawane auf den Weg in die Dunkelheit und inszenierte ihre unheimliche Kostümprobe. Die Jeeps formierten sich in Linie nebeneinander und in Reihe hintereinander, wobei sie so eng aufrückten, dass nur jeweils 5 m zwischen ihnen lagen. Dann schoss Stirling die grüne Leuchtpatrone ab, und die Fahrzeuge schwenkten in Keilordnung. Dieser Drill bezweckte nicht nur die Perfektion der Formationsfahrt, sondern war eine Sicherheitsmassnahme. Bei gleichzeitigem Schiessen so vieler Waffen, könnte eine falsche Bewegung lebensgefährlich werden. Für die Fahrer war das Ganze eine Qual – das reinste Hasardspiel. Sie mussten sich nämlich nicht nur auf ihre Fahrzeuge konzentrieren, sondern auch noch darauf achten, ihren eigenen MG-Schützen nicht im Wege zu sein. «Jedes MG feuerte nach aussen», schrieb Carol Mather. «Da ich Fahrer im letzten Wagen in der linken Reihe war, feuerte mein vorderer Schütze an meinem Gesicht vorbei und der rückwärtige an meinem Hinterkopf\*\*». Es war daher

\* Sadler, der Navigator, sollte hinter Stirling in der Mitte der Keilspitze fahren, ohne seine Waffen gebrauchen zu können.

\*\* Die Wagen hatten Linkssteuerung.



Versorgungs-JU's (Junkers JU 52) im Tiefflug über der lybischen Wüste.

Nomaden in der CYRENAIKA (oft Nachrichtenbringer oder Zuträger für Freund und Feind).

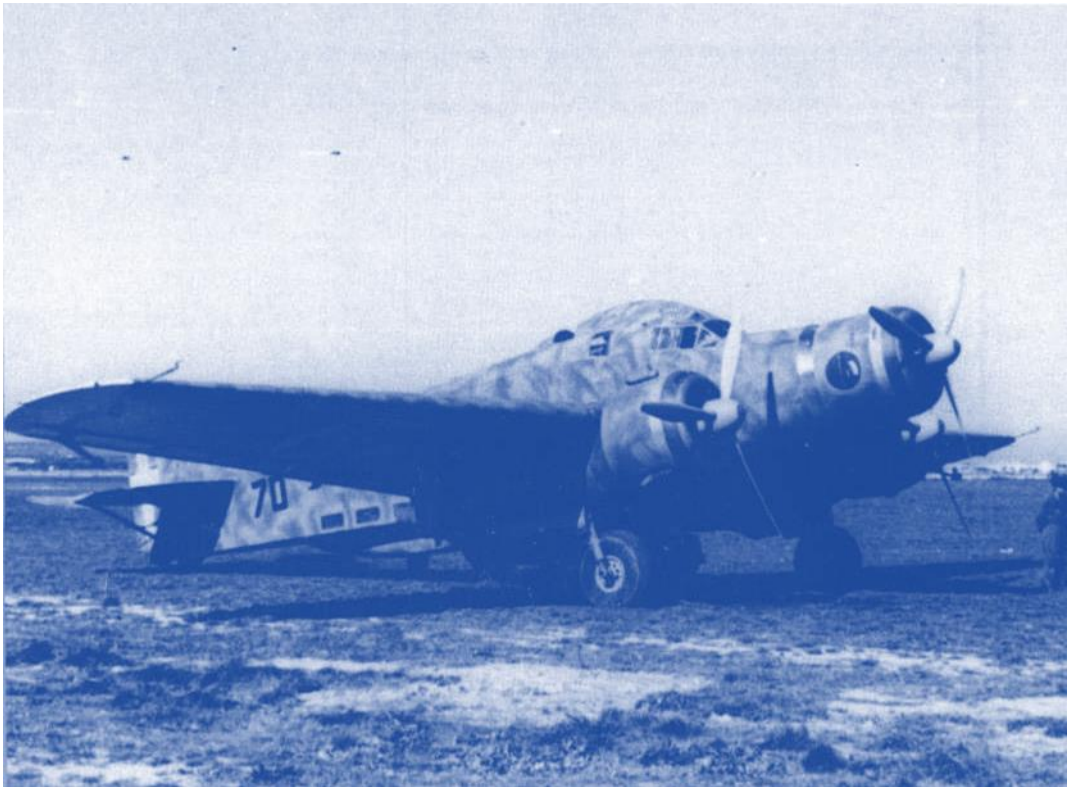




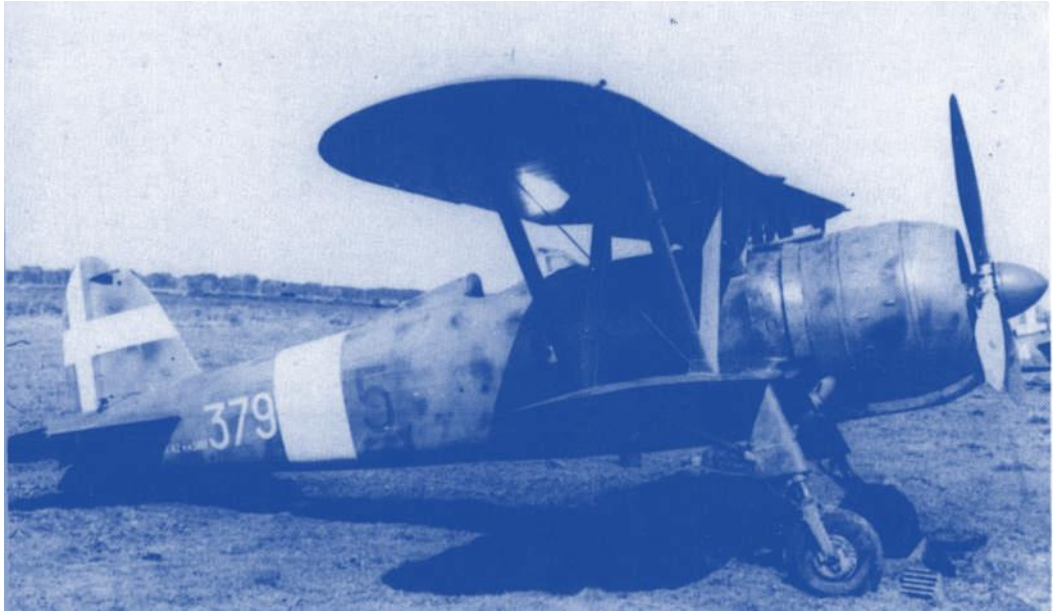


«ARCO PHILANORUM» Italienischer Triumphbogen bei Agedabia an der Via Balbia.

Italienisches Bombenflugzeug SAVOIA-MARCHETTI

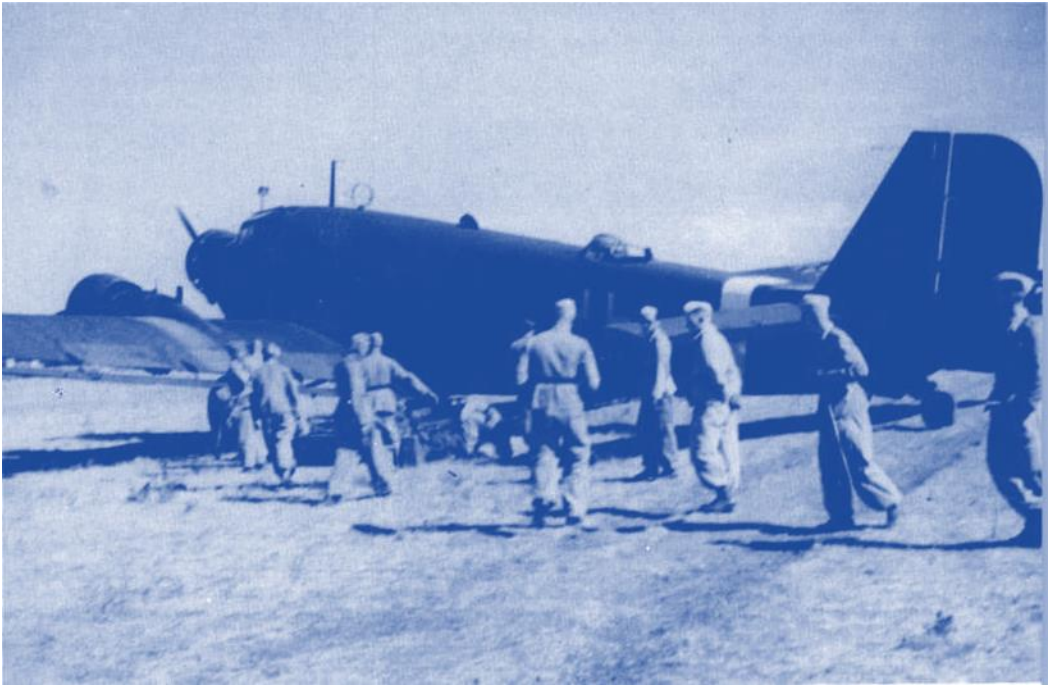






**Fiat CR 42, der ital. Jäger am Beginn des Afrika-Feldzuges Ein Fahrzeug brennt nach Explosion in der Wüste**





Eine JU 52, die u.a. oft als Soldatentransportflugzeug verwendet wurde.



S.A.S.-Trupp im Einsatz

lebenswichtig ganz ruhig zu sitzen, und ich durfte mich weder nach vorn noch nach rückwärts beugen.»

\*

Vor 3.00 Uhr kamen die Männer nicht zum Schlafen, und beim ersten Tageslicht waren sie schon wieder auf den Beinen. Die Jeeps hatte man in einem tief in den Berg hineingehenden, niedrigen Stollen, ungefähr 2 km hangaufwärts, abgestellt, und bald ähnelte das geschäftige Treiben der Goldgräberszene aus Walt Disney's Film ‚Die sieben Zwerge« Die Männer hämmerten und sangen, während sie neue Räder oder Reifen montierten; andere nahmen Waffen auseinander und reinigten diese; wieder andere saßen in einer Ecke und fertigten Sprengladungen an, umgeben von einem Durcheinander von schwarzem Isolierband, Zeitzündern, Zündkapseln, Zündschnüren und einer Menge von Stangen schlecht riechendem 808\*, so wie Plastik-Sprengstoff.

In den Morgenstunden erschienen noch einige weitere Drei-Tonner, vollbepackt mit Wasser, Benzin, Sprengbomben und Verpflegung; sogar ein Werkstattwagen mit Ersatzteilen traf ein. Die Offiziere prüften Benzin- und Wasservorräte und verteilten Notrationen und Fluchtpäckchen. George Jellicoe, Stirlings rechte Hand für Nachschubfragen, sass vor einer Dose saurer Drops und versuchte, das unmögliche Problem zu lösen, wieviel Material nun wirklich unbedingt mitgenommen werden musste. Paddy Mayne hatte sich unter einem riesigen Moskitonetz schlafen gelegt, den Kopf gegen einen Jeep gestützt und die Füße unter einen anderen geschoben. Stirling kämpfte mit den aus dem Hauptquartier eintreffenden Funksprüchen, die so widersprüchlich waren, dass er wütend eine gotteslästerliche Antwort zurücksandte, die zumindest Funkstille zur Folge hatte.

Die Abfahrt der Gruppe war auf Sonnenuntergang festgesetzt. Der Flugplatz Sidi Haneish lag 65 km entfernt. Der Angriff sollte gegen 1.00 Uhr morgens stattfinden. Falls alles gut ging, bedeutete dies für die S.A.S.-Männer, dass sie drei Stunden oder mehr Dunkelheit zur Verfügung haben würden, um geeignete Deckungsmöglichkeiten zu finden, bevor das unvermeidliche Flugzeug auf der Suche nach ihnen auftauchte. Der gesamte Zeitplan hing von der Genauigkeit der Navigation ab. Es bedurfte grosser Kunstfer-

\* 808 = Eine englische Dynamitart.

tigkeit, um einen Konvoi mitten in der Nacht durch eine konturlose Landschaft genau zum Zielort zu führen. Aber jedermann war überzeugt: mit Mike Sadler als Navigator würde die Aufgabe bestens gelöst werden.



Vor Sonnenuntergang sammelten sich die Jeeps. Jeder Wagen war mit einem Offizier oder Unteroffizier als Fahrer, sowie einem vorderen und einem rückwärtigen MG-Schützen besetzt. In Stirlings Jeep sassen die getreuen Cooper und Seekings. Stirling und Mike Sadler sollten den Konvoi führen. Während der Wartezeit liessen die Männer immer wieder ihre Motoren auf vollen Touren laufen. Endlich kam das Zeichen zur Abfahrt. «Einer nach dem anderen fuhren wir hinaus», schrieb Steve Hastings. «Der weiche Sand am Fuss des Steilhangs spritzte nach beiden Seiten, und mit in ihren Aufhängungen schaukelnden und klirrenden Waffen ging es hinaus auf den festen Boden der Wüste.

Anfangs konnte man das Gelände gut erkennen. Wir fuhren in keiner bestimmten Formation, und die Fahrer wählten ihren Weg etwas links oder rechts von ihrem Vordermann und folgten seiner Staubwolke. Gelegentlich stiess ein Jeep an einen Steinbrocken oder einen Geländehöcker, dann klapperten die Waffenmonturen, und die Kanister und Munitionskästen hinten im Wagen krachten gegeneinander. Meistens ging es mit 30 km/h über flachen Kies- oder Sandboden. Hin und wieder stiessen wir auf kleine Anhöhen oder Hänge. Dann gab es einen Stau, bis wir einen Weg hinauf oder hinunter gefunden hatten. Der Staub wurde dichter, und die Motoren heulten auf beim Schalten der Gänge. Hinauf fuhren die Jeeps, einer hinter dem anderen, um dann in der Ebene wieder fächerförmig auseinanderzustreben.»

Eine Dreiviertelstunde später war der Mond aufgegangen. Vor sich konnten sie die Piste nach Siwa liegen sehen. Stirling gab das Zeichen zum Halt. Mike Sadler stieg aus, um sein Stativ für den Theodoliten aufzustellen und eine Standortbestimmung vorzunehmen. In dieser Nacht nahm er es besonders genau. Konnte er die Kolonne nicht haargenau auf den Flugplatz bringen, wäre unter Umständen das ganze Unternehmen in Frage gestellt worden.

Je weiter sie kamen, desto schwieriger wurde das Vorwärtskommen für

die Jeeps. Die Felsbrocken und Furchen, die nicht zu erkennen waren, hatten erheblichen Reifenverschleiss zur Folge. Insgesamt gab es 15 Reifenpannen, und jede kostete fast fünf Minuten, während der ganze Konvoi warten musste.

An einer Stelle kamen sie an eine Felswand, die unerklimmbar schien. Stirling schickte zwei Jeeps vor, um einen Weg hinauf ausfindig zu machen. Die anderen sassen rauchend herum und unterhielten sich gedämpft. 15 Minuten später kehrten die beiden Fahrer zurück und berichteten, dass sie 400 m weiter vorn eine mögliche Piste gefunden hätten. «Der Pass entpuppte sich als ein Wadi, dessen Böschung ungefähr 6 m hoch und ausserordentlich steil abfallend war», schrieb Hastings. «Im Wadi-Schatten war es stockdunkel. Der erste Jeep stiess auf halber Höhe gegen einen Steinbrocken und rutschte seitlich zur Talsohle hinunter. Die Zähne der Getriebe knirschten laut, als die Fahrer mit aufjaulenden Motoren einer nach dem anderen die Böschung hinaufhopsten oder jagten. Von meinem Platz am Ende des Konvois aus konnte ich nichts sehen, ausser den bizarren Umrissen der Felsen und den Silhouetten der Jeeps, wenn diese über den Wadirand holperten, einen Moment verweilten und dann mit kreischenden Motoren im niedrigen Gang der Sicht entschwanden, wie ein Rudel mechanisierter Wölfe.»

Da die Männer bereits drei Stunden hinter dem Steuer sassen, gab Stirling das Zeichen zum Halt. Er und Sadler stiegen aus, breiteten eine Karte über die Motorhaube ihres Jeeps und studierten sie beim Schein einer abgeblendeten Taschenlampe. Die Besatzungen der übrigen Jeeps kamen heran und scharten sich um sie. Stirling teilte ihnen mit, dass die Kolonne seiner Berechnung nach ca. 50 km zurückgelegt hätte. Der Flugplatz müsste also 15 km entfernt Kurs Nord liegen. Jeder sollte nochmals seine Waffe und Munition genau überprüfen. Sie würden natürlich noch einmal halten kurz vor dem Platz, um in Linie nebeneinander aufzufahren.

Die Fahrt dauerte noch ungefähr 45 Minuten. Dann kamen sie an den Rand eines langgestreckten Höhenrückens und konnten das wellige Gelände, das sich unter ihnen ca. 30 km bis zur Küste hinzog, genau erkennen. Am Himmel waren Wolken, in die der Mond ein- und wieder auftauchte und dabei unheimliche Schatten auf die Erde warf. War das ein Schatten oder ein Fahrzeug genau vor ihnen auf dem Weg? Stirling fuhr langsamer.

Eine leichte Brise kam auf und trug den bitter-süssen Geruch eines Schlachtfeldes zu ihnen heran. Vorbei ging es an ausgebrannten Tanks und Lastwagen und an den Körpern toter Soldaten, die lagen, wo sie gefallen waren.

Mehrere hundert Meter fuhr der Konvoi durch diese erschütternde Szenerie. Dann wurde der Boden weicher, und sie wussten, dass sie die Wüste verlassen hatten und sich dem bewohnten Küstenstreifen näherten. Nach weiteren 30 Minuten hielt Stirling abermals an. Sadler sprang aus dem Jeep und sagte: «Nach meiner Berechnung ist es kein Kilometer mehr bis zum Flugplatz. Er liegt direkt vor uns.»

Es schien unmöglich. Nirgends ein Lebenszeichen; nur Stille und Wüste. Stirlings Vertrauen in Sadlers Navigation war jedoch so gross, dass er die Erklärung ohne weitere Fragen zur Kenntnis nahm. Leise gab er den Männern Befehl, in Linie nebeneinander einzuschwenken. «Und denken Sie daran, Sie bleiben in dieser Formation, bis Sie das Zeichen für Reihe bekommen. Fertig, losgeht's.»

Die Jeeps fuhren nebeneinander in fünf Meter Abstand. Sie fuhren sehr langsam, denn auf diesem schlechten Boden war es schwer, Richtung zu halten. Erst preschte der eine, dann der andere vor und fiel wieder zurück. Alle 18 Fahrzeuge waren im Licht des Vollmonds deutlich zu sehen. Der Boden war uneben und rissig, ab und zu rutschte ein Rad in ein unbemerktes Schlagloch. Die MG-Schützen sassen angespannt, die Daumen auf den Auslösern, die Waffen waagrecht vor sich ausgerichtet.

Plötzlich durchfuhr alle ein furchtbarer Schreck: 600m von ihnen entfernt, wurde das Gelände plötzlich taghell beleuchtet. Es kam so überraschend, dass die Männer vorerst nicht begriffen, was geschehen war. Dort, direkt vor ihnen, lag das von Scheinwerfern in Licht getauchte Flugfeld. Sie waren bestimmt gesichtet worden, und dies musste die erste Abwehrmassnahme sein; gleich würde die Flugplatzverteidigung das Feuer eröffnen.

Dann aber hörten sie trotz des Lärms ihrer Jeeps das Dröhnen eines Flugzeugmotors. Unglaublich! Ein Bombenflugzeug setzte zur Landung an. «Wie am Strand von Brighton» murmelte einer der Männer ehrfurchtsvoll.

Stirling hatte beim Aufflammen der Scheinwerfer nicht abgebremst. Er hielt direkt auf die beleuchtete Rollbahn zu. Nur 100 m trennten ihn noch

von der aufsetzenden, ausrollenden Maschine, da eröffnete er das Feuer und 68 Maschinengewehre schlossen sich an.

Erst war es eine phantastische Kaskade roter und weisser Leuchtspurgeschosse, die sich auf das Flugfeld ergoss, dann folgte das kalte, geschäftsmässige Rattern der MG. Augenblicklich wurden die Scheinwerfer am Rollfeld gelöscht.

Zwei Minuten später schoss Stirling die grüne Leuchtpatrone ab. Sein Jeep jagte nach vorn, die anderen formierten sich dahinter in der zweischenkeligen Keilordnung. Nun fuhren sie schneller. Stirling erwischte einen Zipfel glatten Asphalts und kurvte zwischen die Flugzeugreihen ein. Es schien alles vertreten zu sein: Messerschmitt, Stuka, Heinkel und eine Menge der wichtigen Ju 52.

Die Jeeps, mit dem peitschenden, ohrenbetäubenden Knattern der 68 Maschinengewehre, blieben einwandfrei in ihrer Formation. Es dauerte länger, als die Männer angenommen hatten, bis die Flugzeuge in Brand gerieten. Erst nach etwa 30 Sekunden begann das Innere der Maschinen rot zu glühen; dann folgte jeweils der dumpfe Knall der explodierenden Benzintanks, die das ganze Flugzeug in ein Flammenmeer verwandelten. Ein Teil der Flugzeuge brannte nicht, sondern barst im wahrsten Sinne des Wortes unter den aus weniger als 50 m Entfernung abgefeuerten MG-Garben auseinander.

Die Hitze der Brände war so intensiv, dass bei vielen Männern Haare und Augenbrauen versengten. Die lodernden Trümmer erhellten den ganzen Platz, und die S.A.S.-Leute konnten von Weitem deutsche Soldaten über das Feld laufen sehen. Im Schein der Flammen entdeckte Stirling draussen auf dem Gelände noch Schatten anderer Maschinen. Auch die wollte er sich, nach Beendigung dieser Rundfahrt, noch vornehmen.

Gerade als er diesen Gedanken fasste, gab es einen Pfeifton, gefolgt vom bekannten Knall eines Werfers, und die Granate schlug zwischen den beiden Jeepreihen in den Boden. Fast gleichzeitig war ein Breda-MG zu hören. «Ich fühlte es heiss unter meinem Sitz durchsausen», schrieb Hastings, «es gab einen klatschenden Ton, und mein Gesicht sowie das meines vorderen MG-Schützen war mit Öl übergossen. Einen Moment waren wir wie blind und verstanden nicht, was geschehen war. Dann wischten wir uns die Augen aus. Der Jeep hatte einen heftigen Sprung zur Seite getan, war an etwas



angefahren, fing sich wieder und fuhr wie durch ein Wunder weiter. ‚Alles o.k.?, fragte ich den Schützen. ‚Ja, ich nehme an’, antwortete er.›

Im gleichen Moment wurde Stirlings Jeep von einem Splitter getroffen. Niemand war verletzt, aber der Wagen blieb liegen. Die ganze Formation kam zum Stehen. Er schrie seinem MG-Schützen zu, auf das Breda zu halten, und gab einem hinter ihm fahrenden Jeep ein Zeichen, ihn und seine zwei Männer aufzunehmen. Zum Glück schoss das Breda genau aus der gleichen Richtung wie der Werfer, und die Leuchtspur seiner Geschosse zeigte die Abschussstelle. Es dauerte nicht lange, und es herrschte Schweigen.

Auf ein Zeichen von Stirling schalteten die Fahrer die Motoren ab, damit sie seine Anweisungen hören konnten. Eine fast unheimliche Stille trat ein, nur unterbrochen vom Knistern der brennenden Maschinen. Ein etwas ungewöhnlicher Rahmen für einen Befehlsempfang, aber der Zweck wurde erfüllt.

Seine erste Frage war «Alle Mann, o.k.?»

«Ja!»

«Wieviel Munition haben Sie noch?» «Zwei Trommeln, eine Trommel, eine halbe Trommel», waren die Antworten. «Grosser Gott, Ihr habt ja geaast damit», war seine Reaktion. «Schießt nicht, wenn das Ziel noch nicht im Schussfeld liegt. Jetzt hört mal gut zu! Wir werden diese Runde beenden, dann zurückfahren und die Flugzeuggruppe am Rand des Platzes unter Feuer nehmen. Anschliessend verschwinden wir.»

Noch einmal begann das knatternde, bellende Konzert der 68 MG, als die Jeeps sich wieder in Bewegung setzten. Eine kleine verwüstete Fläche zeigte, dass sie die Runde beendet hatten. Nun feuerten sie auf Zelte und ein paar Flugplatz-Gebäude. Dann drehten sie um und fuhren auf die am Flugplatzrand stehenden Schatten zu, die sich als Ju 52 entpuppten. Im Nu waren auch die zusammengeschossen, und Stirling gab das Signal zum Rückzug. Im Abfahren entdeckten sie die Silhouette eines verschont gebliebenen Flugzeugs. Wie hatten sie diese nur verfehlen können? Plötzlich sahen sie, wie ein Mann auf diese Maschine zurannte. Er lief dicht heran, heftete etwas an die Tragfläche und hechtete zurück zu seinem Jeep. Es war Paddy Mayne, der eine Sprengbombe angebracht hatte.

Sekunden später rollten die Jeeps wieder über den rissigen, harten Boden der Wüste.



Plötzlich begann der Motor von Steve Hastings Wagen zu stottern. Der Fahrer probierte dieses und jenes, aber es half nichts, er konnte ihn nicht wieder in Gang bringen. «Ich stieg aus und gab dem letzten Wagen, der auf unsere Höhe kam, ein Zeichen», schrieb Hastings. «Wir stiegen um, bis auf meinen MG-Schützen, der noch eine Sprengladung an unseren Wagen heften wollte, weil er zurückgelassen werden musste. Wir konnten ihn im Dunkel mit dem Zeitzündler hantieren sehen. Einen Augenblick später kam er angelaufen, und wir zogen ihn hinein. Für Minuten fuhren wir in die Gegend, ohne uns über die Richtung im klaren zu sein. Plötzlich aber waren wir wieder mitten unter den anderen, die angehalten hatten.

David sprach zu den Offizieren. Wir würden uns jetzt teilen und unabhängig voneinander, in verschiedenen Trupps, zum Treffpunkt fahren. Hauptsache war, in zwei Stunden soweit als irgendetwas möglich zu kommen, um uns vor Tagesanbruch so gut zu tarnen, dass das Tageslicht unsere Schlupfwinkel dem spähenden, bestimmt auftauchenden Feindaufklärer nicht verraten konnte. Die Richtung, in der wir anfangs fahren würden, sei unwichtig, Hauptsache sei, dass wir immer genau wüssten wo wir uns befänden. Auf jeden Fall sollten wir aber versuchen, uns westlich von der grossen Karawanenstrasse mit ihren Telegrafmasten zu halten, die von Bagush nach Qara am Nordwestrand der Senke führte. Diese Strasse würde bestimmt am nächsten Morgen genau von den Feindflugzeugen abgesucht werden. Ob wir uns auch an die Karawanenstrasse noch erinnerten, wollte er wissen. Ja, wir taten es.

Den nächsten Tag sollten wir bis zum Eintritt der Dunkelheit noch zusammen am gleichen Platz liegenbleiben. Dann würden die Trupps selbständig ihren Weg zum Höhenzug suchen müssen. David liess uns noch alle volltanken und gab dann das Zeichen zur Abfahrt. Es stellte sich heraus, dass sechs Jeeps getroffen worden waren, aber noch weiterfahren konnten. Im Ganzen waren nur drei ausgefallen.

Die Fahrzeuge setzten sich gruppenweise in Bewegung.

David warf einen Blick auf mein Gesicht, ‚Grosser Gott, womit haben Sie sich denn so beschmiert?‘

‚Öl, ich hab welches aus der Ölwanne abbekommen.‘

Sandy Scratchley tauchte neben uns auf. ‚Sind Sie heil?‘ fragte David.

„Ja, aber meinen vorderen MG-Schützen hat es erwischt.“

„O Gott, das tut mir leid.“

Wir gingen zu Sandys Wagen, der dicht neben uns stand. Auf dem Vordersitz war eine zusammengesunkene Gestalt, deren Rücken merkwürdig steif wirkte und deren Kopf und Schultern sich auf die MG stützten.

„Wie ist das geschehen?“

„Ich weiss es nicht. Ich nehme an, es war der erste Granatwerfer. Ich schrie ihm zu, auf das Breda-MG zu feuern, aber er tat es nicht. Daraufhin drehte ich mich um, und da lag er so.“»

Die Gruppe kehrte zu ihren Jeeps zurück und war bald unterwegs. Für kurze Zeit blieben sie dicht beieinander, dann setzen sie sich ab, in Trupps zu zwei oder drei Wagen. Es blieb jedem Trupp überlassen, auf welchem Weg er zum Treffpunkt zurückkehrte.



## *Der Weg nach Hause*

In Stirlings Gruppe fuhren vier Jeeps mit 14 Mann. Zwei der Wagen waren schwer beschädigt, und im dritten lag der Körper des toten MG-Schützen. Ausser Stirling waren noch drei Offiziere dabei: George Jellicoe, Sandy Scratchley und Steve Hastings.

Da sie vor Tagesanbruch unbedingt einen Schlupfwinkel finden mussten, fuhren sie, was das Zeug hielt. Auf keinen Fall durften sie sich in die Nähe der Qara-Piste begeben, denn dort würde bestimmt jeder Zentimeter von feindlichen Suchtruppen durchkämmt werden.

Das Gelände war eben, aber sehr steinig, und Stirling, der führte, fuhr so rasant, dass bei dem holprigen Boden die Waffen klirrend hin und her schwangen. Der zweite Jeep wurde immer langsamer, der Fahrer wechselte in den ersten Gang, aber der dritte Wagen überholte ihn, und als der vierte auf seine Höhe kam, gab der Jeep seinen Geist ganz auf. Den Motor zu untersuchen, war keine Zeit, daher wurden nur schnell Benzin und Reserverad umgeladen, und einer der Männer brachte eine Sprengladung an dem zurückbleibenden Fahrzeug an und stellte den Zeitzünder auf 10 Minuten ein. Die Besatzung verteilte sich auf die anderen Jeeps und weiter ging's – 14 Mann in drei Jeeps.

Während der nächsten zwei Stunden hielten sie noch zweimal, damit Stirling an Hand eines Marschkompasses eine grobe Standortbestimmung vornehmen konnte. Er suchte einen auf der Karte eingetragenen Karawaneweg, von dem aus er die Richtung zu ihrem Treffpunkt zu bestimmen hoffte. Aber dieser Pfad war nicht zu finden. Als der Morgen kam, schätzte er die zurückgelegte Strecke auf 50 km; der gesuchte Pfad müsste bereits hinter ihnen liegen. Das unmittelbare Problem hiess jetzt also nur: Deckung finden. Die steinige, flache Ebene erweckte wenig Hoffnung, aber gnädigerweise hatte Bodennebel die Sicht auf 20 m reduziert. Stirling fuhr langsamer und spähte angestrengt in jede Bodenrinne, in der Hoffnung, ein Wadi zu entdecken, das tief genug war, um ihnen Schutz zu gewähren. Aber soweit sie blicken konnten, sahen sie nichts als kahle, nackte Wüste. Nach

und nach begann der Nebel sich zu heben, und die Männer horchten angestrengt, ob sie nicht das Dröhnen feindlicher Flugmotore hören würden.

«Dann aber war die Wüste uns plötzlich gnädig», schrieb Steve Hastings. «Der Nebel löste sich auf, und wir stellten fest, dass wir uns auf dem Kamm eines kleinen Höhenrückens befanden, der ca. 45 m steil abfiel. Vor uns lag eine runde Senke mit einem Durchmesser von etwa 400 m, in deren Hänge ziemlich tiefe Wadis einschnitten, bewachsen mit dichtem, grünlich-braunem, ungefähr 1,20 m hohem Buschwerk. Keine fünf Minuten war es her, dass unsere Lage verzweifelt schien, und jetzt standen wir genau vor jenem Platz, nach welchem wir so lange gesucht hatten.

Etwas unsicher holperten unsere Jeeps eines der Wadis hinunter, auf den weichen gelben Sandboden. Wir fuhren ein Stück durch das Becken, bis wir zu der Stelle kamen, wo das Buschwerk am dichtesten aussah. Es handelte sich um einen ausgetrockneten Wasserlauf, dessen Sandboden mit trichterförmigen, ca. 30 cm tiefen Löchern übersät war. Die Männer bedurften keinerlei Befehle, sie hoben die Wagen in die Mitte des Bachbettes, unter das hochgewachsene Gebüsch. In Nullkommanichts hatten sie genügend Zweige abgerissen, um die Jeeps so zu tarnen, dass sie aus einer Entfernung von 50 m von ihrer Umgebung nicht zu unterscheiden waren.

Jetzt erst liess die Nervenanspannung nach. Die Fahrzeuge waren versorgt, und für uns würde es eine Kleinigkeit sein, beim Geräusch eines sich nähernden Flugzeugs blitzschnell Deckung zu nehmen. Wir sahen uns gegenseitig an – in der Tat ein zerlumpter Haufen! Gesichter, Haare und Bärte waren von einer dicken graugelben Staubschicht bedeckt, die Augen rot und überanstrengt. Unsere schmutzigen, am Hals offenen Kampfanzüge und die losen Mäntel hingen um uns herum wie bei Vogelscheuchen. Sie passten grossartig zum Wüstenhintergrund. Einer der Offiziere versuchte mit einem Stock grosse, angetrocknete und sandverklebte Blutflecken von seiner Hose abzukratzen, das Blut des toten Soldaten, der unter einem Busch, mit einem schmutzigen Laken zugedeckt, auf dem Rücken lag. Unser Mund war ausgetrocknet, und auf der Zunge hatten wir einen scheusslichen Geschmack. Hinter den Augen brannte es wie bei einem schweren Kater, aber im Augenblick waren wir mehr oder weniger sicher. ‚Haben wir noch Tee, Seekings?‘ fragte David.

„Ja, Sir“, und ein breites Grinsen ging über das Gesicht des Corporals.

„Gut, dann brühen Sie einen für alle auf.“

Dann mit leiserer Stimme –

„Ihr beide holt einen Spaten raus und begrabt ihn“.

Die Offiziere setzten sich in einiger Entfernung unter einen Busch, jeder suchte und fand eine Zigarette und zündete sie an. Die Entspannung, die immer auf länger andauernde Einsätze und grosse Anforderungen folgt, löste unsere Zunge, wir sprachen und lachten über unseren Erfolg. Hinter uns hockten die Männer um die Kochstelle. Zwei angerusste Blechbehälter, der eine voll mit brennendem Benzin, der andere mit schmutzigem Wasser, befeuchteten mit ihrem Dampf Sand und Büsche. Ein paar Meter weiter weg sah man zwei gebeugte Gestalten zwischen dem Buschwerk arbeiten, und ab und zu gab es einen hellen Klang, wenn Eisen auf Stein traf. Über allem hing noch leichter Nebel, es war 5.30 Uhr. Der Tee wurde in Bechem gereicht, schwarz, praktisch ohne Zucker und aufgebriht in Brackwasser, aber er war heiss, stark und unglaublich erfrischend. Seekings und Cooper kamen mit dem Spaten zurück... „Wir haben ihn begraben, Sir.“

„Habt Ihr sein Soldbuch genommen?“

„Ja.“

Dann herrschte Schweigen. Was sollten sie bloss tun, sie hatten kein Gebetbuch und sie wussten keine Worte, die sie hätten sprechen können. „Ich glaube wir gehen alle hin, stellen uns um das Grab und halten eine Schweigeminute ein“, sagte David.

Die Offiziere erhoben sich und stellten sich um den rührend kleinen Hügel aus Sand und Steinen. Schmucklos, ohne Kreuz, lag er da. Einer der Männer hatte versucht, aus Zweigen und einer alten Blechdose eines zu zimmern, aber es war noch nicht fertig. Barhäuptig standen wir, blickten auf das Grab und hingen unseren eigenen Gedanken nach. Die meisten von uns hatten den Mann nicht einmal gekannt, er war erst vor Kurzem zu uns gekommen. Er war nur ein Name für uns oder vielleicht ein fröhliches rotes Gesicht unter einem dunklen Haarschopf. Eine merkwürdige Beerdigung, nichts als eine Handvoll müder, schmutziger Kameraden und zwei Minuten Schweigen. Und doch lag Würde über diesem Stückchen Zeit, verloren inmitten von Niemandsland.»

\*

Den ganzen Tag über blieben die Männer in ihrem Wadi mit dem Befehl, sich möglichst wenig zu bewegen und mit ihrem Trinkwasser sehr sparsam umzugehen. Sie versuchten zu schlafen, aber die Fliegen waren so ekelhaft, dass sie von Alpträumen geplagt wurden und schliesslich einfach in der Hitze fluchend und schwitzend herumlagen.

Sobald es dunkel wurde, brachen sie wieder auf. Nachdem sie keine Ahnung hatten, wo sie sich befanden, entschied Stirling, zurückzufahren und den verdamnten Pfad zu suchen. Zwei der Jeeps tuckerten heftig; beim dritten entwich langsam die Luft aus einem Reifen. Sie fuhren in gemässigtem Tempo, gespannt darauf wartend, welcher Wagen wohl als nächster seinen Geist aufgeben würde: wie durch ein Wunder fuhren jedoch alle weiter. Nach zwei Stunden fanden sie endlich die Piste. Jetzt konnten sie eine Standortbestimmung vornehmen. Wenn sie Glück hatten, könnten sie ihren Treffpunkt noch vor dem Morgen erreichen.

Aber so einfach war das nicht. Am gleichen Wagen gab es eine zweite Reifenpanne, und schliesslich platzten beide Reifen. Die Schläuche wurden zu Streifen zerfetzt. Da sie nur noch einen Ersatzreifen besaßen, musste der Wagen mit einem Rad auf der Felge fahren, was natürlich die Geschwindigkeit erheblich verminderte.

Einer der Corporale fuhr mit Stirling im Jeep und hatte die Navigation übernommen. Er war in seiner Richtungsangabe vollkommen sicher, aber als der Morgen aufzog, lag vor ihnen eine grenzenlose, weite und ihnen vollkommen unbekannt Fläche. Sie hatten sich zum zweiten Mal verfahren. Stirling besprach die Situation mit seinen drei Offizieren, Jellicoe, Scratchley und Hastings. Es wurde beschlossen, noch einige Kilometer auf dem gleichen Kurs zu bleiben. Sie fuhren den ganzen Tag hindurch und suchten besorgt jeden Zentimeter am Horizont ab. Einige Male fanden sie Spuren, die auf Jeep-Räder schliessen liessen, aber immer wieder verliefen sich diese im Nichts.

Gegen 17.00 Uhr wurde das Gelände steiniger und hügeliger; – schliesslich vor ihnen eine steile Felswand, die 150 m abfiel. Unter ihnen erstreckte sich nichts als unendliche Wüste. Sie konnten Wadis erkennen, die kreuz und quer verliefen, aber keine Spur von ihrem Rendezvous-Platz. Würde ihr Treffpunkt wirklich dort unten liegen, so hätten sie die Felswand, auf

der sie jetzt standen, unbedingt wiedererkennen müssen. Hastings kam plötzlich ein schrecklicher Verdacht. Vielleicht zeigte der Kompass falsch an!? «Glauben Sie, dass es der Küstenhöhenzug ist?» fragte er. Die anderen hatten anscheinend das gleiche gedacht. Sollte das zutreffen, so waren sie im Kreis gefahren und befanden sich wieder in Feindnähe, mindestens 150 km von der Stelle entfernt, an der sie zu sein geglaubt hatten. Und für 150 km reichte bestimmt das Benzin nicht mehr.

«Ich glaube, wir fahren hinunter und bleiben über Nacht», sagte Stirling schnell. «Morgen früh werden wir entscheiden, was zu tun ist.»

Polternd folgten ihnen Steine, als sie hinabfuhren. Kaum hatten sie die Fahrzeuge geparkt, lagen sie auch schon am Boden und waren eingeschlafen.

Bei Sonnenaufgang am nächsten Morgen ging es weiter. Für 80 km hatten sie noch Benzin. Stirling entschied, dass sie ihren Kurs einhalten müssten, trotz der so fremd und feindlich wirkenden Landschaft. Ungefähr 20 Minuten später erreichten sie einen zweiten Steilhang. Unter ihnen, keine 50 m weit weg, konnten sie einen britischen Drei-Tonner stehen sehen und eine Gruppe von Männern, die abkochte. Dort, im unschuldigen Licht des Morgens, lag ihr Rendezvous-Platz. «Zu Hause», wie Cooper jubelnd bemerkte, «hat's nie gemütlicher ausgesehen.»



Die meisten anderen Trupps waren schon eingetroffen, und die paar, die noch fehlten, kamen im Laufe des Vormittags. Etwas Trauriges hatte sich ereignet. André Zirnheld, der lustige junge Franzose, der Hastings und Mather mit seinen Geschichten und Liedern aus Kairo so amüsiert hatte, war tot. Drei Jeeps mit französischer Besatzung hatten an dem Überfall teilgenommen. Zirnheld und Martin chauffierten zwei davon. Diverser Reifenpannen wegen, hatten sie den Anschluss an die vor ihnen fahrenden Wagen verloren, und sie fanden sich, als der Nebel sich auflöste, ausgerechnet auf der gefürchteten Karawanenstrasse Matruk-Siwa wieder, vor der Stirling sie gewarnt hatte.

Zeit zur Suche nach einem anderen Platz blieb nicht, und die Franzosen wähten sich glücklich, als sie ein paar Felsen entdeckten, unter denen sie ihre Jeeps verstecken konnten. Bis Mittag blieben sie ungestört. Dann er-

schiene drei sehr tieffliegende Stukas, die jeden Zentimeter des Pfades absuchten. Zunächst glaubten sie, man hätte sie nicht gesichtet, dann aber kurvten die Maschinen ein und stürzten, aus allen Rohren feuernd, auf sie nieder. Neunmal setzten sie zum Angriff an, Zirnheld wurde zweimal verwundet. Es waren bestimmt die gleichen Flugzeuge, die Stirling und seine Leute auch gesehen hatten.

Die Jeeps waren von Kugeln durchsiebt, aber sie fuhren noch. Martin lagerte Zirnheld so bequem wie möglich, und die beiden Jeeps starteten, um einen neuen Schlupfwinkel zu suchen. Da Zirnheld das Fahren nicht länger vertrug, hielten sie in einem kleinen Wadi. Martin fuhr allein weiter, um den Doktor vom Rendezvous-Platz zu holen. Als sie zurückkehrten, war Zirnheld tot. Martin begrub ihn mit allen militärischen Ehren und pflanzte ein aus Kistenholz gefertigtes Kreuz auf das Grab, mit der Inschrift: «Aspirant André Zirnheld. Gefallen für Frankreich, den 27. Juli 1942».

Ausser den französischen Jeeps waren keiner der Trupps angegriffen worden; obgleich der Himmel von Flugzeugen nur so gewimmelt hatte, und mehr als einer der S.A.S.-Trupps sie aus ihren Schlupfwinkeln beobachten konnten, blieben ihre Fahrzeuge unentdeckt. Mike Sadler konnte sich besonders glücklich schätzen. Ihm war von Stirling gesagt worden, er solle in der Nähe des Flugplatzes einen Treffpunkt ausmachen und dort wenigstens eine Stunde bleiben, für den Fall, dass irgendein Nachzügler auftauchte. Sadler tat dies, und ein Jeep mit drei Mann stiess zu ihm und seiner Mannschaft. Da er einen Fotoapparat bei sich hatte, amüsierte er sich damit, Zeitaufnahmen von den brennenden Flugzeugen zu machen\*. Was ihn in Erstaunen versetzte, war die Schnelligkeit, mit der die Deutschen das Flugfeld wieder anfliegbar machten. In ganz kurzer Zeit waren die Trümmer der Maschinen weggeräumt, und neue Flugzeuge erschienen und landeten.

Die beiden Jeeps brachen sehr früh am Morgen auf, geschützt von dichtem Bodennebel, der sich jedoch als zweischneidiges Schwert erwies. Sie fuhren eine Piste entlang, als plötzlich, wie aus dem Erdboden gewachsen,

\* Sadler brachte die Kamera mit dem Film später nach Kairo zurück. Dort liess er sie im Wagen, wo sie gestohlen wurde. Darum blieb das merkwürdige Andenken an diese historische Nacht nicht erhalten.



ein geparkter Wagen vor ihnen stand. Vor diesem noch einer und davor ein weiterer. Erst als sie den hintersten schon überholt hatten, stellten sie fest, dass es sich um eine deutsche Infanterie-Einheit handelte, die auf der Suche nach den Sabotage-Leuten zu sein schien. Eilig schwenkten sie von der Piste ab und verschwanden in der Weite der Wüste. Sie erinnerten sich noch an das gelangweilte Gesicht eines der deutschen Soldaten, der anscheinend nichts Aussergewöhnliches am Erscheinen zweier Jeeps sah, vermutlich nahm er an, dass diese seiner eigenen Einheit angehörten.

Die S.A.S.-Jeeps nahmen einige Kilometer entfernt erneut Deckung, in einer Gebüschmulde zwischen zwei Anhöhen. Sadler stieg gerade auf den höchsten Punkt einer dieser niedrigen Hügel, als zwei Stukas über dem Platz kreisten, wo seine Leute verborgen lagen. Er nahm an, sie müssten die Jeeps gesehen haben, aber sie flogen ab, ohne anzugreifen. Er kehrte zu den versteckten Jeeps zurück und war über Jim Almonds erstaunt, der ihm verzweifelt Zeichen machte, in Deckung zu gehen. Flüsternd wurde ihm mitgeteilt, dass auf der anderen Seite der zweiten Anhöhe ein deutscher Instandsetzungs-Trupp dabei war, einen britischen Lastwagen abzuwracken. Die Deutschen waren nicht weiter als 20 m entfernt. Sie arbeiteten noch mehrere Stunden lang, während denen sich die S.A.S.-Leute unter ihren Büschen kaum zu bewegen wagten. Schliesslich packten die Deutschen ihr Gerät zusammen und fuhren los, ohne zu ahnen, welcher Fang ihnen entgangen war. Sadlers Gruppe verliess ihren Schlupfwinkel bei Sonnenuntergang und erreichte den Haupt-Treffpunkt in der gleichen Nacht.



Vielleicht war das Erlebnis, das dem von Lt. Wilder von der L.R.D.G. geführten S.A.S.-Trupp widerfuhr, noch aussergewöhnlicher: Der Trupp sollte auf dem Flugplatz Bagusch ein Ablenkungsmanöver inszenieren, während Stirling seinen massierten Jeep-Angriff durchführte. Die Männer waren erfolgreich gewesen, sie hatten 15 Flugzeuge zerstört. Am Morgen hatten die Deutschen Bodentruppen in LKW auf die Suche nach ihnen ausgesandt. Nach einem kurzen, harten Kampf waren vier feindliche Laster ausser Gefecht gesetzt worden und die restlichen hatten die Flucht ergriffen. Kurz darauf hörten die Männer Flugzeuggeräusch und gingen in De-

ckung. Ein Fieseler Storch erschien, kreiste ein paar Mal und setzte dann zu ihrem grenzenlosen Erstaunen zur Landung an. Er holperte über den Boden und blieb etwa 50 m vor einem der zerstörten LKW stehen. Die Tür der Maschine flog auf und zwei lachende, sich unterhaltende deutsche Offiziere sprangen heraus. Offensichtlich hielten sie die Gegend für einsamste Wüste und wollten sich nur mal umsehen. Als sie zum Lastwagen hinübergingen, eröffneten die britischen Soldaten das Feuer auf den Fieseler Storch. Völlig verdattert blieben die Deutschen stehen. Die L.R.D.G.-Männer kamen aus ihren Verstecken; da zog einer der Offiziere eine Rotekreuzbinde aus der Tasche und rief: «Sie dürfen nicht auf mich schießen, ich bin Arzt!».

Wilder erklärte dem Deutschen höflich, dass sie nun Kriegsgefangene seien und in seinen Jeep einzusteigen hätten. Der Fieseler Storch brannte aus, während sich die kleine Gruppe in Bewegung setzte. Als sie am Rendezvous-Platz angekommen waren, wurden die Deutschen verhört. Dabei stellte sich heraus, dass der kleine Dunkelhaarige einer von Rommels persönlichen Flugzeugführern, und der Grössere, der englisch sprach, ein berühmter Arzt aus Hamburg war. Er hiess von Lutterotti. «Ich bin doch nur mal eben zum Vergnügen aufgestiegen», wiederholte er immer wieder, «und das muss so unglücklich enden.»



Nach dem Frühstück setzten sich Stirling und Mayne zusammen und besprachen die künftigen Einsätze. Vom Hauptquartier gingen Funksprüche ein, und Stirling verlangte die letzten Abwehrberichte. Am späten Vormittag rief er dann alle Männer zusammen und gab ihnen einen kurzen Lagebericht. Anscheinend sei der Feind wegen ihrer Überfälle ernstlich besorgt, sagte er, und nun dabei, Panzerspähtruppen zusammenzustellen, um die Schuldigen zu erwischen. Da der Boden um ihren Lagerplatz von den Rädern der Jeeps und LKW erheblich aufgewühlt sei, könnte ein tiefliegendes Flugzeug sie leicht ausmachen. Es sei daher notwendig, sobald es dunkel würde, den Lagerplatz zu wechseln. Sie wollten 50 km weiter nach Westen fahren und dort einen neuen Unterschlupf suchen.

Dann ging er näher auf den Überfall der letzten Nacht ein. Genau könne

man nicht sagen, wie viele Flugzeuge zerstört worden seien, aber er glaube so um die 25 und mindestens 12 weitere wären beschädigt worden. Wenn man die 15 dazuzähle, welche der von der L.R.D.G.-Patrouille angeführte S.A.S.-Trupp zerstört habe, würde sich die Gesamtzahl dieser Nacht auf 40 bis 50 Flugzeuge belaufen\*. «Aber», sagte er, «es war keinesfalls eine Meisterleistung. Wir hätten ein hundertprozentiges Resultat erreichen müssen. Einige von Ihnen haben auf alles geschossen, was Sie gesehen haben, anstatt – wie ich Ihnen gesagt hatte – niedrig zu halten und nur auf Objekte im Schussbereich zu zielen.» Er hielt einen Augenblick inne. «Wer von Ihnen hatte am Schluss keine Munition mehr?» Ein Dutzend Hände gingen in die Höhe. «Nun, dies hätte nicht passieren dürfen. Es ist keine Schande, einen Einsatz mit überzähliger Munition zu verlassen. Hätten Sie besser gezielt, wären alle Flugzeuge auf dem Platz zerstört worden.»

Die Männer waren zu sehr in Hochstimmung, um sich von Stirlings Predigt niederdrücken zu lassen. Aber sie verstanden, dass er recht hatte. Einer von ihnen deutete an, dass sie diesen Einsatz auch mit einem halben Dutzend Männern zu Fuss hätten bewältigen können. Stirling belehrte ihn, dass dies falsch sei. Die Sicherungen um den Platz seien so gut, dass er nicht glaube, irgendein Trupp hätte sie heimlich durchbrechen können – und ganz bestimmt nicht bei Mondschein.

Trotz der Kritik war er mit dem Resultat zufrieden. Sie hatten mindestens 14 Ju 52 vernichtet, von denen jede, angesichts der Nachschubschwierigkeiten, die Rommel hatte, mindestens fünf normale Bombenflugzeuge aufwog. Aber noch wichtiger war, dass der Angriff in der geplanten Form Erfolg gehabt hatte. Mit dieser Angriffsart hatte er beweisen wollen, dass der bewaffnete Jeep für den Fall, dass die Situation es verlangte, die Lewes-Bombe wirkungsvoll ersetzen konnte. Drei Vorteile hatten sich herauskristallisiert. Erstens waren seine Leute voll beweglich geworden, was bedeutete, dass sie mehr als ein Objekt in einer Nacht angreifen konnten; zweitens waren sie imstande, nahezu jede Art von Flugplatzsicherung zu überwinden, und drittens – das Wesentlichste –, sie waren bei der Planung ihrer

\* Offiziell angegeben hat Stirling nur 40 Maschinen, wodurch die S.A.S.-Gesamtzahl auf 256 anstieg.

Überfälle nicht länger an mondlose Nächte gebunden, sondern konnten in jeder beliebigen Nacht im Monat operieren.



Die deutschen Gefangenen schienen sich in der Zwischenzeit an ihre neue Umgebung gewöhnt zu haben. Stirling bot ihnen an, dass sie sich frei bewegen dürften, wenn sie ihr Ehrenwort gäben, nicht zu fliehen. Das aber lehnten sie ab. Infolgedessen wurden sie dem britischen Truppenarzt Malcolm Pleydell unterstellt und von Sergeant Bennet bewacht. Sie hatten Zigaretten und Bier bekommen, sassen vor ihrer Höhle im Schatten eines Lastwagens, unterhielten sich und rauchten. Sandy Scratchley beobachtete sie einmal dabei, als sie neugierig die 1,96 m grosse Gestalt von Stirling betrachteten, und er hätte gern gewusst, ob ihnen klar war, dass sie sich in Gegenwart des berühmten ‚Phantom Majors‘ befanden, von dem seit einiger Zeit so oft in ihrem Radio die Rede gewesen war. Ganz sicher musste der Trupp von braungebrannten, bärtigen Riesen mit Mengen von Munition den Gefangenen als eine, gelinde gesagt, interessante Gruppe aufgefallen sein. Hatten sie wohl jemals von der S.A.S. gehört? Anmerken liessen sie sich nichts, ausserdem waren sie klug genug, keine Fragen zu stellen.

Wie dem auch sei, Lutterotti ging gern auf eine Unterhaltung ein, wenn er dazu aufgefordert wurde. Mit Pleydell hatte er etliche längere Gespräche. Er erzählte, dass er England gut kenne und mehrere Male im Urlaub in Clacton-on-Sea gewesen sei. Pleydell fragte ihn dann, ob er glaube, dass Deutschland den Krieg gewinnen würde. «Natürlich», antwortete Lutterotti erstaunt. «Glauben Sie das etwa nicht?» Pleydell schüttelte den Kopf. Lutterotti war ehrlich verwirrt. «Aber in dem Falle müssen Sie ja annehmen, dass Sie gewinnen werden. Wie glauben Sie denn, dass Sie das schaffen können?»

«Na, ja...», sagte Pleydell, «na, ja...» Es war für ihn eine schwer zu beantwortende Frage, nachdem die Deutschen nur 65 km vor Alexandrien standen. «Mir wurde eigentlich erst jetzt richtig klar», schrieb er, «dass ich nicht die entfernteste Idee hatte, wie wir es anstellen sollten, den Krieg zu gewinnen. Die Situation kam mir plötzlich so komisch vor, dass ich mich auf den Rücken kullerte und laut herauslachte. ‚Ich habe nicht die leiseste

Ahnung', sagte ich, woraufhin auch er lachen musste. Aber ich glaube nicht, dass er erfasst hat, worüber ich eigentlich lachte, und um alles in der Welt hätte ich es auch niemanden erklären können.»\*

Die deutschen Gefangenen fuhren mit Pleydell in dessen Lastwagen, als die Kolonne in der Nacht zu einem anderen Lagerplatz aufbrach. Sie waren vorbildliche Gefangene; sie halfen, wo sie konnten. Am nächsten Tag bot Dr. v. Lutterotti Pleydell seine medizinische Hilfe an, falls er diese wünschte. Als George Jellicoe in die Höhle kam, in der die beiden Doktoren ihre Praxis etabliert hatten, und über ein verrenktes Knie klagte, fragte Lutterotti, ob er einen Blick darauf werfen dürfe. Pleydell hielt es für einen abgesprengten Knorpel und Lutterotti für eine Bänderzerrung. Schliesslich stellte sich heraus, dass es beides war. Die beiden Ärzte diskutierten einige Zeit über den Fall, und während des Gesprächs fiel der Name ‚Jellicoe'. «Doch nicht etwa Lord Jellicoe?» fragte Lutterotti. Jellicoe nickte. «Ich glaube, Sie kennen meine Frau», sagte der Doktor, und dann stellte sich heraus, dass George Jellicoe einmal vor dem Kriege mit Frau von Lutterotti in Hamburg zu Mittag gegessen hatte.

Diese Begebenheit machte die Runde bei den Männern und regte deren Phantasie an. Sie lachten schon darüber, dass der Doktor wirklich nur aus purem Vergnügen in die Luft gegangen und im wahrsten Sinne des Wortes recht unsanft wieder auf der Erde in Empfang genommen worden war. Seine so betonten Hinweise auf Clacton-on-Sea fanden sie komisch, und nun sollte er auch noch ein Freund von George Jellicoe sein! Die Geschichte wurde so aufgebauscht, dass es schliesslich hiess, Jellicoe wäre oft im Hause des Doktors gewesen.



Stirling und Mayne verbrachten den Vormittag damit, ihre Vorratslage zu überprüfen. Sie wollten mehrere Wochen an diesem Platz bleiben und von hier aus alle paar Nächte Überfälle unternehmen. Beide waren davon überzeugt, dass sie den Feind laufend unter Druck setzen mussten, wenn sie ihm wirksam schaden wollten.

\* Malcolm James Pleydell: Born of Desert.

Die Möglichkeit, diesen Plan durchzuführen, hing von ihrer Geschicklichkeit ab, sich den nötigen Nachschub an Verpflegung, Benzin und Munition zu beschaffen. Bei seiner Blitzvisite in Kairo hatte Stirling vor einer Woche dieses Problem durchgesprochen. Er hatte mit Group Captain Bruce Bennet vom Joint Planning Staff\* gesprochen, und von diesem die volle Unterstützung zugesagt bekommen. Anfangs war die Rede davon gewesen, den Nachschub für die S.A.S. mit Fallschirmen abzuwerfen. Dann aber hatte Bennet entschieden, ihre alten Freunde, die 216. Staffel, in Anspruch zu nehmen. Diese sollte Bombays schicken, die landen würden. Stirling gab dem Group Captain genaue Unterlagen über einen von der R.A.F. inzwischen aufgelassenen Notlandeplatz, den er vor einigen Wochen entdeckt hatte. Der Platz lag ungefähr 100 km von Fuka und 20 bis 30 km vom derzeitigen Lagerplatz der S.A.S. entfernt. Bennet war mit dem Platz einverstanden und versprach, den erforderlichen Nachschub zu schicken, sobald ein Hilferuf von Stirling einträfe. Die beiden Offiziere hatten dann noch ziemlich viel Zeit darauf verwandt, die entsprechenden Funk- und Leuchtsignale festzulegen, um eine sichere Landung der Maschinen zu gewährleisten.

Jetzt war es so weit, Stirling musste Bennet um die Einlösung seines Versprechens bitten. Sie waren knapp an Wasser und Benzin, und binnen Kurzem würden sie auch Verpflegung benötigen. Mit Maynes Hilfe fasste er einen Funkspruch ab und gab diesen durch. Dann machte er sich daran, die genauen Einzelheiten des nächsten Überfalls auszuarbeiten.

Er rief vier seiner Offiziere zu sich und teilte ihnen mit, dass sie in der gleichen Nacht zu einem Einsatz ausrücken würden. Bei den Offizieren handelte es sich um Carol Mather, Augustin Jordan, David Russel und Chris Bailey. Der Plan sah eine Abwesenheit von 10 Tagen vor, und zwar würden sie in acht Jeeps mit jeweils einer Besatzung von drei Mann fahren. Die Gruppe würde sich in zwei Trupps aufteilen, und mehrere Angriffe auf deutsche Nachschubkolonnen und Lager in den direkt hinter der Alamein-Linie ausgebauten Stellungen durchführen. Die Objekte sollten eigentlich recht lohnend sein, meinte Stirling, da das Hauptquartier einen nicht abreisenden Strom von LKW mit Nachschub auf der Hauptstrasse gemeldet hat-

\* Joint Planning Staff = Vereinigter Planungsstab

te, ganz abgesehen von der grossen Anzahl der Tankwagen. Jede Art von gepanzerten Fahrzeugen wären auszulassen und nur sozusagen «weichhäutige» anzugreifen. Sie sollten sich Zeit lassen und sich genau orientieren, bevor sie zum Angriff übergingen.

Während die Offiziere ihre Vorbereitungen trafen, werteten Stirling und Mayne die Abwehrberichte aus, die über Funk eingingen. Stirling war hinsichtlich der Zukunft der S.A.S. zuversichtlicher denn je. In den letzten Wochen hatte die Einheit mehr als 100 Flugzeuge zerstört; das war das höchste Ergebnis, das sie bisher in einem Monat erreicht hatten. Alles schien wie geschmiert zu laufen. Und gerade da traf sie ein Blitz aus heiterem Himmel: Anstelle der erwarteten Nachricht über das Eintreffen des Nachschubs, kam ein Funkspruch aus dem Hauptquartier, in dem Stirling aufgefordert wurde, mit seinen Männern zurückzukehren. Ein neues Unternehmen, basierend auf einer von Stirlings Ideen («welcher Idee?» tobte er) wäre geplant und dazu sei seine Anwesenheit dringend erforderlich.

Er las Mayne die Nachricht vor, wobei er diese durch fürchterliches Schimpfen unterbrach. Wie kamen die dazu, Einsätze hinter seinem Rücken zu planen? Er allein habe die Pläne für die S.A.S. zu entwerfen und nicht irgendein Idiot im Hauptquartier. Und ganz abgesehen davon, wenn sie ihn nur in Ruhe liessen und ihn mit Nachschub versorgten, dann könnte er in den nächsten paar Wochen wirklich was auf die Beine stellen. Er schickte eine scharfe Entgegnung zurück, in der er hervorhob, dass wichtige Objekte in seiner Reichweite lägen und dass er, «falls unterstützt, statt behindert würde», Rommels Verbindungswege lahmzulegen imstande sei. Er fügte noch hinzu, dass er sich weigern würde, Befehle auszuführen, falls die S.A.S. in der Planung jemand anderem unterstellt würde, und dies auch auf die Gefahr hin, vor ein Kriegsgericht gestellt zu werden.

Wie auf heissen Kohlen sitzend warteten sie auf Antwort. Diese traf nach einer Stunde ein. Der Ton war besänftigend, aber unzweideutig. Die geplante Operation sei lebenswichtig, die Anwesenheit der S.A.S. unerlässlich, im Übrigen würde Stirling natürlich, wie üblich, bei der Durchführung freie Hand haben. Anschliessend folgten detaillierte Anweisungen. Drei Transportflugzeuge der 216. Staffel würden, wie mit Bennet vereinbart, auf dem Notlandeplatz landen. Die Maschinen hätten genügend Benzin geladen, damit alle Fahrzeuge nach Kabrit überführt werden könnten. Das Gros

der Mannschaft würde abgeflogen. Dann folgte ein genauer Zeitplan bezüglich der Leuchtzeichen.

Der ganze aufgestaute Zorn Stirlings ergoss sich über Paddy Mayne, der alle Mühe hatte, ihn zu beruhigen. «Übliche freie Hand», schnaubte er. «Hätten wir die, würden wir einen Blitzüberfall auf das Hauptquartier Mittlerer Osten durchführen.» Weiter zu toben hatte jedoch keinen Sinn. Die Funksprüche waren offensichtlich Befehle – und das Hauptquartier entschlossen, seinen Willen durchzusetzen. Das einzige, was zu tun übrig blieb, war, den S.A.S.-Plan abzuändern. Der Einsatz an der Alamein-Linie sollte trotzdem vonstatten gehen, musste aber drastisch gekürzt werden. Anstatt zehn Tage, standen den Leuten nur vier oder fünf zur Verfügung. Diejenigen, die an diesem Einsatz nicht teilnahmen, mussten zum Treffpunkt zurückkehren, den sie gerade verlassen hatten, um dem Notlandeplatz näher zu sein.

In dieser Nacht wurden die Jeeps und LKW wieder beladen, und die Männer standen im Dunkeln herum und warteten auf den Befehl zum Abmarsch. Der deutsche Doktor bat um Genehmigung, sich eine Decke nehmen zu dürfen, und begab sich hinter einen der LKW. Wenige Minuten später fragte jemand, «Wo ist denn der Doktor?» Er war nicht zu finden. Während alle noch bestürzt zwischen den Lastern suchten, verschwand auch der Flugzeugführer.

Stirling sandte Suchtrupps aus, die mehrere Stunden Jagd auf die beiden machten, aber mit leeren Händen zurückkehrten. «Sie haben nur 65 km Fussmarsch bis zu ihren eigenen Linien», sagte Mayne. «Gib's auf, David! Die Jerries werden morgen Mittag eine genaue Beschreibung von uns haben. Ganz gut, dass wir verschwinden.» Stirling knurrte nur als Antwort.



Der kleinen Schar Jeeps, die auszog, um des Feindes «weichhätige» (im Gegensatz zu allem Gepanzerten) Fahrzeuge anzugreifen, war kein Erfolg beschieden. Die auf vier bis fünf Tage begrenzte Zeit gab nicht genügend Spielraum, um ihren Auftrag zu erfüllen. Es war ein kühnes Unterfangen, in die befestigten Stellungen hinter der Alameinlinie einzudringen, und bevor sie wieder draussen waren, machten sie allerlei recht unangenehme Erfahrungen. Jordans Jeep hatte einen Achsenbruch, und Chris Bailey konnte



seine Ziele nicht finden. David Russel hingegen erzielte einige Erfolge; er hatte seine eigene Technik entwickelt. Russel kam von der Special Interrogation Group, wo er Stellvertreter von Captain Buck gewesen und zur S.A.S. versetzt worden war. Er sprach fließend deutsch, bei dieser Gelegenheit verwendete er seine Kenntnisse. Er fuhr zur Hauptstrasse und forderte einen Lastwagen des Afrikakorps zum Halten auf. Als dieser stoppte, bat er, ihm eine Pumpe zu leihen. Während der Fahrer ihm diese reichte, schob er eine Bombe auf die hintere Ladefläche. Dieser Trick gelang ihm achtmal.

Carol Mather, der vierte Trupp-Führer, entkam knapp der Gefangennahme. Er heftete sich einige Stunden lang an die Fersen eines feindlichen Konvois in der Annahme, es handle sich um Transportfahrzeuge, um dann feststellen zu müssen, dass es Panzerfahrzeuge waren. Da die Vickers-MG Panzerungen nicht durchschlugen, machte er kehrt und fuhr zurück. Er hatte sich mit seinen Leuten in einer Schlucht verborgen, um etwas zu schlafen, als der Sergeant, der in einem Ausguck Wache hielt, Alarm gab. «Eine riesig lange Kolonne bahnte sich ihren Weg den Steilhang hinunter», schrieb Mather, «dabei alle Felsspalten und Schluchten absuchend. Dann sah ich, wie ein grosser Lastwagen, bestückt mit MG, in die Mitte der Talsohle fuhr. Oben auf dem Wagen stand ein deutscher Offizier und schaute mit seinem Fernglas genau in unsere Richtung. Er war nicht mehr als ein paar hundert Meter von uns entfernt, und nur 50 m von dem Busch, unter dem Down verborgen lag. Und dann geschah ein Wunder. Der Laster drehte bei und schloss sich der Kolonne wieder an. Wir zählten die vorüberfahrenden Panzer und wollten gerade erleichtert aufatmen, als über der Höhle, in der Lambie und ich uns verkrochen hatten, ein mahlendes, knirschendes Gerassel zu hören war. Ein Tank fuhr direkt über unsere Köpfe. Dicke Steinbrocken stürzten herunter, und einen Moment glaubten wir, dass die Decke über uns einstürzen würde. Eigentlich war es fast unmöglich, uns von oben nicht zu entdecken, aber sie sahen uns nicht und fuhren weiter.»



Als die einzelnen Trupps wieder am Rendezvousplatz eintrafen, waren die meisten S.A.S.-Leute bereits nach Kairo geflogen worden. Stirling hatte ei-

ne Nachhut zurückgelassen, die hauptsächlich aus Fahrern bestand und von Sandy Scratchley angeführt würde. Ihr Befehl lautete, auf die Trupps zu warten und dann gemeinsam die Route über die Qattara-Senke zu wählen.

Dieses Mal erfolgte die Durchquerung bei Nacht. Aber der trügerische, in der Abendluft so herrlich kühle Sumpf, forderte seinen Tribut auf andere Art. Insgesamt waren sie 25 Fahrzeuge und 30 Mann. Sie benötigten mehrere Tage, um die Senke zu erreichen und den langwierigen und mühsamen Weg hinunter zu bewältigen. Gegen Mitternacht näherten sie sich endlich dem Boden des Beckens. «Beim Schein der Sterne bekamen wir nur einen vagen Begriff von der Umgebung», schrieb Mather. «Unser Weg führte zwischen Felsspalten stufenweise abwärts. Und da ich der Navigator war, hatte ich mich voll und ganz auf die Radspure zu konzentrieren, denen ich folgte. Das war eine ermüdende, anstrengende Arbeit, nach ca. 80 km bog wir nach Südosten ab und fuhren über ebenen, groben Sandboden, der mit verkümmerten Akazien bewachsen war. Im sanften Licht der Sterne ähnelte die Umgebung einer Parklandschaft; die dürftige Vegetation verriet uns, dass wir uns bereits am Boden der Senke befanden.

Gegen 3.00 Uhr ging der zunehmende Mond auf, und wir stiessen an genau der richtigen Kilometerzahl auf die Piste. Wir mussten uns beeilen, wenn wir vor Tagesanbruch aus dem flachen Sumpf herauskommen wollten. Für eine kurze Standortbestimmung wurde halt gemacht, dann fuhren wir 7 km weiter, bis wir auf einmal die Spur verloren und beim Umdrehen zu unserem Entsetzen feststellten, dass uns zehn Fahrzeuge fehlten. Die Fahrer waren so übermüdet, dass sie beim letzten Halt eingeschlafen und trotz des Rufes «Weiter geht's!» und dem Lärm der Motoren, nicht aufgewacht waren. Nach einer Stunde Suchen fanden wir alle zehn bewegungslos in der Wüste stehend, mit über den Lenkrädern zusammengesunkenen Fahrern.

Die Situation war kritisch geworden. Wir hatten noch eine Stunde bis Tagesanbruch und befanden uns in der Mitte der Senke, auf Kilometer hinaus ohne jede Deckungsmöglichkeit. Wir fuhren schnell noch ein paar Kilometer weiter, aber nach zwei unangenehmen Auffahrunfällen, gaben wir den Versuch auf, und kehrten schleunigst zum Fuss des Steilhangs zurück, wo wir uns für den Tag einrichten wollten. Beim Umkehren hatten wir die

sich türmenden Felsenwände im ersten Schimmer des Morgens zum Greifen nahe gesehen, brauchten dann aber doch noch zwei Stunden, bevor wir in ihrem tiefen Schatten untertauchen konnten.

Im Schutze dieser 1'200 m hohen Felsen verbrachten wir den zweiten Tag. Wir müssen ungefähr 35 km von der Qattara-Quelle entfernt gewesen sein. Es war unwahrscheinlich, aber vor jedem feindlichen Flugzeug fühlten wir uns sicher. Wir freuten uns, dem Feind bisher ein Schnippchen geschlagen zu haben, denn ohne Zweifel hatte dieser in den letzten drei Wochen alles darangesetzt, um uns zu fangen. Von unserem Lagerplatz aus, unter überhängenden Steinplatten und eingekeilt zwischen Felsbrocken, konnten wir sehen, soweit das Auge reichte – im Osten bis zu einer zerklüfteten Küste und im Südosten über eine gleichmässig sandige Ebene. Irgendein Anzeichen für Sumpf oder Morast war nicht zu entdecken. Sicherheitshalber wollten wir aber doch unseren alten Pfad von der Nacht zuvor benutzen, bis wir auf die von Qara kommende Hauptpiste treffen würden, um auf dieser Piste dann langsam und vorsichtig den Sumpf zu überqueren.

In der folgenden Nacht starteten wir unseren zweiten Versuch, die Senke zu durchfahren. Wir blieben haargenau auf der ausgefahrenen Spur, bis diese nur noch wenige Radeindrücke aufzeigte. Schliesslich folgten wir nur noch der Spur eines Rades, die bei dem Sternenlicht sehr schwer zu erkennen war, so dass wir ängstlich nach links und nach rechts schauten, um die Hauptspuren wieder zu entdecken. Nach ein paar Kilometern hatten sämtliche Spuren sich in ein Nichts aufgelöst; ca. 200 m fuhren wir über unebenen, steinigen Boden, bis wir eine harte flache Salzkrusten-Oberfläche erreichten, mit blubberndem Sumpf darunter. Wir schickten unsere vier Jeeps zur Erkundung in alle vier Himmelsrichtungen. Drei kamen mit dem gleichen Resultat zurück: Sumpf auf allen drei Seiten. Der vierte versank gleich hoffnungslos mit aller Ausrüstung bis zur Halskrause. Wieder blieb uns nur eine Stunde bis Tagesanbruch. Das Unglück war, dass der Boden um uns herum aus hartem Stein bestand, auf dem wir unsere eigenen Einfahrtspuren nicht mehr erkennen konnten. Es schien, als seien wir gestrandet.

Dann fanden wir einen Ausweg. Unter uns war zwar zweifellos Sumpf, aber er schien eine ganz gut tragende Decke zu haben. Vielleicht führte die-

ser Weg uns wieder in einen Morast – wir hatten keine Ahnung, was vor uns lag – aber es war unsere einzige Chance. Dreihundert Meter weit hielt die Decke sogar unsere schwersten LKW. Dann kamen wir an einen mit weichem Schlamm gefüllten Graben, der nur eine Breite von ungefähr 3 m aufwies.

Wir legten Wagenplanen, Stahlschienen, Sandmatten und wieder Planen über den Graben und jeder Wagen sauste mit Höchstgeschwindigkeit hinüber. Es musste alles sehr schnell gehen, denn die diesseits stehenden LKW begannen sehr bald langsam in die Deckschicht einzubrechen und im Sumpf zu versinken. Tatsächlich waren wir mit unserem letzten Drei-Tonner zu spät dran. Als er an die Reihe kam, über den Graben zu setzen, war er bis zu den Achsen eingesunken und die Rückwand begann nach und nach zu verschwinden. Wir liessen ihn zurück und machten uns auf den Weg zum nächsten Graben. Auch den überbrückten wir in ähnlicher Weise, dann noch einen dritten, und als wir gerade überlegten, dass es eigentlich Irrsinn sei, was wir da taten und ein Rückzug auch ausgeschlossen wäre, fing der Boden an fest zu werden. Die Deckschicht wurde schwammig, aber darunter schien ein fester Untergrund zu sein, und ehe wir noch wussten, wo wir eigentlich waren, kamen wir in eine weitflächige Ebene mit grobem Sandboden.

Wir hielten kurz an, um unseren Kurs festzustellen. An Hand einer Gruppe niedrig stehender Sterne machten wir eine Standortbestimmung, dann blendeten wir unsere Scheinwerfer voll auf und brausten mit 80 km/h gen Nordosten. Der Morgen brach gerade an, die brettflache Ebene blieb uns erhalten, und wir schafften 50 km in weniger als einer Stunde. Wir rasten weiter, bis wir einen grossen Akazienhain erreichten, in dessen freundlichem Schatten wir endlich ausruhen konnten.»\*



\* Diese Beschreibung wurde im April 1944 im Royal Geographical Journal abgedruckt.

## *Das Desaster*

Stirling erreichte Kairo in recht bedrückter Stimmung. Er war nicht nur verärgert, weil man ihn aus der Wüste abberufen hatte, sondern auch äusserst misstrauisch in Bezug auf die Suppe, die man im Hauptquartier zusammenbraute. Um sein Ziel zu erreichen, war er gern bereit, mit jedermann zusammenzuarbeiten, aber bisher hatte es immer als selbstverständlich gegolten, dass er hinsichtlich der S.A.S. die Taktik allein bestimmen konnte. Sein Vertrauen in den Planungsstab war gering. Wie konnten Offiziere, die über keinerlei Erfahrung in nächtlichen Überfällen verfügten, wissen, wie seine Leute am besten einzusetzen waren?!

Als man ihm das Projekt im Hauptquartier schliesslich unterbreitete, sah er, dass seine Zweifel nur zu berechtigt waren. Es stimmte zwar, dass der Plan auf einer seiner eigenen Ideen beruhte. Im Juli hatte er vorgeschlagen, mit einer kleinen Gruppe in Bengasi Schiffe zu zerstören, und zwar nach den gleichen Plänen seiner drei vorangegangenen Versuche. Zusätzlich hatte er angeregt, eine kleine Marineeinheit mitfahren zu lassen, die versuchen sollte, die Hafeneinfahrt durch ein versenktes Schiff zu sperren. Besonders diese Anregung schien die Phantasie des Planungsstabes beflügelt zu haben, denn der ursprüngliche Plan war bis zur Unkenntlichkeit ausgebaut.

Die Idee des Hauptquartiers war folgende: Man rechnete damit, dass Rommel vor Ende des Monats zum letzten Schlag gegen Alexandrien ausholen würde. Die 8. Armee vertraute fest darauf, dass sie die Alameinfront halten konnte, und hatte nicht die Absicht, von sich aus vor Ende Oktober zur Offensive anzutreten. Zu diesem Zeitpunkt würde sie eine überwältigende Überlegenheit an Waffen und Panzern besitzen, und im Grossraumangriff das Afrikakorps aus Ägypten und Cyrenaika hinauswerfen.

In der Zwischenzeit musste Rommels Nachschub – so oft als nur irgend möglich – unterbrochen werden. Sein Benzin und sein gesamtes Kriegsmaterial kamen über das Mittelmeer. In Bengasi und Tobruk wurde entladen. September würde ein ruhiger Monat sein. Warum sollte man nicht, fragten

sich die Planer, durch sogenannte «irreguläre Einheiten» zwei grossangelegte Überfälle auf die Anlagen dieser beiden lebenswichtigen Häfen durchführen? Ging die Sache daneben, war wenig verloren, hatte sie Erfolg, konnten die Kommandoleute die Häfen vielleicht für ein paar Stunden in ihre Gewalt bringen. Einige der Planer verstiegen sich sogar in den Gedanken, die Männer könnten eventuell mit feindlichen Schiffen auf und davon fahren. Den Möglichkeiten schienen keine Grenzen gesetzt. Man erklärte Stirling, dass der gesamte ihm unterstellte Verband ca. 220 Mann, 40 LKW und 40 mit Vickers-K-MG ausgerüstete Jeeps umfassen würde. Seine Aufgabe bestände darin, nach Bengasi hineinzufahren und alles, was er zu Gesicht bekäme, zu zerstören. Zur gleichen Zeit würde Colonel Haselden, ein Arabien-Experte, der einige Monate als britischer Agent hinter den feindlichen Linien gearbeitet hatte, einen Überfall auf Tobruk ausführen.

In der Tat war Haselden die Triebkraft dieses Planes. Ihm hatte Stirling seinerzeit seine eigene bescheidene Idee vorgetragen. Haselden hatte sich in diese Idee verliebt und sie in einen Überfallplan auf breiter Basis abgewandelt. Sein eigener Einsatz sollte sogar noch grösseren Umfang haben und noch komplizierter sein als der Stirlings. Haselden wollte durch Marinelandeverbände und Bombardements von See her unterstützt werden. Ausserdem waren noch zwei kleinere Unternehmen für die gleiche Nacht geplant: Die Sudan Defence Force\* würde versuchen, den Italienern Gialo wieder zu entreissen, um den Teilnehmern an den Unternehmen in Bengasi und Tobruk einen sicheren Rückmarsch zu sichern; zusätzlich sollte eine Patrouille der L.R.D.G. – ausschliesslich als Ablenkungsmanöver – den Flughafen von Barce angreifen.

Zunächst reagierte Stirling auf den Plan noch heftiger als auf den ersten Funkspruch. Erstens habe er es stets strikt abgelehnt, irgendjemanden an den Operationen der S.A.S. teilnehmen zu lassen, der nicht vorher seinen strengen Ausbildungskurs hinter sich gebracht hätte. Und jetzt verlangte man von ihm, er solle seine Mannschaft mit mindestens 100 Neulingen vollstopfen. Zweitens sei er nach wie vor der festen Überzeugung, dass der Erfolg einer solchen Unternehmung von uneingeschränkter Überraschung abhinge, und die Chance, das Überraschungsmoment aufrechterhalten zu

\* Sudan Defence Force = Sudan Verteidigungstruppe

können, sei mit einer Truppe von 200 Mann und 80 Fahrzeugen recht fragwürdig. Drittens halte er es für falsch, an eine genaue Zeiteinteilung gebunden zu sein. Die Erfolge der S.A.S.-Überfälle hatten oft darauf basiert, dass sie zuschlugen, wenn die Gelegenheit sich bot und nicht nach einem vorher festgelegten Zeitplan. «Tatsächlich», schrieb Stirling, «verstiess der ganze Plan gegen jeden einzelnen der Grundsätze, auf denen die S.A.S. aufgebaut war.»

Das Unternehmen Tobruk erschien Stirling noch blödsinniger als das ihm zgedachte. Erstens hatte Haselden keinerlei Erfahrung in der Führung von Männern an der Front. Und zweitens würde das Ganze ein offenes Kommandounternehmen sein, das bereits nach der ersten Stunde keinen Überraschungseffekt mehr bot. Er wies darauf hin, dass in beiden Fällen kleineren Gruppen, die mit der Taktik der S.A.S., anstatt mit der grosser Kommandoeinheiten arbeiteten, weit grössere Erfolgchancen beschieden sein würden.

Stirling war nicht der einzige Skeptiker in diesem Fall. Oberstleutnant Peniakoff, genannt Popski, der viele Monate lang die arabische Widerstandsbewegung hinter den feindlichen Linien organisiert hatte, stand der ganzen Unternehmung äusserst kritisch gegenüber. «In den Räumen der Sektion 4 der Operationsabteilung im Hauptquartier Mittlerer Osten fehlte es nicht an jugendlichem Enthusiasmus», schrieb er. «Ganz junge Männer entwickelten wahnsinnige Pläne, wie Rommel und seinem Afrikakorps der Garaus zu machen sei. Mit ein paar hundert Mann, bewaffnet, wie es mir schien, mit nicht viel mehr als Luftgewehren, wollten sie die ganze Cyrenaika von Bengasi bis Tobruk erobern, und die feindlichen Truppen ohne rückwärtige Nachschubbasis an der El Alameinlinie stehenlassen, wo sie – nehme ich an, aus Angst – sterben würden. John Haselden, der in meinem Alter war und gescheit hätte sein sollen, zeigte von allen den jugendlichsten Geist. Sein Plan war, mit 80 Mann, meist Kommandoleuten, nach Tobruk zu fahren und so zu tun, als seien sie britische Kriegsgefangene. Unter ihren Mänteln wollten sie Maschinenpistolen tragen. Ihre Lastwagen sollten von deutschen Juden in deutscher Uniform gefahren werden, die als deutsche Soldaten diese Gefangenen begleiteten, wodurch sie keine Schwierigkeiten haben würden, an den Strassensperren vorbeizukommen. Bei einfallender Dunkelheit sollten sie sich in den Hafen einschleichen und

die Küstenbatterien besetzen. Ganz früh am nächsten Morgen sollte die kgl. Marine von zwei Zerstörern und mehreren Schnellbooten aus Truppen an Land setzen, den Hafen erobern und halten sowie 4'000 Gefangene befreien. Was danach geschehen sollte, wurde nicht gesagt.

Haselden wünschte, dass ich bei diesem Unternehmen mitmachte. Als ich im Einzelnen mit ihm über seinen Plan sprach, stellte ich fest, dass er seinen Bedarf an Munition und Verpflegung mit dem decken wollte, was er in Tobruk vorfinden würde.

„Seien Sie kein Narr“, sagte er, „da gibt es überhaupt keine Schwierigkeiten, in Tobruk ist alles, was Sie wollens

Ich beschloss, mich Haseldens Unternehmen nicht anzuschliessen, und sagte ihm, ich ginge lieber nach Derna, da ich dieses Gebiet sehr viel besser kennen würde. Der beabsichtigte Anschlag auf Dema – eine L.R.D.G.-Operation – wurde fallen gelassen, und ich liess mich für den Überfall auf Barce einteilen, der auch von meinen Freunden durchgeführt werden sollte.»\*

Popski hatte Glück, dass er wählen konnte. Stirling hatte diese Möglichkeit nicht. Man forderte ihn auf, den Angriff auf Bengasi durchzuführen. Würde er zustimmen? Die Urheber des Planes wandten alle Überredungskünste auf, um ihn zu überzeugen. Diese Überfälle, behaupteten sie, könnten den Wendepunkt in der gesamten Schlacht um Afrika bedeuten. Und sollte er mit ihnen zusammenarbeiten, würden sie ihren ganzen Einfluss geltend machen, um seinen Befehlsbereich ausdehnen zu lassen. Gelänge der Plan, so wie sie hoffen, würden alle an den Einsätzen Tobruk, Bengasi und Barce teilnehmenden Verbände hinterher seinem Kommando unterstellt werden und er würde den Auftrag bekommen, systematisch alle Nachschublager und Anlagen des Feindes in der Cyrenaika zu zerstören. Stirling war Hasardeur und Optimist und gab schliesslich nach – zu seinem späteren Bedauern.

Zweifellos hat auch noch folgender Vorfall zu seiner Zusage beigetragen: Der Chef der Operationsabteilung berief eine Besprechung aller wichtigen Stabsoffiziere ein. Unter diesen war auch ein Air Vice Marshal, der für die S.A.S. nichts übrig hatte. Seiner Meinung nach, erklärte er, würde die S.A.S. weit überbewertet und er sähe es sehr viel lieber, wenn man re-

\* Lt. Colonel Peniakoff: ‚Geisterarmee‘.



guläre Truppen für den Angriff auf Bengasi einsetzte, statt dieser «schilfernden Individualisten». Er erkenne die S.A.S. zwar als einen mutigen und begeisterungsfähigen Haufen an, aber mit einer disziplinierten Einheit wäre er glücklicher. Und was die Erfahrung beträfe, die sie angeblich hätten, so müsse er ganz offen sagen, dass sie nach seiner Meinung den Hang hätten, ihre Erfolge zu übertreiben.

Stirling stand dicht am Schreibtisch des Chefs der Operationsabteilung; er spürte, wie der Zorn heiss in ihm hochstieg. In Anbetracht der Tatsache, dass er immer streng darauf geachtet hatte, dass ihre Erfolgszahlen niedriger angegeben wurden, als sie in Wirklichkeit gewesen waren, fand er diese Ungerechtigkeit unerträglich. Auf dem Schreibtisch neben ihm stand ein Tintenfass, und seine Hand bewegte sich darauf zu. Hätte ihn nicht ein warnender Blick des Chefs getroffen, wäre es bestimmt geflogen. Etwas besänftigt wurde Stirling schliesslich durch einen Air Commodore, der sich von dem Vorwurf seines Waffenkameraden distanzierte. Er hob im Gegenteil hervor, dass die Luftaufnahmen die Meldungen der S.A.S. stets mehr als erhärtet hätten.

Später fand Stirling eine Erklärung für den so unangenehmen Ausfall des Air Vice Marshal. Anscheinend war Brigadier Marriott an ihn herangetreten und hatte ihm vorgeschlagen, Major David Stirling das Distinguished Flying Cross\* zu verleihen.

«Ja, um Himmels willen wofür denn?» fragte der Air Vice Marshal, «der Mann ist ja gar nicht in der Royal Air Force.» «Weil er mehr als 250 Flugzeuge zerstört hat. Das ist mehr, als sich irgendeine Staffel der R.A.F. rühmen kann. Ich denke, Sie sollten das in Betracht ziehen.» «Ach, lächerlich!» polterte der Air Marshal. Und Stirling bekam den Ärger darüber bei der Besprechung zu spüren.



In der gleichen Woche, Mitte August, als die Operation Bengasi-Tobruk-Gialo diskutiert wurde, traten grosse Ereignisse ein. General Alexander löste General Auchinleck im Oberbefehl Mittlerer Osten ab; und am 13. August übernahm General Montgomery von General Ritchie das Kommando

\* Distinguished Flying Cross = Britischer seit 1918 an Offiziere der Royal Air Force verliehener Tapferkeitsorden bei ca. 5 Siegen in ca. 100 Einsätzen.

über die 8. Armee. Diese Wechsel waren von Premierminister Winston Churchill veranlasst worden. Churchill hatte, zusammen mit seinem Chef des Stabes, General Sir Alan Brooke und anderen hohen Beamten, vor seiner Reise nach Russland einige Tage in Kairo Station gemacht, um die Lage an Ort und Stelle zu studieren. Jetzt wurde der Premierminister und sein Gefolge zum zweiten Mal in Kairo erwartet, und zwar auf dem Rückweg nach England. Der britische Botschafter in Ägypten, Sir Miles Lampson, gab zu Ehren der illustren Gäste ein Diner, zu dem auch David Stirling und Fitzroy Maclean geladen wurden. Ein Mitglied des Planungsstabes warnte Stirling davor, um Gottes willen dem Premierminister ( gegenüber nichts von dem Bengasi-Überfall zu erwähnen. Auf Stirlings erstaunte Frage «Warum?» kam die Antwort «Weil er nicht verschwiegen ist, und wir können uns ein Risiko nicht leisten.»

Stirling jedoch ignorierte diesen Rat. Er erinnerte sich noch heute an den langen Tisch, das blitzende Silber, den Tafelschmuck und an die vielen Männerstimmen. Er erinnert sich auch an Churchills strahlendes, rosarotes Gesicht, an seinen ‚verführerischen Abendanzug‘ und daran, dass nach dem Essen Smuts\* Churchill zu einem Wettstreit in Shakespeare-Zitaten herausforderte. Eine Viertelstunde lang zitierten die beiden mühelos, dann begann sich Smuts Stirn in Falten zu legen, er sass, den Kopf in die Hand gestützt und versuchte, sich an ein weiteres Zitat zu erinnern. Churchill gab den Gästen einen unzweideutigen Wink und begann Zitate zu erfinden. Es dauerte einige Zeit, bevor Smuts begriff, was vor sich ging.

Als sich das Spiel dem Ende zuneigte, stellte Sir Miles Lampson Stirling dem Premierminister vor. Er war überzeugt, dass der junge Major ein Soldat nach Winstons Herzen sein würde, und er sollte recht haben. Stirling umriss in kurzen Zügen den Bengasi-Plan. Churchill war begeistert. Durch seinen Sohn Randolph kannte er die S.A.S., und er fragte Stirling genau nach seiner Taktik. Er amüsierte sich köstlich über den Kontrast zwischen dem zuvorkommenden und liebenswürdigen Benehmen des jungen Mannes und seinem grimmigen Jagdeifer in Bezug auf den Feind. Als Stirling sich entfernt hatte,

\* Smuts = südafrikanischer Feldmarschall burischer Abstammung, \* 1870, † 1950.

trat Churchill an Feldmarschall Smuts heran und erzählte ihm einiges über Stirlings Taten. Er beschrieb ihn, indem er Smuts ein letztes Zitat vortrug, dieses Mal nicht von Shakespeare, sondern aus Lord Byrons «Don Juan». «Es hat kein sanfterer Mann zur See je Schiffe an- und Gurgeln abgeschnitten»\*, zitierte Churchill triumphierend.

Am nächsten Abend bat man Stirling wieder in die Botschaft. Viele der gleichen Militärs und Politiker waren anwesend. Und wieder durfte er sich mit Churchill unterhalten. Dabei erwähnte er, dass seine Einheit nur ein Detachment sei, und er ständig befürchte, es könnte aufgelöst werden. Churchill äusserte sich dazu nicht; später allerdings erfuhr Stirling, dass er die S.A.S. General Alexander in unmissverständlicher Weise besonders ans Herz gelegt hatte, was wenige Wochen später seine Früchte tragen sollte.



Die militärischen Decknamen für die auf den 13. September 1942 angesetzten Operationen klangen beschwingt: Bengasi hiess ‚Schneeflocke‘, Tobruk ‚Narzisse‘, Gialo ‚Tulpe‘, und ‚Hyazinthe‘ hiess der von der L.R.D.G. durchzuführende Überfall auf Barce. Die Durchquerung der Qattara-Senke kam nicht in Frage, das bedeutete, dass die für die Überfälle vorgesehenen Einheiten 1‘300 km nach Süden bis Kufra zu fahren hatten, um dann einen Weg durch den «Grossen Sandsee» zu finden.

Schon die organisatorischen Schwierigkeiten für eine so lange Fahrt erwiesen sich als nahezu unüberwindlich, denn die 1‘300 km bis Kufra waren ja nur die Hälfte des Weges. Von dort waren es noch einmal 1‘300 km bis Bengasi. Allein die Wartung der Fahrzeuge wurde zum Problem; abgesehen davon mussten 20 Jeeps und 20 neue Lastwagen mit MG, Sonnenkompass, Sandsieben und anderen Änderungen ausgerüstet werden. Das Schlimmste von allem aber war, den 100 neuen Rekruten die rudimentären Begriffe vom Autofahren durch die Wüste und die notdürftigsten Kenntnisse über nächtliche Überfälle beizubringen. Stirling schaffte aber trotzdem schliesslich alles, und am 7. September war sein Verband in Kufra versammelt.

Die Oase Kufra hatte damals Ähnlichkeit mit Siwa, wenigstens hinsicht-

\* He was the mildest mannered man that ever scuttled ship or cut a throat = Byron, Don Juan, Gesang 3, Strophe 41 – Deutsche Übersetzung Dr. Adalbert Schroeter.

lich ihrer prächtigen Palmen und Lehmhütten. Es gibt dort zwei Seen, die so salzig sind, dass man darin nicht untergehen kann. Bis zu den dreissiger Jahren hatte nur eine Handvoll Europäer den Weg bis dorthin gefunden, 1931 aber hatten die Italiener die Oase in Besitz genommen und zum Vorposten ihres sich ausdehnenden Imperiums erklärt. Zehn Jahre später war sie ihnen von einer französischen Einheit unter General Leclerc wieder entzogen worden und diente seither als gemeinsame alliierte Basis.

In Kufra ging es zu wie auf dem Bahnhof in Euston\*. Die anderen drei Gruppen für die Überfälle auf Tobruk, Gialo und Barce waren ebenfalls dort, und des Nachts leuchteten ihre Lagerfeuer. Stirlings Gruppe war die bei Weitem grösste. Abgesehen von den Neuzugängen, von denen viele vom Kommando Mittlerer Osten abgestellt worden waren, nahmen alle Angehörige der S.A.S. teil, was eine Gesamtstärke von über 200 Mann bedeutete. Dazu verfügte er über 40 mit Vickers-K-MG bestückte Jeeps und 35 bis 40 mit Nachschubgütern beladene Dreitonner, die ebenfalls schwer bewaffnet waren. Die Kommandeure der einzelnen Gruppen äusserten sich in keiner Weise, sie waren nur mit ihren eigenen Überfällen beschäftigt.

Stirling blieb, zusammen mit Maclean, bis zum 6. September in Kairo und sammelte die Abwehrberichte. Maclean hatte seit dem Autounfall auf der Rückfahrt von Bengasi, im Mai, im Lazarett gelegen. Dies war sein zweiter Überfall, und er hoffte, damit ein besseres Resultat zu erzielen. Während er sich mit den Abwehrberichten beschäftigte, kamen ihm recht beunruhigende Gerüchte zu Ohren. «Es gab Anzeichen dafür», schrieb er, «dass zu viele Leute zu viel wussten. In Alexandrien hatte ein betrunkenener Matrose in der Kantine damit geprahlt, dass sie nach Tobruk ausliefen; ein Offizier der Freien Franzosen schnappte in Beirut einige alarmierende Bemerkungen über die Unternehmen auf; ein Barkeeper in einem Hotel, den man allgemein für einen feindlichen Agenten hielt, schien zu gut informiert zu sein. Es gab jedoch noch Schlimmeres, nämlich Anzeichen dafür, dass der Feind die Überfälle erwartete und im Begriff stand, Gegenmassnahmen zu ergreifen.»\*\*

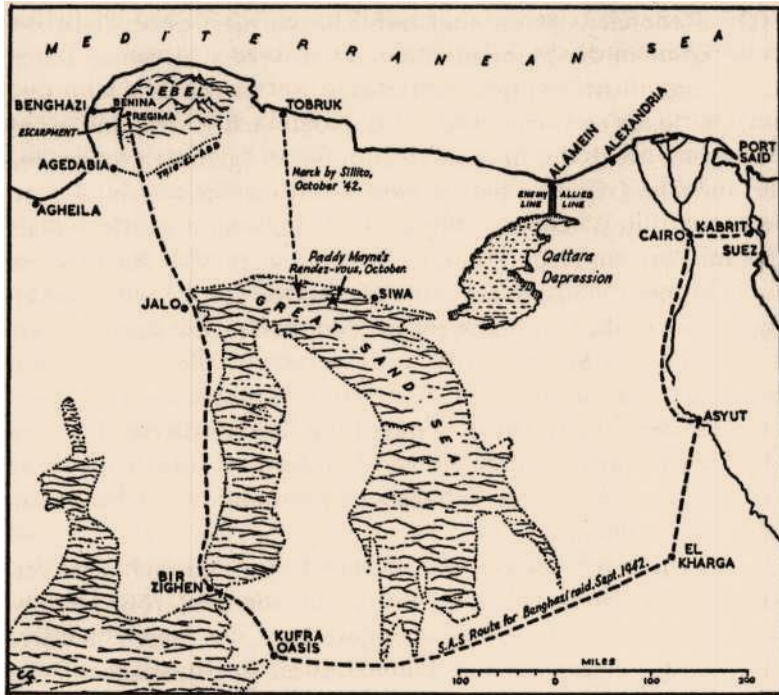
\* Bahnhof von Euston = Für seinen starken Verkehr bekannter Londoner Bahnhof.

\*\* Fitzroy Maclean: ‚Eastern Approaches‘.

Die Redereien waren aber nur Klatsch, und ohne klare Beweise konnten die Pläne nicht geändert werden. Deshalb liefen die Dinge in ihrer vorgezeichneten Bahn weiter. Maclean und Stirling flogen in einem Hudson-Bomber nach Kufra, und einen Tag später brach der in drei Abteilungen aufgeteilte grosse Konvoi auf. Die Offiziere hatten zwar alle Einzelheiten des Unternehmens seit Wochen studiert, die Mannschaft wurde jedoch erst am Tage vor ihrem Abmarsch unterrichtet. Man zeigte ihnen ein in grossem Massstab hergestelltes Modell von Bengasi und erklärte ihnen, ihre Aufgabe sei es, zum Hafen durchzubrechen, die Festung im Sturmangriff zu nehmen und alle Anlagen, auf die sie stiessen, zu zerstören. Zwei von den 10. Husaren ausgeliehene Panzer sollten den Weg durch die Strassensperren bahnen. Mit von der Partie würden einige Matrosen sein, die den Auftrag hatten, alle erreichbaren Schiffe zu entern und in der Hafeneinfahrt zu versenken.

Die Fahrt nach Bengasi war alles andere als einfach. Erst versperrte der «Grosse Sandsee», ein Gebiet von der Grösse Irlands, ihren Weg. Der See – aus weichem, weissem, die Augen blendendem Sand – erstreckte sich kilometerweit in trügerischem Auf und Ab einer Dünenlandschaft, mit Höhen von über 100 m. Die Long Range Desert Group hatte den Beweis erbracht, dass es möglich war, diesen «See» zu durchqueren, aber für einen so grossen Konvoi gab es praktisch nur eine Route. Sie mussten bis Zighen fahren, einem Punkt, an dem der See eine Art Flaschenhals von 30 km Breite bildete. Aber selbst die Durchquerung dieser relativ kurzen Strecke verlangte ungeheure Geschicklichkeit. Tatsächlich sanken die Panzer der 10. Husaren so hoffnungslos tief ein, dass sie zurückgelassen werden mussten. Die einzige Möglichkeit, die Dünen zu nehmen, ohne dass die Räder bis zu den Achsen einsanken und leer drehten, war, sie mit Anlauf in hoher Geschwindigkeit anzufahren. Manchmal aber fielen die Dünen jenseits steil ab, und fuhr man mit zu viel Schwung hinauf, so bestand die Gefahr, dass sich die Fahrzeuge auf der anderen Seite überschlugen. Sogar die gewiegtsten Fahrer machten verhängnisvolle Fehler. Mehrere Leute wurden getötet, und Lieutenant Timpson von der L.R.D.G. landete mit einem Schädelbruch im Lazarett.

Der Konvoi konnte von Glück sagen, wenn er auf einen Durchschnitt von 1,5 km in der Stunde kam. Eins der Fahrzeuge schleuderte immer, sank



Karte 5: Der von der S.A.S. für den Angriff im September 1942 zurückgelegte Weg von Kabrit nach Kufra und von Kufra nach Bengasi. Ausserdem ist der von Paddy Mayne im Oktober angelegte Stützpunkt eingezeichnet.

ein und mahlte tief in dem feinen Sand. Dann hiess es Spaten, Schleppeiseile und Sandmatten heraus, und das Ausbuddeln begann.

Abgesehen von der mühsamen Fahrerei bestand auch laufend die Gefahr, aus der Luft gesichtet zu werden.

Jede der drei Abteilungen zog sich als Kolonne über 800 m in der Wüste hin und bot als Ziel ein gefundenes Fressen. Aber sie hatten Glück, alle drei Kolonnen erreichten den Djebel, ohne gesichtet zu werden oder ein Flugzeug am Himmel gesehen zu haben. Auf dem schmalen Streifen zwischen dem Sandsee und Gialo, das sich noch in Feindeshand befand, musste äusserste Vorsicht gewahrt werden. Aber sie durchfuhren die Strecke über Mittag, um den Dunst der Hitze auszunützen, der sie abschirmte. Nur ein einziges Missgeschick ereignete sich. Als sie die Trig el Abd Piste kreuzten, fuhr einer der LKW auf eine Mine; zwei der Insassen wurden ernstlich verwundet.

\*

Sonst ging alles relativ glatt. Erst als die S.A.S. in den Djebel gelangte, begannen die Schwierigkeiten sich zu häufen.

Die Abteilung von Fitzroy Maclean war die erste, die im Djebel eintraf. Maclean nahm sofort Kontakt mit dem britischen Agenten Bob Melot auf, der Stirling schon beim ersten Überfall auf Bengasi geholfen hatte. Melot erwartete die S.A.S. in einer Araber-Höhle, in der er sich verborgen hielt. Er war schon mehrere Wochen im Djebel und hatte alle erreichbaren Nachrichten zusammengetragen. Was er Maclean berichtete, war alles andere als beruhigend. Es schien, als ob der Feind Wind bekommen hätte, denn in den letzten Tagen waren angeblich Verstärkungen in Bengasi eingetroffen. Melot nahm Maclean zu zwei alten Scheichs mit, die ihm in einer Mischung aus Italienisch und Arabisch bestätigten, was Melot gesagt hatte.

Um genauere Informationen zu erhalten, schlug Melot vor, einen Spion in die Stadt zu schicken. Maclean war einverstanden, als er aber den Kerl sah, dem Melot sein Vertrauen schenkte, rutschte ihm das Herz in die Hose. Ein kleiner mürrischer Araber wurde ihm präsentiert, der niemandem in die Augen schauen konnte; ein Deserteur der italienischen Armee, der Verwandte in Bengasi hatte. Mit besorgter Stimme versuchte Maclean Melot hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Mannes auszuquetschen. Aber Melot lachte nur und erklärte nochmals, der Araber sei absolut zuverlässig.

Bis hinein nach Bengasi hatte der Spion einen Marsch von 30 km. Sein Auftrag lautete, einen Tag in der Stadt zu bleiben, herumzuhorchen und dann schnellstens zurückzukehren. Die Stunden des Wartens waren voll Bangigkeit; Maclean hatte wenig Hoffnung, den Mann je wiederzusehen. Aber am verabredeten Tag erschien der Araber und beschwerte sich, dass ihm die Füße weh täten. Er bestätigte die Gerüchte, der Feind erwartete einen Angriff. Minenfelder waren gelegt und Strassensperren errichtet worden.

Stirling hatte den Djebel noch nicht erreicht, traf jedoch am Nachmittag mit der letzten Kolonne ein und wurde mit Macleans düsteren Neuigkeiten empfangen. Nach einigen Überlegungen sandte er einen Funkspruch ins Hauptquartier und fragte an, ob es nicht auf Grund der durchgesickerten Nachrichten, die der Feind besass, besser sei, wenigstens den Zeitablauf des Überfalls zu ändern, um noch irgendein Überraschungsmoment zu retten.

Die Antwort kam umgehend und lautete, den «Bazarklatsch» zu ignorieren und wie geplant weiterzumachen.

Von da an ging alles schief. Nicht weit von der Piste, die der Konvoi den Steilhang hinunter in die Ebene von Bengasi benutzen wollte, stand ein kleines Fort mit einer Funkstation. Es wurde beschlossen, dass ein Trupp etwas früher aufbrechen und diese Anlagen zerstören sollte. Bob Melot bot sich an, mitzugehen. Er kannte jede Handbreit Boden in dieser Gegend und konnte die Männer, besser als jeder andere, zu der richtigen Stelle bringen. Eigentlich hatte Stirling mit Melot gerechnet, um den Hauptkonvoi den Hang hinunterzuführen, aber Melot war der Meinung, sein arabischer Spion könne das genausogut.

Die für den Hauptangriff vorgesehene Abteilung startete, als es dunkel wurde. Die ersten ein bis zwei Stunden fuhren sie durch bekannte Landschaft. Der arabische Spion befand sich an der Spitze, um die Fahrzeuge zu führen. Die Piste, die er wählte, war holperig und schlecht. Dicke Felsbrocken, die weggeschoben werden mussten, versperrten den Weg, und die Ölwannen der Lastwagen kratzten unheilverkündend an herumliegenden Steinen. Kurz darauf war von Weg überhaupt keine Rede mehr. Maclean rückte dem Araber energisch zu Leibe – ob er auch ganz sicher sei, dass diese Piste befahrbar wäre? Schliesslich gab der Araber zu, wahrscheinlich den falschen Weg gewählt zu haben.

Einen neuen Pfad den Hang hinunter zu finden, war mühsam und zeitraubend. Der Angriff der R.A.F. auf Bengasi hatte seit einiger Zeit begonnen; die Männer konnten aus der Entfernung die Blitze sehen. Um diese Zeit hätte die Kolonne bereits in der Ebene sein sollen, doch war sie noch immer dabei, einen Weg hinunter zu suchen. Und dieses Suchen dauerte mehrere Stunden. Als die S.A.S. endlich die richtige Piste gefunden hatte und am Fusse des Berges angekommen war, war es 3.00 Uhr morgens. Es blieben ihnen nur noch zweieinhalb Stunden Dunkelheit.

Nach einigen Kilometern Fahrt stiessen sie auf die Asphaltstrasse und konnten nun wenigstens ihr Tempo beschleunigen. Ganz plötzlich trat der Fahrer des ersten Fahrzeugs hart auf die Bremsen und hielt abrupt an. Ein Schlagbaum versperrte die Strasse; irgendetwas schepperte dahinter. Stirling konnte Stacheldrahtrollen und auf beiden Seiten frisch aufgeworfene Erde erkennen. Das sah verdammt nach Minenfeld aus.

Bill Cumper, der Sprengstoffexperte, sass mit Stirling und Seekings im



ersten Jeep. Normalerweise war es nicht seine Aufgabe, die S.A.S. bei ihren Überfällen zu begleiten, aber als Pionier musste er jetzt aussteigen und nachsehen. Kein Zweifel, es waren Minenfelder. Den Fahrzeugen würde nichts anderes übrigbleiben, als sich haargenau auf der Strasse zu halten. Dann spielte Cumper etwas am Griff der Stange herum, der Schlagbaum ging hoch, er trat einen Schritt zurück und sagte scherzend: «Lasst die Schlacht beginnen!»

Kaum hatte er die Worte ausgesprochen, als die Hölle losbrach. Auf beiden Seiten der Strasse lagen feindliche Hinterhalte, die jetzt das Feuer, mit allem was sie hatten, eröffneten; mit Maschinengewehren, Granatwerfern und Breda-Granaten. Cumper schaffte es noch, zu Seekings zurückzuspringen. Sein einziger Kommentar war: «Wenn das Eure verdammte S.A.S. ist, dann könnt Ihr mich gern haben, Ihr Idioten!»

Der Feind war so aufgeregt, dass er zu hoch schoss, wodurch Stirlings Schützen die Chance hatten, das Feuer zu erwidern. Sergeant Almonds versuchte, den Weg durch die Sperre zu erzwingen, aber sein Jeep fing Feuer und beleuchtete die ganze Szene. Einige Fahrzeuge waren zerstört und jede Überraschung beim Teufel. Und wenn die Garnison von Bengasi noch nicht über Funk Von dem Vorfall unterrichtet worden war, so konnte dies nur eine Frage von Minuten sein.



Der Tag brach schon an, und es bestand keine Hoffnung mehr, den Steilhang noch während der Dunkelheit hinaufzukommen. Die Männer mussten versuchen, am Fusse des Hanges Deckung zu finden. Kaum waren die letzten Fahrzeuge unter Tarnnetzen verborgen, als der kalte graue Morgen aufzog und mit ihm ein halbes Dutzend tückischer Flugzeuge.

Bald war auch schon einer der LKW gesichtet. Er hatte Munition geladen und explodierte mit Donnergetöse, als er getroffen wurde. Eine dichte schwarze Rauchwolke stieg auf und zeigte die Stelle an, wo weitere Männer und Wagen verborgen waren.

Den ganzen Tag löste eine Flugzeugwelle die andere ab und beschoss und bombardierte das Gelände. Einen dramatischen Zwischenfall gab es, als ein dem französischen Kommando gehörender Dreitonner, schwer bewaffnet mit Vickers MG und einem Browning 0.50, von einem der angrei-

fenden Flugzeuge gesichtet wurde. Die Franzosen, die in einiger Entfernung in Deckung gegangen waren, wollten den Wagen retten. Sie rannten zu ihrem LKW, rissen die Tarnnetze herunter, fuhren ihn ein Stück vor und feuerten aus allen Rohren. Zehn Minuten dauerte das Duell und endete damit, dass die feindliche Maschine in Flammen aufging und abstürzte. Der französische Lastwagen hatte zwar viele Treffer, aber er war noch fahrbereit, und wunderbarerweise hatte es bei dem ganzen Kampf nur einen Leichtverletzten gegeben.

Totmüde erklimmte die Abteilung in dieser Nacht den Bergrücken und fuhr zu ihrem Treffpunkt zurück. Es schien fast unglaublich, wenn man die Menge verschossener Munition bedachte, dass nur acht oder neun Fahrzeuge ausser Gefecht gesetzt und drei oder vier Männer verwundet worden waren. Stirling erfuhr, dass der Trupp mit Melot die Funkstation erfolgreich zerstört hatte, dass aber Melot und zwei seiner Begleiter, Chris Bailey und Corporal Laird, schwer verwundet waren.

Der Rendezvous-Platz lag in einem tiefen Wald mit ausgezeichneten Deckungsmöglichkeiten, und als am nächsten Morgen die feindlichen Flugzeuge wieder am Himmel erschienen, fühlten die Männer sich relativ sicher. Plötzlich aber sahen sie in der Feme einen Jeep direkt auf ihren Schlupfwinkel zufahren. Dicke Staubwolken hinter sich aufwirbelnd, kam der Wagen näher. Die ganze Zeit kreiste eine der Maschinen über ihm, so, als ob der Pilot genau feststellen wollte, welche Stelle der Jeep ansteuerte. Es war ein Fahrzeug der S.A.S., das in der Nacht den Anschluss verloren hatte und sich nun bemühte, wieder zu ihnen zu stossen.

Stirling sah es mit Entsetzen. Das war der Preis, den man für unerfahrene Truppen bezahlte! Zwanzig Minuten später erschien über dem Wadi ein Pulk von Jägern und Bombern, die systematisch das ganze Wadi unter Feuer nahmen. 25 Lastwagen voll Nachschub und 18 oder 19 Jeeps wurden im Laufe des Tages zerstört und weitere schwer beschädigt.

Die Lage war ernst. Es gab nur noch ungenügend Verpflegung, und das Wasser musste reduziert werden. In jedem Dreitonner mussten nun 20 Mann und in jedem Jeep sieben bis acht Mann fahren. Schlimmer jedoch: sie hatten nicht genügend Benzin, für die 1'300 km bis Kufra. Sie konnten

nur hoffen, die 650 km bis Gialo zu schaffen, in der Hoffnung, dass die Oase in der Zwischenzeit in die Hand der Sudanese Defence Force übergegangen war.

Nach vier Tagen angstvollen Fahrens erreichte der Konvoi die Aussenbezirke von Gialo. Fitzroy Maclean und Sandy Scratchley pirschten sich vor, um die Lage zu peilen. Sie stellten fest, dass der Kampf um die Oase noch im Gange war. Sie gerieten sogar kurz in die Feuerzone zwischen den beiden Gegnern. Als es ihnen schliesslich gelang, mit der Sudanese Defence Force Verbindung zu bekommen, erfuhren sie, dass diese die Oase bereits einmal genommen hatte, aber wieder hinausgeworfen worden war. Jetzt hatten die Sudenesen gerade einen Funkspruch vom Hauptquartier erhalten, mit dem Befehl, sich gänzlich zurückzuziehen. Es gelang der S.A.S. aber, wenigstens Benzin und Verpflegung bei ihnen auszuleihen, und so erreichten die Männer Kufra ohne weiteren Zwischenfall.

Stirling war im Djebel zurückgeblieben, um auf Versprengte seiner Einheit zu warten. Nach drei Tagen hatte er über ein Dutzend Männer aufgelesen und machte sich mit ihnen auf den Heimweg. Ein Viertel seiner Einheit war gefallen, verwundet oder vermisst und über Dreiviertel seiner Fahrzeuge zerstört.



Der Angriff auf Tobruk endete sogar noch katastrophaler als der von Stirling. In diesem Falle beruhte der Fehlschlag nicht darauf, dass der Feind von dem Überfall vorher Kenntnis hatte, sondern auf einer falschen Entscheidung, die tragische Folgen hatte. Ein Mann war nicht zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

Haselden löste seinen Auftrag, einen Brückenkopf zu sichern, an dem von See eingefahrenen Kommandos landen sollten, mit Erfolg. Er und seine 80 als Kriegsgefangene verkleideten Mann gelangten ohne Schwierigkeiten auf drei Lastwagen, in die Stadt. Die LKW waren von Captain Buck und seinen S.I.G.-Männern – einer Handvoll deutscher Juden aus Palästina in deutscher Landseruniform – gesteuert worden. Sie passierten mehrere Wachtposten und erreichten das von ihnen ausgesuchte Gelände auf die Minute genau. Dann begann ein als Ablenkungsmanöver geplantes vier Stunden dauerndes Bombardement der R.A.F. Haselden und seinen Leuten ge-

lang es, das Fort und die Küstenbatterien zu besetzen und die Funkstation auszuschalten. Danach brach der Plan jedoch zusammen.

Vorgesehen war folgendes: Hatte die Besetzung des Brückenkopfes geklappt, sollten Leuchtsignale gegeben werden, und zwar ab 1.30 Uhr morgens auf beiden Seiten der Landungsstelle, um die in den Schnellbooten wartenden Truppen hereinzuleiten. Die Verantwortung für diese lebenswichtigen Lichtsignale war Lieutenant Langton übertragen worden. Aber Umstände, für die er nichts konnte, hinderten ihn daran, seinen Auftrag ordnungsgemäss auszuführen. Haseldens Stellvertreter, Major Campbell, litt an einem schweren Anfall von Ruhr. Haselden machte sich Sorgen um ihn und beauftragte Langton, Campbell bis an dessen erstes Objekt zu begleiten, um ganz bestimmte Stellungen zu sichern. Haselden war überzeugt, Langton würde rechtzeitig am Strand zurück sein, um dann die Leuchtsignale geben zu lassen.

Durch diesen Befehl wurde ein ausserordentliches Risiko eingegangen, wenn auch Langton sicherheitshalber, sollte er nicht rechtzeitig zurück sein, zwei Pioniere mit der Signalisierung an der Ostseite und den Flight Officer Scott mit den Signalen an der Westseite, beauftragte. Das Unternehmen mit Campbell nahm sehr viel mehr Zeit als geplant in Anspruch, und auf dem Rückweg musste Langton auch noch, wegen eines feindlichen Lagers in einem Wadi, einen Umweg machen. Er kam erst gegen 03.00 Uhr morgens am Strand an und musste dort feststellen, dass Scott zwar die Signale an der Westseite gab, aber von einem zu hohen Standort aus, so dass sie kaum zu sehen waren. An der Ostseite geschah überhaupt nichts. Langton begann sofort selbst mit dem Signalisieren, und zwei Schnellboote fuhren ein. Die Deutschen bemerkten jedoch sehr rasch, was vor sich ging, und Suchscheinwerfer begannen das Hafengelände abzuleuchten, gefolgt von heftigem Geschützfeuer. Die Landung weiterer Truppen kam nicht mehr in Frage.

Schnell waren deutsche Verbände zusammengezogen, um mit den etwas über 100 Mann zählenden Kommandoleuten aufzuräumen. «In den frühen Morgenstunden des 14. September», schrieb Feldmarschall Rommel in sein Tagebuch, «nach rollenden Bombenangriffen von 180 Flugzeugen auf den Hafen von Tobruk und seine Umgebung, versuchten die Briten starke Kräfte im Festungsgebiet zu landen. Nach Unterlagen, die in unsere Hände

gefallen sind, hatten sie den Auftrag, die Dockanlagen zu zerstören und die Schiffe im Hafen zu versenken.

Die Flakbatterien auf der Halbinsel haben sofort ein wütendes Feuer auf die Briten eröffnet. Deutschen und italienischen Stosstrupps, die eiligst zusammengestellt wurden, gelang es, die gelandeten Kontingente einzuschliessen. Da wir Angst hatten, die Briten könnten planen, Tobruk einzunehmen, haben wir sofort einige motorisierte Verbände zu der Festung in Marsch gesetzt. Aber es gelang den örtlichen Kräften allein, mit den Eindringlingen fertig zu werden. Die Briten hatten ziemliche Verluste an Gefallenen und Gefangenen und – nach Berichten der Flakbatterien – wurden drei britische Zerstörer und drei Landungs- oder Begleitboote versenkt. Am nächsten Tag erwischte unsere Luftwaffe die Briten noch einmal und meldete das Versenken eines Kreuzers, eines weiteren Zerstörers und etlicher Begleitboote. Eine Anzahl britischer Schiffe wurde durch Bomben beschädigt.

Am 15. September bin ich selbst nach Tobruk hineingeflogen und habe den Truppen meine Anerkennung zu der gutgeführten Verteidigungsaktion ausgesprochen. Die Nachricht über den britischen Angriff hat uns nicht wenig in Aufregung versetzt, denn Tobruk war einer unserer verwundbarsten Punkte.»\*

Haselden und viele seiner Leute fielen, der Rest wurde gefangengenommen. Von der gesamten Kommandoeinheit kehrten nur sechs Mann zu den alliierten Linien zurück.

Popski hatte recht gehabt, den Angriff auf den Flugplatz zu wählen. Der einzige Überfall, der Erfolg hatte, war der Sturmangriff von Jake Eason-Smith mit seinen L.R.D.G.-Leuten auf das Flugfeld von Barce. Seine kleine bewegliche Gruppe, in einer Stärke, auf die Stirling immer gedrängt hatte, war in der Lage gewesen, den «Grossen Sandsee» in seiner vollen Breite zu durchqueren und anschliessend einen niederschmetternden Überraschungsangriff zu führen, bei dem 30 Flugzeuge auf der Strecke blieben.

\*

\* B.H. Lidell Hard: ‚The Rommel Papers‘. Die deutschen Angaben über die Zahl der versenkten Schiffe sind übertrieben. Versenkt wurden zwei Zerstörer und vier Schnellboote.

## *Die Wende*

Das Desaster von Bengasi war der erste grosse Fehlschlag, den die S.A.S. seit ihrem ersten Einsatz vor zehn Monaten erlitten hatte. Stirling machte sich Vorwürfe über Vorwürfe, auf den Plan eingegangen zu sein, von dem er gleich zu Anfang instinktiv gefühlt hatte, dass er falsch war. Bedrückt kehrte er ins Hauptquartier Mittlerer Osten zurück. Zu seiner Überraschung wurde er dort begeistert empfangen, und man versicherte ihm, dass seine Anstrengungen keineswegs umsonst gewesen seien. Er war in der Zwischenzeit sogar zum Lieutenant Colonel befördert worden: seinem Empfinden nach eine Ironie und ein Witz, dass ausgerechnet sein einziger Misserfolg seit vergangenem November eine solche Belohnung zur Folge hatte.

Es gab noch eine weitere erfreuliche Neuigkeit. Der Oberbefehlshaber Mittlerer Osten, General Alexander, (zweifellos hatte der begeisterte Bericht Churchills den Anstoss dazu gegeben) hatte angeordnet, die S.A.S. zu einem Voll-Regiment zu machen. Das war nicht nur eine Ehre, sondern ein ungeheurer Sieg. Ausserdem bedeutete es drei eindeutige Zugeständnisse: Erstens, dass man die von der S.A.S. angewandte Taktik als Teil der modernen Kriegführung anerkannte; zweitens, dass die S.A.S. nun eine bleibende Institution geworden war, und drittens, dass Stirling seine Einheit jetzt auf Regimentsstärke auffüllen konnte, was eine Verdrei- oder Vervielfachung der augenblicklich zur Verfügung stehenden Mannschaftszahl bedeutete.

Die Tatsache, dass es einem 25jährigen Lieutenant in etwas über einem Jahr gelungen war, die britische Armee um ein Regiment zu vergrössern, muss als eindrucksvolle Leistung gewertet werden. Seit der Aufstellung der Lovat Scouts\* durch Stirlings Onkel im Burenkrieg, vor einem halben Jahrhundert, war dies das erste neue Regiment, das auf Grund der Initiative eines einzelnen Mannes aufgestellt wurde. Stirling war mit Recht stolz und nahm an, dass diese Anerkennung bedeute, seine Einheit würde nun von

\* Lovat Scouts = Lovat Kundschafter.

der 8. Armee als wesentliches Instrument in der allgemeinen Strategie eingesetzt werden. Seine Besprechung mit General Montgomery traf ihn daher wie ein Blitz aus heiterem Himmel.

Hier müssen wir einen Moment verweilen. Im Hauptquartier Mittlerer Osten war eine Abteilung «G Raiding Force»\*, mit Colonel Shan Hackett als Chef, eingerichtet worden. Der Chef der Operationsabteilung erklärte Stirling, die S.A.S. würde von nun an von dieser neuen Abteilung betreut werden. Hacketts Aufgabe wäre es, die Einsätze der S.A.S. mit der bevorstehenden Offensive der 8. Armee zu koordinieren und Stirling bei allem, was er benötigte, zu helfen.

Stirling traf mit Hackett in der Wohnung seines Bruders in Kairo zusammen. Von Anfang an bestand zwischen den beiden Männern eine gegenseitige Sympathie. Hackett, ein untersetzter, rotbackiger Soldat, hatte sich als Kommandeur der 4. Leichten Brigade einen grossen Namen gemacht. Peter Stirling war ihm seit einiger Zeit kein Unbekannter, und aus den verschiedensten Quellen hatte er von David Stirlings Taten gehört. Er fand Stirlings unauffällige Art entwaffnend, und mit sichtbarem Wohlwollen lauschte er, was dieser ihm hinsichtlich seiner Pläne für die S.A.S. berichtete. Stirling war der festen Überzeugung, dass die S.A.S. vom Beginn der Offensive der 8. Armee an möglichst viel Unruhe hinter Rommels Linien stiften müsste. Und zwar sollte sich die S.A.S. auf die Verbindungswege des Feindes konzentrieren, um Rommel einen geordneten Rückzug unmöglich zu machen – in manchen Fällen seinen Rückzug sogar zu verhindern.

Was die organisatorische Vorbereitung anlangte, meinte Stirling, wäre es dringend notwendig, diese sofort in Angriff zu nehmen. Um die allnächtlichen Überfälle, (die er im Sinn führte) durchführen zu können, müsste die S.A.S. schnellstens ihren Mannschaftsstand auffüllen. Wenn die S.A.S.-Trupps innerhalb der nächsten Wochen in Tätigkeit treten sollten, mussten sie sich allerdings aus erfahrenen Soldaten zusammensetzen. Stirlings Plan war es deshalb, von Montgomery die Erlaubnis zu erbitten, seine Rekruten aus den besten Regimentern der Armee aussuchen zu dürfen. Er war sowieso zu einer Unterredung mit dem General ins Hauptquartier der 8. Armee bestellt worden.

\* G Raiding Force = Abteilung G, ‚Überfall-Verbände‘.

Stirling wusste nichts über Montgomery. Er betrachtete ihn lediglich als einen weiteren General in der bisher schon ziemlich langen Kette von Generalen. Man darf nicht vergessen, dass zu diesem Zeitpunkt Rommel, sowohl von den Briten als auch von den Deutschen, als der einzige überragende Militär im Mittleren Osten anerkannt war und jeder andere Heerführer mit äusserst kritischen Augen betrachtet wurde.

Das vorgeschobene Hauptquartier des Generals lag nur 15 km hinter der Alamein-Linie. Es bestand aus einer Reihe getarnter Zelte entlang der Küste. Stirling und Hackett trafen mit Montgomery in dessen Wohnwagen zusammen. Die Szenerie und die Unterredung sind beiden bis zum heutigen Tag lebhaft im Gedächtnis geblieben. Montgomery trug seine bekannte schwarze Baskenmütze. Stirling war fasziniert von der hageren drahtigen Gestalt und den durchdringenden blauen Augen des Generals. Montgomery verlor keine Zeit mit Vorreden, sondern forderte Stirling auf, gleich zur Sache zu kommen.

Stirling unterbreitete dem General, in welcher Weise seiner Meinung nach die S.A.S. die Hauptarmee bei ihrer Offensive unterstützen könnte. Er erklärte Montgomery, dass er zur Erreichung dieses Zieles und zur gleichzeitigen Auffüllung seines Regiments auf Sollstärke, mindestens 150 Mann, einschliesslich einem hohen Prozentsatz von Offizieren und Unteroffizieren, neu einstellen müsste. Seine Bitte an den General sei, die Genehmigung zu erhalten, sich die Leute aus Regimentern aussuchen zu dürfen, die über Kampferfahrung in der Wüste verfügten.

«Wenn ich Sie richtig verstehe», sagte Montgomery, «möchten Sie mir einige meiner eigenen Leute wegnehmen. Und zwar meine besten Leute; meine wüstensichersten, meine zuverlässigsten, meine erfahrensten Leute.» Während Montgomery sprach, fühlte Stirling langsam eine Wut in sich aufsteigen. Was meinte dieser Neuankömmling mit ‚meine Leute‘. Er war ja erst vor sechs Wochen in den Mittleren Osten gekommen. «Ich bin stolz auf meine Männer», fuhr Montgomery fort, «sehr stolz sogar. Und ich erwarte grosse Dinge von ihnen.» Dabei blickte er Stirling mit seinen blauen Augen scharf an. «Wie kommen Sie, Colonel Stirling dazu, anzunehmen, Sie könnten meine Leute erfolgreicher einsetzen, als ich dies selbst imstande wäre?»

Stirling war völlig verblüfft. «Ich weiss nicht, was Sie meinen, Sir. Ich muss mein Regiment auf Sollstärke bringen und brauche erfahrene Leute.



Andernfalls kann ich meine nächsten Pläne nicht durchführen. Das Einstellen unerfahrener Männer würde eine zu lange Ausbildungszeit erfordern.»

«Aber auch ich brauche erfahrene Männer», erwiderte Montgomery sarkastisch. «Wie lange würden Sie benötigen, um unerfahrene Truppen auszubilden.»

«Vielleicht einige Monate», antwortete Stirling. «Bekomme ich dagegen erfahrene Männer, nur drei bis vier Wochen.»

«Ich beabsichtige aber, meine Offensive in 14 Tagen zu beginnen», war Montgomery's Entgegnung. «Behalte ich meine erfahrenen Leute selbst, kann ich sie einsetzen. Gebe ich sie an Sie ab, würden sie bei dem Unternehmen nicht dabeisein.»

In der Stimme des Generals schwang ein Unterton von Triumph mit. Stirling spürte, wie seine Erregung wuchs. «Vielleicht würden sie bei der nächsten Offensive nicht mit dabeisein», sagte er, «aber dafür bestimmt bei der darauffolgenden!»

«Ich habe aber gar nicht vor, noch eine weitere zu schlagen. Meine nächste Offensive soll die letzte sein. Was ist mit Ihnen, Colonel Stirling, warum lächeln Sie?»

«Nichts, Sir, nur haben wir das gleiche von Ihrem Vorgänger gehört – und vom General vor dem letzten ebenfalls.»

Monty warf Stirling einen vernichtenden Blick zu. Es war offensichtlich, dass die Worte des jungen Mannes dem General unter die Haut gegangen waren. «Es tut mir leid, Colonel Stirling, aber meine Antwort lautet nein. Ein klares glattes Nein. Ehrlich gestanden finde ich Ihre Forderung etwas unverfroren. Ich habe den Eindruck, Sie glauben, mein Handwerk besser zu verstehen als ich. Nach dem Misserfolg in Bengasi erscheinen Sie hier und verlangen, dass ich Ihnen das Beste gebe, was ich habe. Offen gesagt, Colonel Stirling, neige ich nicht dazu, mich mit Versagern zusammenzutun. Und jetzt muss ich gehen. Ich bin im Hauptquartier der Guards Brigade zum Essen. Ich würde mich freuen, wenn Sie und Colonel Hackett im Offizierskasino meine Gäste wären, auch wenn ich nicht dabeisein kann. Es tut mir leid, Sie zu enttäuschen, aber ich ziehe es vor, meine besten Leute zu meiner eigenen Verwendung zu behalten.»

Montgomery machte auf dem Absatz kehrt und schwang sich aus dem Wohnwagen. Stirling begann zu fluchen. «Versager in Bengasi... Und was ist mit unseren Erfolgen?» Hackett gab sich alle Mühe, ihn zu beruhigen, und führte ihn schliesslich, immer noch schimpfend, ins Kasino. Sie sassen

mit drei Offizieren, die sie nicht kannten, an einem Tisch. «Dieses Essen geht zu Lasten des Generals», erklärte Stirling mit weithin tönender Stimme. «Da wollen wir uns was Gutes aussuchen.» Er rief die Kasino-Ordonanz und fragte, was es zu trinken gäbe. Er studierte die Karte ganz genau und gab dann eine grössere Bestellung auf: Cocktails, Wein, Kümmel und was es sonst noch gab. «Ich höre, der General ist Abstinenzler», bemerkte er zu seinen Tischnachbarn. «Alles, was wir trinken, werde ich auf seine Rechnung setzen lassen», fuhr er fort, «vielleicht sieht er dann am Ende des Monats etwas menschlicher aus.»

Der Wein belebte Stirling. Als sie gegessen hatten, fiel Shan Hackett ein, dass er einige Papiere im Wohnwagen des Generals vergessen hatte, und die beiden Männer gingen vergnügt, ja sogar beschwingt zurück, um sie zu holen. Sie stellten fest, dass Montgomery bereits wieder an seinem Schreibtisch sass und arbeitete. Sein Chef des Stabes, Freddy de Guingand, war ebenfalls anwesend. Er war sowohl ein Freund von Hackett als auch von Stirling und kam ihnen vor dem Wohnwagen entgegen. Stirling, noch recht fröhlich, begann sich laut über die Art der Kriegführung auszulassen.

«Dein General ist ja ein ganz schöner Gockel an Überheblichkeit», sagte er zu Guingand. «Wenn man nach seinen Sprüchen gehen könnte, ist der Krieg in Afrika ja so gut wie vorbei. Bedauerlicherweise müssen wir aber nach den Resultaten urteilen. Und ehrlich gesagt, ich bin skeptisch. Wenn die S.A.S. nicht eingesetzt wird, wette ich, dass der einzige Weg, um Rommel je zu schlagen, der ist, dass die Amerikaner in Nordafrika landen und ihn an einer zweiten Front schlagen.»

Es war nur ein Scherz, und es machte Stirling Spass, Guingand etwas aufzuziehen, besonders nach Montgomery's gönnerhaftem Verhalten. Als er aber die Landung in Nordafrika erwähnte, fing er einen entgeisterten Blick von Guingand auf.

Er merkte sofort, dass er irgendetwas berührt hatte. «Grosser Gott – hol mich der Teufel! Das ist es also, was wir vorhaben, nicht wahr?»

«Um Gottes willen, halt den Mund!» zischte Guingand.

Stirling konnte nicht widerstehen, den Freund zu necken. «Ich fürchte, Freddy, Du wirst unseretwegen Deinen General etwas unter Druck setzen müssen. Wir brauchen Leute für unser Regiment. Und zwar gute Leute.

Aber er ist schrecklich starrköpfig. Wir erwarten jetzt von Dir, dass Du Dich für uns einsetzt. Andernfalls wären wir vielleicht gezwungen, etwas über diese Nordafrika-Geschichte verlauten zu lassen. Natürlich müssten wir erwähnen, dass unser Wissen von Monty's Chef des Stabes stammt.»

Guinand konnte nicht anders, er musste lachen. «Du bist unverbessertlich, David. Aber ich werde selbstverständlich versuchen, Dir zu helfen. Im Augenblick jedoch fürchte ich, wirst Du die Einstellung meines Generals kaum ändern. Er ist sehr entschieden. Aber ich verspreche, ich werde ihm die Leistungen der S.A.S. immer wieder vor Augen führen; vielleicht wird er nach der Offensive zugänglicher sein.»

Stirling sah ein, dass er verloren hatte. Montgomery war unerbittlich. Nichts würde ihn dazu bringen, sich von seinen wüsten erfahrenen Männern zu trennen. Das bedeutete für Stirling, dass ihm nichts anders übrig blieb, als seine Leute aus dem rückwärtigen Infanterie-Ersatzdepot zu rekrutieren, das zum grössten Teil aus frisch aus England eingetroffenen Truppen bestand – und auch aus Männern der P.I. Force\* des Generals ‚Jumbo‘ Wilson, die kaum über Kampferfahrung verfügten.

Gleichzeitig bedeutete es auch, dass er seine Pläne nicht vor Ablauf weiterer zwei Monate würde in die Tat umsetzen können. Selbstverständlich konnte er die alten Hasen der S.A.S. darauf ansetzen, wöchentliche Angriffe auf einen bestimmten Abschnitt der feindlichen Verbindungslinien durchzuführen, aber das war's nicht, was er im Sinn gehabt hatte. Er war nach wie vor der Überzeugung, dass konzentrierte Überfälle, Nacht für Nacht auf die 130 bis 160 km langen Verbindungswege des Feindes, einen tiefgehenden Einfluss auf Rommels Schicksal haben würden.

Sei dem, wie es wolle – er musste versuchen das Beste aus der gegenwärtigen Situation zu machen. Er bildete aus seinen erfahrenen Leuten eine Kampfstaffel und stellte sie unter das Kommando von Paddy Mayne. Sie bekamen Auftrag, sofort nach Kufra aufzubrechen und am Rande des Sand-Sees eine Basis einzurichten. Sie sollten so viele Überfälle als nur irgend möglich auf die Eisenbahnlinie Matruk und auf die Küstenstrasse ausführen. Er selbst wollte in der Zwischenzeit die Neueinstellungen zu Ende füh-

\* P. I. Force = Palästina Irak Truppe

ren und die Ausbildung in Kabrit schnellstmöglich in Gang bringen. Vielleicht würden die neuen Leute Ende November so weit sein, dass sie ins Feld gehen konnten ...



Der Luftlinie nach war der Feind nur 65 km von Alexandrien entfernt; die S.A.S. musste jedoch mehr als 1600 km zurücklegen, um auf ihn zu stossen. Seitdem die feindliche Front von El Alamein bis zur Qattara-Senke hartnäckig verteidigt wurde und die Durchfahrten durch die Senke gesperrt waren, blieb ihnen nichts anderes übrig, als südlich bis zur Oase Kufra zu fahren, den Sand-See zu durchqueren und dann hinter Rommels Linien zur Küste vorzustossen, so wie beim Überfall auf Bengasi.

Auch die L.R.D.G. benutzte Kufra als Nachschubbasis für ihre eigenen Unternehmungen. Mayne brachte seine aus 70 bis 80 Mann bestehende Kampfstaffel mit 35 Dreitonnen und Jeeps in diese verlockende Oase und errichtete eine rückwärtige Basis nicht weit vom Hauptquartier der L.R.D.G. Anschliessend führte sie dann Mike Sadler, das As unter den Navigatoren, durch den Sand-See, um einen vorgeschobenen Stützpunkt einzurichten.

Dieser Punkt lag ungefähr 230 km südlich von der Eisenbahnlinie Matruk und 320 km hinter der vorgeschobenen feindlichen Stellung bei Alamein. Wenn die S.A.S.-Trupps auch Anfahrten von zwei bis drei Tagen hatten, um aus dem Sand-See durch eine relativ wilde Wüste bis zur Küste zu gelangen, wies dieser Platz doch offensichtlich Vorteile auf:

Er war vor feindlichen Angriffen praktisch sicher, denn Bomber und Jäger vergeudeten ihre Zeit nicht damit, über der Wüste herumzufliegen.

Das Leben dort war keineswegs unerfreulich. Die Gruppe hatte sich in einer tiefen Schlucht, die von einer Unmenge Sanddünen umgeben war, gut getarnt niedergelassen. Die Männer besaßen reichlich Verpflegung und Wasser, und wenn auch die Totenstille und das Fehlen jeglichen Lebens gelegentlich etwas Bedrückendes hatten, gab es wenigstens keine Fliegen, die sie plagten.

Mayne sandte sofort einzelne Trupps aus, und während der nächsten sechs Wochen richteten seine Leute erhebliche Verwüstungen auf der Kü-

stenstrasse an. Ausserdem sprengten sie beträchtliche Strecken der Matruk-Eisenbahnlinie und überfielen die Züge aus dem Hinterhalt. Einer von Maynes neuen Rekruten, ein grosser blondhaariger Ire namens McDermott, hatte das Pech, eine Druckmine auf die Gleise zu legen, die ein Blindgänger war. Der Zug kam und fuhr ungeschoren über sie hinweg. McDermott ärgerte sich dermassen, dass er beschloss, die Station zu überfallen und zu zerstören. Dies tat er auch, zum Entsetzen der diensthabenden Italiener, die sich plötzlich umstellt und gefangengenommen sahen.

Ein anderer Neuling in Mayne's Gruppe, der Schütze David Sillito (er wurde später Offizier), machte durch seinen unglaublichen Mut und seine Ausdauer Geschichte. Er hatte einen kleinen Trupp zu einem Punkt in der Nähe von Tobruk geführt, um Sprengladungen auf den Schienen anzubringen. Der Feind entdeckte den Trupp und griff an, wobei Sillito von seinen Leuten abgesprengt wurde. Er hatte die Wahl zwischen drei Möglichkeiten: die eine war ein kurzer Marsch nach Norden, um sich dort dem Feind zu ergeben; die zweite, sich im Küstenstreifen bei Arabern zu verbergen, bis die 8. Armee in das Gebiet vorstiess. Als dritter und letzter Weg blieb der, zurück in die heisse, öde, brennende Wüste – ein Fussmarsch von 280 km zum Treffpunkt von Mayne.

Sillito wählte letzteren Weg. Unter einer Millionen Menschen hätte kaum einer den Mut gehabt, diesen Versuch zu wagen, ohne Verpflegung, mit nur einer kleinen Flasche Wasser, die knapp für 24 Stunden reichen konnte. Alles, was er bei sich trug, war ein Kompass und ein Revolver. Der Marsch von du Vivier und seinen Begleitern war schon eine erstaunliche Leistung gewesen, aber Sillitos Marsch übertraf diese um einiges, denn er war auch noch mutterseelenallein. Es scheint unglaublich, dass ein menschliches Wesen acht Tage ohne Nahrung und Wasser überleben kann und dabei noch fast 300 km zu Fuss zurücklegt. Am achten Tag erreichte er, zum Skelett abgemagert, mit wunden und blutenden Füßen, den Treffpunkt. Er wurde nach Kufra gebracht und war nach 14 Tagen schon wieder ganz munter. Soviel sei gesagt über menschliche Willenskraft.

Auch Lieutenant Sandy Scratchley hatte ein besonderes Erlebnis, wenn auch ganz anderer Art. Er konnte seine Mission nicht erfüllen, hatte dafür aber das zweifelhafte Vergnügen, sich plötzlich mitten in der Schlacht um

El Alamein zu befinden, und zwar auf der falschen Seite! So um den 18. Oktober herum kam für Paddy Mayne aus dem Hauptquartier der 8. Armee eine Nachricht durch, in der er um Entsendung eines Trupps nach El Daba gebeten wurde. Diese Männer sollten sich dort mit einem Landungstrupp der Marine vereinigen, der den Auftrag hatte, hinter den feindlichen Linien möglichst alle Verbindungen am Boden zu unterbrechen.

«Ich kann mich nicht mehr erinnern, wie viele Leute oder Jeeps wir hatten und wie viele Tage wir zu unserem Ziel unterwegs waren», schrieb Scratchley. «Alles, was ich noch weiss, ist, dass wir am 23. Oktober eine sternenklare Vollmondnacht hatten. Wir waren der Meinung, uns ungefähr 50 km hinter der deutschen Seite, der Alamein-Front, und 30 km von Daba entfernt zu befinden. Beim Fahren unter dem wundervollen Sternenhimmel wunderten wir uns, so nahe am Feind keinen Laut zu vernehmen.

Es mag gegen 22.00 Uhr oder auch Mitternacht gewesen sein, als das Sperrfeuer, das die grosse Schlacht, die den Anfang vom Ende des Kampfes um Afrika einleitete, die Stille durchbrach.\*

Die Wirkung war unvorstellbar. Jede Handbreit Boden zwischen El Alamein und der Qattara-Senke wurde von Explosionen der kriechenden Granaten der britischen Feldgeschütze in Licht getaucht. Aus unserer Entfernung von ca. 30 km empfanden wir das Ganze viel mehr als einen überwältigenden Anblick und nicht als das Grauen, das es in Wirklichkeit war.»

Scratchley sollte unterwegs noch Nachricht über den genauen Treffpunkt mit dem Marinelandungstrupp erhalten, diese Nachricht traf jedoch nie ein, und Mayne berief ihn zum Stützpunkt zurück.

Eine Woche später erhielt Scratchley einen weiteren Auftrag. Wiederum sollte er nach El Daba, diesmal, um das Haupttreibstofflager des Afrikakorps in die Luft zu sprengen. Er machte sich also abermals mit seinen drei

\* «Die Schlacht um Alamein», schrieb Churchill in «The Second World War», «unterschied sich vollkommen von den vorhergegangenen Wüstenschlachten. Die Front war begrenzt, schwer befestigt und wurde mit aller Macht gehalten. Da gab es keine Flanke, die umgangen werden konnte. Der Stärkere, der anzugreifen beabsichtigte, musste den Durchbruch erzwingen. In diesem Falle werden wir zurückgeführt zu den Schlachten des Ersten Weltkrieges an der Westfront. Wir erleben hier in Ägypten die gleiche Kampfart, wie in Cambrai 1917 und vielen anderen Schlachten von 1918, nämlich kurze Verbindungswege für den Angreifer, den Einsatz von Artillerie in seiner schwersten Konzentration, Trommelfeuer-Sperre und das Durchbrechen der Panzer.»

Jeeps auf den Weg. Die Schlacht um El Alamein war noch in vollem Gange, und als sich das kleine Aufgebot der Küste näherte, befanden sie sich plötzlich in einer merkwürdigen Szenerie. Statt der üblichen Wildnis war die Landschaft um sie herum gespickt mit unzähligen Fahrzeugen und Panzern, die in allen Richtungen hin- und her fuhren.

Niemals wurde die Verwirrung des Krieges ihnen besser vor Augen geführt, denn die S.A.S.-Leute hatten das Gefühl, dass keines der Fahrzeuge einen logischen Kurs verfolgte. «Es war wie ein Max Brother Film, der falsch abgespult wurde», schrieb Scratchley. «Man konnte unmöglich begreifen, was eigentlich vor sich ging. Einmal stoppten drei deutsche Panzer 800 m vor uns und beobachteten uns schweigend; ein anderes Mal fuhren drei britische Panzer mit wehenden Wimpeln direkt auf uns zu und eröffneten das Feuer mit ihren MG. Wir schwenkten wie irre unsere Mützen auf und ab, in der sinnlosen Hoffnung, sie davon zu überzeugen, dass wir Freunde seien. Schliesslich fuhren sie weiter, ohne uns getroffen zu haben. Wahrscheinlich waren es Angehörige der Royals\*, – unter dem Kommando von Peter Thin – die durchgebrochen waren und zur Küste strebten.»

Als sich Scratchleys Trupp um den 4. November El Daba näherte, sahen sie die Nachtbomber der R.A.F. in voller Tätigkeit der Küste entlangfliegen. Das Blitzen und Krachen ihrer Bomben erhellte und erschütterte ununterbrochen die dunkle Nacht. «Plötzlich wurde der Himmel durch eine Riesenexplosion taghell erleuchtet – genau in der Richtung unseres Zieles. Der Navigator und ich peilten das Zentrum der Sprengung an und sagten wie aus einem Mund ‚sie haben das Treibstofflager getroffen!‘»

Daraufhin fuhr Scratchleys Trupp zu der Piste, auf dem Rand der Qattara-Senke, in der Hoffnung, zurückfahrenden Lastwagen mit Nachschub den Weg abschneiden zu können, aber sie konnten nichts entdecken. «Es war uns klar, dass unser Einsatz seinen Sinn verloren hatte», schrieb Scratchley. «Wir waren aber weit vom, und der Feind wich laufend zurück; es hatte also keinen Zweck, zu Paddy zurückzufahren. Ausserdem hatten wir nicht genügend Benzin und waren kanpp an Verpflegung. Wir konnten daher genausogut anders herum fahren – nach Kairo.

Wir hielten uns also nordöstlich und stiessen kurz darauf auf eine nieder-

\* Royals = Normalerweise wird so die britische Marine bezeichnet. Hier handelt es sich wahrscheinlich aber um ein Panzerschützen-Bataillon.

geschlagen wirkende deutsche Kolonne, die westwärts marschierte. Sie leisteten keinerlei Widerstand, und die Männer erzählten uns, dass sie von ihren eigenen Panzern im Stich gelassen worden seien. Wir schickten sie in die richtige Richtung und nahmen die sechs höchsten Offiziere als Gefangene mit uns. Von ihnen erfuhren wir, dass wir die Schlacht gewonnen hatten.

Am nächsten Morgen aber waren wir noch nervös. Zu oft hatte sich in letzter Zeit ein angeblicher Sieg in einen Rückzug gewandelt; es hiess daher, auf der Hut sein. Bevor der Tag anbrach, hörten wir jedoch zu unserer grossen Erleichterung den Weckruf der 8. Armee – ein Bren Maschinengewehr, das in die Luft feuerte.

Sobald es hell genug war, fuhren wir zu einer grossen Ansammlung von Leuten hinüber, bei denen ein Ford-Lastwagen und ein Daimler-Panzerwagen mit flatterndem Wimpel standen, wie es alle unsere Panzer hatten. Als wir dicht genug heran waren, stellten wir zu unserem Entsetzen fest, dass es sich um voll bewaffnete Deutsche handelte, die am Boden sassen und frühstückten. Ich sah hinüber zum Fahrer eines unserer Jeeps, sein Gesicht war eine einzige Enttäuschung. Zu dem Zeitpunkt, als wir feststellten, dass es sich um Deutsche handelte, hatten wir uns ihnen aber schon zu weit genähert, um von uns aus etwas unternehmen zu können.

Da sie uns nicht die geringste Aufmerksamkeit schenkten, fuhren wir direkt auf sie zu. Der Panzerwagen liess auf keine Insassen schliessen. Ich stoppte also meinen Jeep, stieg aus, ging auf den Panzer zu, klopfte an die Seitenwand und rief, ‚Ist jemand drin?‘.

Eine verdammt blöde Frage, wenn dicht daneben ungefähr 600 Deutsche am Boden sitzen, aber sie hatte die gewünschte Wirkung. Ein Unteroffizier der Household Cavalry\* streckte seinen Kopf aus dem Turm und sagte ‚Guten Morgen, Sir‘. Ich hätte vor Erleichterung fast geheult. Anscheinend hatten sich die Deutschen bereitwillig ergeben, dass kein Mensch sich bisher darum gekümmert hatte, sie zu entwaffnen.

Der Unteroffizier schien einige Zweifel über uns zu hegen, da wir ja ein recht merkwürdiger Haufen waren. Aber Gott sei Dank hatte er schon von

\* Household Cavalry – Die beiden Leibgarde-Kavallerieregimenter Life Guards und Royal Horse Guards.



der S.A.S. gehört. Sogleich erschienen ein Offizier und ein Feldwebel von der Militärpolizei, von denen wir erfuhren, dass es sich bei den Deutschen um ein Bataillon Luftlandetruppen handelte.

Nach einem guten Frühstück gaben sie uns den genauen Kurs durch die Minenfelder an, direkt ins rückwärtige Hauptquartier. Dort stiessen wir auf einen ungläubigen Major, der darauf bestand, dass wir, wenn nicht Deutsche, Amerikaner aus Nordafrika sein mussten\*. So erfuhren wir von der neuen anglo-amerikanischen Landung, und die Lautstärke unserer Reaktion auf diese überraschende Mitteilung überzeugte den Major dann schnell davon, dass wir Engländer waren.»

Sandy Scratchley kam gut in Kairo an. Kurz darauf erkrankte er an Diphtherie und musste ins Lazarett. Dies hinderte ihn daran, an weiteren Unternehmungen der S.A.S. in der Wüste teilzunehmen. Er erfuhr aber noch, dass am 6. November, dem Tag, an dem er auf die 8. Armee gestossen war, General Alexander an Churchill telegraphiert hatte: «Lasst die Glocken läuten! Bisher geschätzte Zahlen: Gefangene 20'000, Panzer 350, Waffen 400, dazu einige tausend Fahrzeuge. Unsere vorgeschobenen motorisierten Verbände stehen südlich von Mersa Matruk. Die 8. Armee ist im Vormarsch!»

Trotzdem war es nicht, wie Montgomery es vorausgesagt hatte, die letzte Offensive. Der Befehlshaber der 8. Armee musste südlich von Agheila Halt machen und Umgruppierungen vornehmen, bevor die Offensive wieder weitergehen konnte. An der Linie Agheila bezog er für etwa einen Monat Stellung.



\* Die anglo-amerikanische Landung in Nordafrika, bekannt unter dem Decknamen ‚Torch‘ (Taschenlampe), hatte am 8. November begonnen.

## Die Strasse

Stirling war inzwischen in Kabrit dabei, die neuen, seinem Kommando unterstellten Männer einzuteilen. Er war bitter enttäuscht, dass die S.A.S. in der Schlacht um El Alamein keine grössere Rolle hatte spielen können. Montgomerys Ablehnung seiner Bitte, sich wüstenerfahrene Leute aussuchen zu dürfen, liess ihm jedoch keine andere Wahl, als neue Truppen zu rekrutieren und diese so schnell wie möglich auszubilden. Kabrit, wochenlang leer und verlassen, war wieder voller Betriebsamkeit. Abermals wurden Männer durch grässliche Nachtübungen getrieben, mussten 30 km mit nur einer Flasche Wasser marschieren, von Plattformen springen und mit den neuesten Sprengstoffen experimentieren.

Im Oktober kam Stirling mit ‚Desert Sores‘\* ins Lazarett, aber sein Arbeitseifer liess auch dort kaum nach. Das Krankenzimmer wurde sein Regimentsgefechtsstand, und das Oberkommando wurde von ihm genau so penetrant weiter geplagt wie eh und je.

Im Gegensatz zu der Abfuhr, die er durch Montgomery erlitten hatte, heimste er auf der anderen Seite eindrucksvolle Erfolge ein. Churchill hatte seine Begeisterung für die S.A.S. auch General Alexander gegenüber geäussert, und das trug jetzt seine Früchte. Unabhängig von den Rekruten, die Stirling selbst einstellte und der französischen Abteilung, die schon seit dem vergangenen Jahr unter ihm gearbeitet hatte, wurde ihm das Kommando über die Special Boat Section, die Reste der Kommando-Einheiten Mittlerer Osten und eine Gruppe griechischer Freiwilliger, bekannt unter dem Namen Greek Sacred Squadron\*\* übertragen. Der gesamte ihm unterstellte Verband umfasste jetzt ungefähr 800 Mann. Das war aber noch nicht alles. Sein Bruder Bill hatte die Genehmigung erhalten, ein zweites S.A.S.-Div.-Regiment aufzustellen, das in Kürze nach Nordafrika in Marsch gesetzt und

\* Desert Sores – Eine auf Grund von Vitaminmangel in der Wüste auftretende Hautkrankheit, die im Zweiten Weltkrieg bei den Engländern in Afrika häufig auftrat.

\*\* Greek Sacred Squadron = Eine Kompanie griechischer Freiwilliger. Von den Deutschen «Heilige Griechische Legion» genannt.

dort auf Sollstärke aufgefüllt werden sollte. Als er diese Neuigkeit einem seiner Kameraden anvertraute, meinte letzterer: «Na endlich weiss ich, was S.A.S. bedeutet. ‚Stirling and Stirling.‘»

Im November wurde offenkundig, dass Rommels endgültige Niederlage nur noch eine Frage von wenigen Monaten sein würde. Die nächste Offensive von Montgomery, deren Ziel es war, das Afrikakorps nach Tunesien hineinzudrücken, sollte nicht vor Dezember stattfinden. Stirling zerbrach sich bereits den Kopf, welche Rolle die S.A.S. auf anderen Kriegsschauplätzen spielen könnte. Er beschloss, die Abteilung von Paddy Mayne binnen Kurzem zum Ski-Unterricht in den Libanon zu schicken, um sie für einen evtl. Einsatz in Persien oder der Türkei vorzubereiten, sollten die Deutschen die kaukasischen Pässe bedrohen.

Unabhängig davon hatte er aber keineswegs die Idee aufgegeben, die S.A.S. in den letzten Wochen des Wüstenkrieges eine entscheidende Rolle spielen zu lassen. In einem Brief an Colonel Shan Hackett setzte er diesem seinen Plan auseinander. Colonel Hackett organisierte jetzt die Zusammenarbeit aller Kommandoeinheiten im Mittleren Osten. Stirling beabsichtigte, eine kleine Streitmacht von ca. 220 Mann auf LkW und Jeeps hinter die feindlichen Linien zu schicken. Diese Gruppe, in 16 Trupps aufgeteilt, sollte sich über die 650 km lange Küstenstrasse von Agheila – wo die Deutschen sich eingegraben hatten – bis Tripolis verteilen. Würde jeder Trupp alle drei Nächte die Strasse angreifen und verminen, so kämen sie auf vier bis fünf Überfälle pro Nacht.

Der Beginn der S.A.S.-Überfälle war von Stirling für Dezember vorgesehen, und zwar gleichzeitig mit der von Montgomery geplanten neuen Offensive. Das Ziel der S.A.S. sollte es sein, auf der Küstenstrasse eine derartige Verwüstung anzurichten, dass es Rommel unmöglich gemacht wurde, die Strasse bei Nacht zu benutzen. Da diese Autostrasse die einzige war, auf der schwere Lastwagen und Panzer fahren konnten, müssten seine Nachschubprobleme ins Unerträgliche gesteigert und er gezwungen werden, die Strasse bei Tag zu befahren. Und das würde der R.A.F. erlauben, einen hohen Tribut zu fordern.

Stirlings Plan fand Montgomerys Zustimmung, und er bekam Anweisung, ihn weiter auszubauen. Er sandte einen Funkspruch an Paddy Mayne des Inhalts, Mike Sadler von Kufra aus loszuschicken, um hinter den feind-

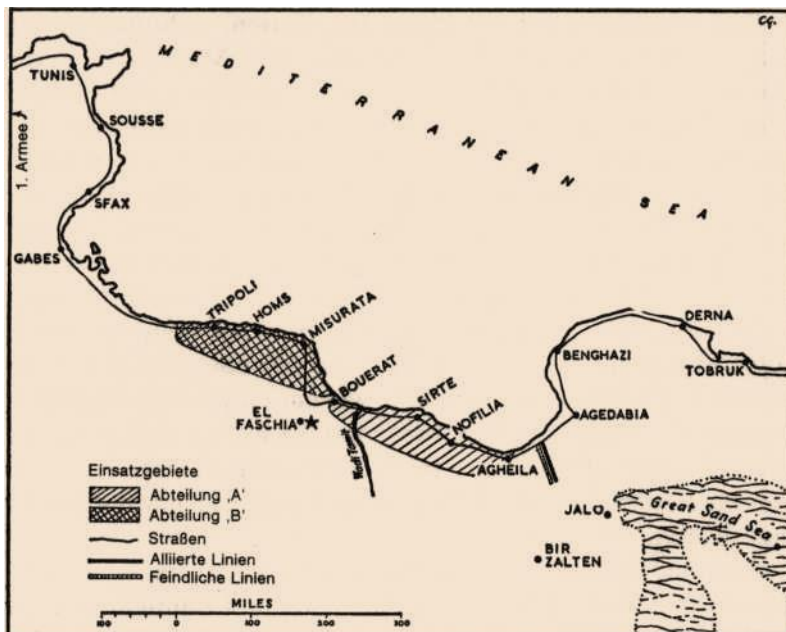
lichen Linien einen geeigneten Platz ausfindig zu machen, wo die S.A.S.-Truppen Zusammentreffen könnten. Eine Woche später einigte man sich auf ein Wadi – unter dem Namen Bir Zalten bekannt – als passenden Treffpunkt. Dieser Rendezvousplatz befand sich ca. 240 km südlich von Agheila. Mayne bekam daraufhin von Stirling Order, seine Abteilung A dorthin zu führen. Stirling selbst würde ihn dort mit der Abteilung B, die gerade ihren ersten Ausbildungsmonat hinter sich gebracht hatte, treffen.

Die Abteilung B setzte sich fast ausschliesslich aus Neuzugängen zusammen. Mit Ausnahme von Lieutenant Carol Mather und Lieutenant Martin, dem Franzosen, waren sogar die Offiziere in der S.A.S.-Taktik unerprobt. Major Vivian Street und Major Peter Oldfield hatten beide ihre Büroschreibtische verlassen, um sich Stirling anzuschliessen; Captain Hore-Ruthven hatte sich von der Rifle Brigade zur S.A.S. versetzen lassen; Lieut. Hough, Lieut. Malony und Captain Galloway waren von den Kommandoeinheiten Mittlerer Osten gekommen. Stirling blieb nichts anderes übrig, als diese Leute einzusetzen und zu hoffen, ihre Begeisterung würde den Mangel an Fronterfahrung wettmachen. Aber gerade wegen ihrer Unerfahrenheit beschloss er, sie selbst in das Einsatzgebiet zu begleiten und sie persönlich auf ihre Aufträge anzusetzen. Dieses Einsatzgebiet lag Hunderte von Kilometern hinter den feindlichen Linien in der Nähe von Tripolis. Er war ausserdem der Auffassung, unterwegs ihre Ausbildung sozusagen noch vervollständigen zu können.

Shan Hackett protestierte lautstark gegen diese Absicht. Stirling habe einige hundert Mann in der Ausbildung in Kabrit, unzählige Entscheidungen wären zu treffen, von den neu zu entwickelnden Plänen ganz abgesehen. Aber Stirling blieb hart – diese Fahrt sei ‚wirklich notwendig‘! Er wies darauf hin, dass sein Stellvertreter, George Jellicoe, ja in Kabrit bliebe, ausserdem konnte er Hackett einigermassen damit beruhigen, dass er versprach, sofort zurückzukehren, wenn die Angriffe begonnen hätten und dass er selbst an keinerlei Überfällen teilnehmen würde.



Die Abteilung B verliess Kabrit am 20. November. Sie bestand aus ca. 80 Mann, 30 Jeeps und einem Dutzend Lastwagen.



Karte 6: Aufteilung der Einsatzgebiete zwischen der Abteilung A und Abteilung B bei den Überfällen im November und Dezember 1942

Schwierig war die Nachschubfrage, denn jeder Jeep musste sich sozusagen selbst versorgen und in der Lage sein, jeweils mindestens zwei Wochen unabhängig von der vorgeschobenen Basis zu operieren. Nach etlichem Experimentieren, war man zu dem Ergebnis gekommen, dass jeder Jeep ungefähr so beladen werden konnte: 2 Mann, 2 Vickers-K-MG, 12 Minen, ein Karabiner, eine STEN-Maschinenpistole, 160 Liter Benzin, 185 Liter Wasser, 20 Tagesrationen, Bekleidung, Ferngläser, Kompass etc.

Der Konvoi fuhr bis Agedabia auf der Strasse und bog dann nach Süden, die feindliche Flanke umgehend, in die Wüste ab. Am 29. November trafen sie im Bir Zalten ein, wo Paddy Mayne sie bereits erwartete.

Der Rendezvousplatz war von Kreide- und Sandsteinfelsen umgeben. Maynes Männer hatten sich bereits Höhlen zum Schlafen ausgeschlagen und Deckung für ihre Fahrzeuge geschaffen. Lagerfeuer brannten, das Abendbrot kochte, die Mechaniker sahen ihre Motoren durch, die Pioniere packten Strengstoff zusammen, und die Männer reinigten ihre Waffen und flickten Löcher in den Reifen.

Die Offiziere studierten Pläne und Karten, während Stirling ihnen alle Einzelheiten seines Planes darlegte. Maynes Abteilung sollte auf der Strecke Agheila – Buerat operieren und die Abteilung B, unter dem Kommando von Vivian Street, würde den Abschnitt Buerat bis westlich Tripolis übernehmen. Das bedeutete, dass die Abteilung B noch viele Kilometer zurücklegen musste, bevor sie ihre vorgeschobene Basis errichten konnte. Demzufolge war mit ihren ersten Angriffen nicht vor dem 13. Dezember zu rechnen. Mayne dagegen konnte mit seinen Unternehmungen sofort beginnen. Nach den ersten Überfällen sollten die jeweils folgenden Ziele von den die Trupps führenden Offizieren bestimmt und dann so viel Überfälle wie nur möglich durchgeführt werden. Es war vorgesehen, die Überfälle bis zur Besetzung des Gebietes durch die 8. Armee fortzusetzen. Was Tripolis betraf, so war die Besetzung nach Stirlings Berechnung gegen Mitte Januar zu erwarten.

Während Stirling mit den Männern sprach, traf ein Funkspruch von Shan Hackett ein. Es war ein Ermutigungs-Telegramm, das besagte, dass Montgomery den geplanten Angriffen der S.A.S. für die bevorstehende Offensive grösste Bedeutung beimesse. Stirling war völlig überrascht von dieser Nachricht. Er hatte nach dem ersten Zusammentreffen mehrere Male mit Montgomery gesprochen und grösste Hochachtung vor ihm bekommen, aber der Heerführer war, wenn auch stets von ausgesuchter Höflichkeit, in keiner Weise herzlich gewesen. – Es stimmte zwar, dass Montgomery seine Zustimmung zu Stirlings Angriffen auf die Küstenstrasse gegeben hatte, aber dies ohne jeglichen Kommentar. Eigentlich wussten weder Hackett noch Stirling, was Montgomery von der S.A.S. tatsächlich hielt.

Wie es auch immer damit stehen mochte, sobald Stirling abgefahren war, zeigte Montgomery sich weniger zurückhaltend. Er sprach von ihm als ‚dem Knaben Stirling‘. «Der Knabe Stirling ist verrückt», liess er seine Offiziere wissen, die beim Essen um den Tisch versammelt sassen, «total verrückt. Aber im Krieg ist oft Platz für verrückte Leute. Betrachten Sie nur einmal diesen Plan von ihm: Kilometerweit hinter die feindlichen Linien vordringen. Angriffe auf die Küstenstrasse auf einer Länge von 650 km. Wer, ausser dem Knaben Stirling, könnte einen solchen Plan aushecken? Wenn aber diese Angriffe Erfolg haben sollten, geniere ich mich nicht zu

sagen, dass sie einen entscheidenden Einfluss, ja, tatsächlich einen entscheidenden Einfluss, auf die bevorstehende Offensive haben könnten!»

Hackett, bei diesem Essen anwesend, war so erfreut über das Lob aus Montgomerys Mund, dass er Stirling telegraphierte: «Befehlshaber überzeugt, Ihre Unternehmungen könnten entscheidenden Einfluss auf Kampf-ablauf haben.»

Stirling las den Funkspruch in Maynes Gegenwart und schickte folgende Antwort zurück: «Gratuliere Befehlshaber zu Scharfblick!»

Das Ende der Geschichte mag zweifelhaft sein, sie soll sich aber so abgespielt haben: Auf unerklärliche Weise gelangte Stirlings Telegramm Montgomery zur Kenntnis.

Dieser war zwar von den höflichen Worten sehr angetan, aber sie ergaben keinen Sinn für ihn. Auf was bezog sich der Knabe Stirling? Montgomery verlangte die vorausgegangene Nachricht zu sehen. Als ein ziemlich verlegener Adjutant sie ihm vorlegte, gab der General keinen Kommentar dazu ab.



Es war der 29. November 1942 abends, als Stirling und Paddy Mayne in Bir Zalten am Lagerfeuer saßen und die letzten Pläne für ihre Angriffe auf die Straße machten. Genau zur gleichen Zeit, war ‚die Straße‘ Gegenstand der Aufmerksamkeit noch einer anderen Gruppe von Männern. Als der Mond aufging, etablierte Lieutenant Timpson von der Long Range Desert Group, inzwischen von seiner Verwundung im «Sand-See» wieder genesen, einen Tag- und Nachtbeobachtungsposten im Nufilia-Gebiet, wenige Meter von der Straße entfernt.

Timpson löste eine andere Patrouille ab und setzte die Beobachtertätigkeit während der letzten 14 Tage vor Beginn des Angriffs der 8. Armee fort. Jedes einzelne Fahrzeug, das vorüberfuhr, wurde notiert und der 8. Armee gemeldet. Auf diese Weise erhielt Montgomery für seine Offensive genaue Kenntnis über Stärke und Nachschub des Feindes.

Gerade diese spezielle Strassen-Beobachtung wurde von der L.R.D.G. als ihr wertvollster Spionagebeitrag während des gesamten Afrikafeldzuges angesehen. Sie wickelte sich direkt unter den Augen des Feindes ab und war voller aufregender und dramatischer Momente. Timpson führte ein Ta-

gebuch, und seine Beschreibung gibt ein so lebendiges Bild von der Atmosphäre der ‚Strasse‘, die bald unter dem Feuer der S.A.S. liegen sollte, dass der Leser ein kurzes Abschweifen verzeihen möge.

Timpson verliess Kufra zu seiner 130 km langen Reise in das Küstengebiet mit 20 Mann, 5 Lastwagen und 2 Jeeps. Unterwegs wurde er in ein Gefecht mit feindlichen Panzerkräften verwickelt, wobei er die Hälfte seiner Patrouille verlor. Im Gebiet von Nufilia kam er mit zehn Mann, einem Jeep und zwei Lastwagen an. Zwei der Fahrzeuge waren überdies noch stark beschädigt und bewegten sich nur mühsam vorwärts. Benzin hatte er für weitere 880 km und Wasserrationen für drei Wochen.

Er beschloss, eine Basis 19 bis 21 km von der Küste entfernt zu errichten. Das bedeutete zwar, dass die ‚Beobachter‘ jeweils einen langen Weg zurück hatten, aber Timpson hielt es für klüger, so lange auf Nummer sicher zu gehen, bis er sich in diesem Gebiet besser auskannte.

Gemeinsam mit einem Soldaten namens Welsh übernahm er die erste Wache. Der Jeep brachte sie bis auf 6 km an die Strasse heran und fuhr dann wieder zur Basis zurück. Die beiden Männer marschierten in Richtung Küste, bis sie zu einem kleinen Hügel kamen, der ihnen eine ausgezeichnete Sicht auf die 400 m unter ihnen liegende Strasse erlaubte.

«Der Verkehr begann mit dem ersten Morgenlicht», schrieb Timpson, «und war den ganzen Tag über recht rege. Dicht vor der Küste fuhren einige Tanker vorbei, und wir wünschten uns nur, die R.A.F. über Funk verständigen zu können, denn die Schiffe lagen tief im Wasser\*. Wenn das noch öfter vorkommen sollte, wäre es vielleicht möglich, unseren Funkwagen in der Nähe unseres Ausgucks zu verstecken und die Beobachtungen über Zielobjekte jeweils sogleich zu melden.

In jener Nacht fuhren wir zur Basis zurück. Nach ungefähr eineinhalb Kilometern stiessen wir auf eines der Eingeborenen-Lager, wie man sie in diesem Gebiet bis weit ins Innere des Landes findet. Wir hatten kein Wasser mehr und waren sehr durstig und müde, denn wir schleppten ziemlich schweres Gepäck: Wasserdichte Umhänge, Granaten, Gewehr, Maschinenpistole und Munition. Die Beduinen betrachteten uns mit äusserstem Misstrauen. Sie setzten sich im Halbkreis um uns herum und fragten uns dro-

\* Ein Zeichen dafür, dass sie vollbeladen waren.



hend, ob wir Engländer seien. Wir versicherten ihnen, wir wären Deutsche, aber unser mehr als ungepflegtes Äusseres war nicht gerade dazu angetan, ihnen Respekt einzuflössen.

In meinem schlechten Arabisch und ihrem tripolitanischen Dialekt, der sehr verschieden von dem gemüthlichen Geschnatter der Senussis in der Cyrenaika ist, diskutierten wir über die enge Freundschaft der arabischen und deutschen Rasse und über unsere gemeinsame Antipathie gegen die Italiener; mit letzterem wenigstens gaben wir eine ehrliche Ansicht wieder. Ich hielt es aber für richtig, sie über den Verlauf der Schlacht zu unterrichten. Es stünde in der Tat sehr schlecht für uns Deutsche. Bengasi und Aghedabia wären gefallen. Sie wussten das noch nicht und waren sehr erstaunt darüber. Die verhassten Briten wären auch schon in Agheila eingezogen. Dies war zur Zeit zwar noch nicht der Fall, aber es wurde mit viel Zungénschnalzen mitfühlend aufgenommen.

Da sie leicht mutmassen konnten, dass wir trotz unseres Leugnens zu Beginn unserer Unterhaltung Briten waren, hielt ich es für klüger, das britische Ansehen etwas zu heben.

Sie fragten nach dem Typ meiner Maschinenpistole. Es war eine Schmeisser. Meine Wasserflasche kam ihnen für einen Liter sehr klein vor. Sie wollten die Maschinenpistole untersuchen, aber ich hielt sie krampfhaft fest. Als sie mich baten, sie einmal abzufeuern, erfand ich so höflich, als es mir möglich war, eine Menge Ausreden, denn ich wusste, sie war viel zu schmutzig, um zu funktionieren. Wüssten sie dies, könnten sie leicht über uns herfallen. Wohin wir unterwegs seien, wollten sie wissen. Nach Nufilia! Wir kämen gerade von der Front zurück, und meine Wagen sollten mich hier auflesen, da sie mich im Dunkeln verloren hätten. Hiermit versetzte ich dem deutschen Ansehen wenigstens einen kleinen Stich hinsichtlich deutscher Tüchtigkeit. Warum wir uns nicht von einem der deutschen Lastwagen mitnehmen liessen, die man auf der Piste Meduma-Nufilia ca. 1,5 km entfernt vorbeifahren sehen konnte? Eine unangenehm vernünftige Frage, die nicht sehr zufriedenstellend beantwortet wurde. Aber schliesslich brachten sie doch Schüsseln voll mit Ziegen- und Schafmilch. Wasser konnten sie selbst nicht entbehren. Wir tranken so langsam und gleichgültig wie nur möglich. Diese einigermaßen unwürdige Unterhaltung wurde durch den am Horizont auftauchenden Jeep unterbrochen. Er fuhr sehr schnell, und

wir konnten ihn nicht erwischen. Wir winkten und schrien, aber er verschwand wieder.»

Nach einem Marsch von 32 km erreichten Timpson und Welsh ihr Lager schliesslich doch. «Ich stellte sofort eine Liste auf über den Verkehr, den ich beobachtet hatte, und sandte sie per Funk nach Kufra. Der Verkehr auf der Strasse war zweifelsohne im Ansteigen. Einzelheiten darüber, zusammen mit zahlenmässigen Schätzungen der vorübergekommenen Truppen und erkannten Abzeichen der einzelnen Einheiten, waren Nachrichten von vordringlicher Wichtigkeit, die sofort ans Hauptquartier weitergegeben werden mussten. Die Gefahr, dass unsere Funksprüche abgefangen würden, war ein sehr geringfügiges Risiko, so schickten wir Tag für Tag unseren Bericht über die Strassen-Wache des Vortages.

Von nun an verliess der Jeep jeden Nachmittag um 16.00 Uhr das Lager mit dem nächsten Beobachterpaar, einem Fahrer und einem zusätzlichen Mann. Der Wagen machte 5 km von der Strasse und 35 km vom Lager entfernt halt. Von dort aus starteten, nach einem kalten Abendbrot und einer kurzen Rast, die zwei Mann Ablösung zu Fuss, damit sie um 23.00 Uhr an ihrem Beobachtungsposten an der Strasse eintreffen konnten. Die andern zwei beim Jeep verbliebenen Männer mussten die abgelösten Wächter erwarten, die bis 24.00 Uhr auf ihrem Posten zu bleiben hatten. Durch diese Überlappung von einer Stunde zwischen den sich ablösenden Wachen blieb die Kontinuität der Beobachtung gesichert. Dies war wichtig, weil der Verkehr nachts laufend zunahm. Nachdem er die abgelösten Posten aufgenommen hatte, kehrte der Jeep bei Tagesanbruch ins Lager zurück.»



Zwölf Tage lang lösten sich die acht Mann von Timpsons Patrouille in Tag- und Nachtwachen und beim Durchgeben der Funkberichte nach Kufra ab. Einmal lagen sie nur 1,5 km von einem feindlichen Feldlager entfernt; mehrere Tage regnete es, und nachts war es bitterkalt. Ein Mann der Patrouille wurde krank, zwei andere kehrten nicht zur Basis zurück. Erst später erfuhr Timpson, dass sie in Gefangenschaft geraten waren. Um den 11. Dezember wurde es klar, dass Rommel nicht beabsichtigte, energisch Front zu machen, um Montgomerys drohender Offensive Einhalt zu gebieten. Der

Feind zog sich aus seinen Verteidigungsstellungen bei El Agheila zurück, und die Strasse war bald vollgestopft mit nach Westen flutenden Truppenkontingenten. Timpson meldete täglich 2'000 westwärts fahrende Fahrzeuge; zwei Tage später, nachdem die britische Offensive begonnen hatte, stieg die Zahl auf 3'500 an.

Für Timpson war dies der letzte Tag auf seinem Beobachtungsposten. Das Hauptquartier hatte mitgeteilt, dass zwei weitere Patrouillen von Kufra aus in Marsch gesetzt worden seien, um ihn innerhalb der nächsten 24 Stunden abzulösen. Bevor dies jedoch geschah, hatte er noch ein recht peinliches Erlebnis: «Der einzige Streifen nahe der Strasse, den der Feind nicht besetzt hielt, war ein Wadi mit steil abfallenden Wänden», schrieb er. «Dicht an der Strasse wurde es flacher, und das seichte Bett war mit einigen Kameldornbüschen bewachsen. Diese standen nicht sehr dicht beieinander, sie erreichten nur eine geringe Höhe, wuchsen aber auf kleinen Hügeln, von denen aus man die Strasse gut übersehen konnte. Nachts sassen wir in einem solchen Busch dicht am Strassenrand und krochen bei Tagesanbruch zurück unter einen andern, ca. 200 m von der Strasse entfernten.

Die ganze Nacht über herrschte reger Verkehr in Richtung Westen, und dieser verstärkte sich noch bei Tagesanbruch. Dann aber begannen die Deutschen sich von der Strasse zurückzuziehen. Im ersten Wagen, der in unserem Wadi erschien, sass anscheinend der deutsche Kommandeur. Im gefiel es rechts von unserem Busch, und er verteilte die von der Strasse abbiegenden Wagen auf dem umliegenden Gelände. Rund um uns herum standen die Wagen und fuhren teilweise sogar tiefer in das Wadi hinter uns hinein. Glücklicherweise parkte jedoch keiner direkt zwischen uns und der Strasse, so dass wir unsere Beobachtungen fortsetzen konnten. Wir krochen gerade mit äusserster Vorsicht von der einen Seite des Busches auf die andere, als eine Gruppe Deutscher direkt auf unser Versteck zukam und diesen Platz für ihre Feldküche auswählte. ‚Sie können ruhig hineinfahren‘, sagte der Soldat, der den Wagen auf seinen Platz einwies. Ganz knapp vor uns stoppten sie. Von den anderen Wagen standen ungefähr sechs etwa 100 m von uns entfernt und einige Dutzend innerhalb der nächsten 200 m. Unsere grösste Angst war, dass sie das trockene Dornengestrüpp als Brennmaterial für ihre Feuer verwenden könnten. Es gab nur ungefähr acht solcher Büsche

wie den unseren; anderes natürliches Brennmaterial war nicht vorhanden.

Es sah nicht so aus, als ob wir den Tag unentdeckt überstehen könnten. Ganz automatisch setzten wir aber unsere Verkehrszählung fort: ‚West, drei Drei-Tonner mit Deutschen, viele Mannschaften auf den Plattformen! Welsh flüsterte unaufhörlich, während ich schrieb. Der Verkehr wurde schliesslich so dicht, dass man mit dem Schreiben nicht mehr nachkam. Um den Bericht fortsetzen zu können, machten wir schnell eine Liste mit einer Unterteilung für je 10 Minuten und verschiedenen Spalten für Fahrzeuge, Truppen, Verpflegung, Ausrüstung und Einheitsabzeichen. Ähnlich wie man Cricket-Ergebnisse notiert, machten wir bei dem jeweils vorbeifahrenden Typ einen Strich. Nach einiger Zeit übernahm Welsh das Strichemachen, und ich beobachtete und flüsterte.

So ging es den ganzen Tag über. Zwischen den abgestellten Wagen herumschneidende Männer kamen uns manchmal unangenehm nahe. Wir hörten nur deutsch sprechen. Unsere Nachbarn waren aber sehr diszipliniert und munter. Wir hätten dem BBC versichern können, dass es sich bei dem zurückweichenden Afrikakorps keineswegs um ‚zerschlagene Reste‘ handelte. Sogar die Italiener, die dicht gedrängt auf vielen vorbeifahrenden LKW sassen, sangen fröhliche Lieder. Um 12.30 Uhr bekamen die Deutschen Makkaroni, Gulasch und Essiggurken als Mittagessen. Wir hörten, wie man das Menü beschrieb, wir rochen es, als es gekocht wurde, nur kosten konnten wir es nicht. Nicht einmal bewegen durften wir uns, um an unsere eigenen Fleischkonserven auf der anderen Seite des Busches heranzukommen. Das Repertoire ihrer Lieder umfasste in erster Linie einigermaßen altmodischen amerikanischen Jazz, eine Musik, die uns wenig begeisterte. Noch weniger jedoch schien uns der Augenblick dafür geeignet, von uns aus ein Duett mit ‚Land of Hope and Glory‘ oder ‚Rule Britannia‘ anzustimmen. Zurückblickend kann man leicht über die Situation witzeln, aber zu jener Zeit waren die Dinge verdammt ernst.

Die zwölf Stunden Tageslicht näherten sich allmählich ihrem Ende. Ein Teil der Deutschen sass um die Feldküche herum, klatschte über den Feldwebel Soundso und den Hauptmann Soundso, neckte sich gegenseitig, ähnlich, wie unsere Soldaten es zu tun pflegen. Ein bewaffneter Posten stand

in der Nähe. Zeitweise schien der Mond zwischen den wandernden Wolken hindurch, die gelegentlich Regenschauer brachten. Um 20.00 Uhr kam dröhnend eine Beaufighter und bombardierte das Gelände; nach fünf Minuten nochmals. Wir sahen nicht, dass irgendetwas getroffen worden wäre. Die Deutschen nahmen hastig Deckung in schmalen Bodenfurchen, sassen aber schnell wieder beieinander und lachten.

Ich wollte gern vor Mitternacht aufbrechen, um die Ablösung daran zu hindern, diesen Platz aufzusuchen. Bisher war es der einzige freie Geländeabschnitt in der Nähe der Strasse gewesen, und ich wusste, dass sie die Absicht hatten, hierher zu kommen.

Um 21.00 Uhr fingen wir ganz vorsichtig an, unsere Siebensachen einzusammeln – Fleischkonserven, Gewehr, Maschinenpistole und Munitionsmagazine. Der Mond war noch im Aufgehen, aber selbst, wenn er von Wolken verdeckt war, konnten wir alles sehen und von überall gesehen werden. Wegkriechen oder -schleichen, war einfach nicht drin. Wir bewegten uns vorsichtig weg vom Rand des Busches und der Feldküche, zur Strasse hin. Dort sprangen wir blitzschnell auf die Füße, schlenderten in unauffälliger Weise zuerst Richtung Strasse und schlugen einen Halbkreis nach links, in der Hoffnung, hinter den verschiedenen geparkten Fahrzeugen vorbei und landeinwärts zu kommen.

Ein deutscher Posten rief uns an und verlangte die Parole. Wir gingen langsam weiter, da rief er nochmals, diesmal mit erhobener Stimme. Ich antwortete auf deutsch ‚Freund‘, aber das hatte nicht den geringsten Erfolg, denn er gab aus 50 m Entfernung einen Schuss auf uns ab. Als wir trotzdem langsam weitergingen, schoss er wieder und wieder. Wenn er so weitermachte, würde er uns bald treffen, daher setzten wir uns in Trab. Um uns herum schwollen die Stimmen zum Geschrei, Schüsse fielen von allen Seiten, die Jagd hatte begonnen.

Unsere Ausrüstung und die dicken Mäntel erschwerten unseren Beinen, die vom bewegungslosen Liegen während des Tages sowieso ganz steif waren, ihre Aufgabe. Wir kreuzten den freien Platz vor unseren Verfolgern und erreichten den tieferen Teil des Wadi, auf dessen Talsohle ein ungefähr 1 m tiefer reissender kleiner Bach floss. Hier hielten wir erst einmal an, um zu verschnaufen.

Die Deutschen konnten sich schneller bewegen als wir. Einige von ihnen

liefen jetzt oben am Rand der Böschung entlang und schossen mit Gewehren und Maschinenpistolen in das Wadi hinein. Wir stapften durch das Wasser weiter. Ich stürzte einige Male und verlor Welsh aus den Augen. Daraufhin wechselte ich zwischen zwei Gruppen der Verfolger von einer Seite des Wadi auf die andere. Sie hatten mich aber gesehen und machten weiter Jagd auf mich. Sie überholten mich, aber gerade in diesem Moment wurde der Mond von einer Wolke verdunkelt, und ich warf mich völlig erschöpft neben einem winzigen Kameldornbusch hin. Die Verfolgerkette lief vorüber, und ich konnte sie bei ihrer Suche nach mir sehen und hören. Als ich aufstand, entdeckten sie mich abermals – und weiter ging die Hetze. Als ich mich beim nächsten Busch wieder auf den Boden warf, verloren sie mich jedoch aus den Augen.

Unter Zurücklassung eines Postens zogen sie sich schliesslich in ihr Lager zurück. Ich hörte, wie einer von ihnen bemerkte: höchstwahrscheinlich sind es ja auch nur Lebensmitteldiebe. Ich machte einen Umweg und kehrte dann weiter oben in das tiefe Wadi zurück, wo ich einige Zeit auf Welsh wartete und leise nach ihm rief. Da ich aber keine Spur von ihm entdecken konnte, machte ich mich auf den Weg zu unserem vorgeschobenen Treffpunkt.

Zu meiner Erleichterung wartete der Jeep hier mit der nächsten Ablösung, den Sergeants Ollerenshaw und Blaney, sowie dem Corporal Leach. Sie hatten in unserer Richtung Schiessen gehört und Leuchtpatronen gesehen und sowieso nicht die Absicht gehabt, zur Strasse zu fahren, bevor sie mich nicht gesprochen hätten, denn es gab eine grosse Neuigkeit. Die Patrouille GI hatte gestern westlich von Sirte einen neuen Beobachtungsposten bezogen. Unsere Wachtätigkeit war beendet.

Am nächsten Tag kehrte ich mit dem Jeep zur Basis zurück, wo ich Welsh vorfand. Als er mich in dem Wadi stürzen sah, hatte er angenommen, ich sei von den Deutschen getroffen worden. Er hatte sich schon Gedanken darüber gemacht, ob er sich auch an alle Einzelheiten des Verkehrs am vorhergehenden Tage erinnern würde, denn das Notizbuch war ja bei mir geblieben. Jetzt kletterte er zu mir in den Jeep, und wir fuhren ins Hauptlager zurück.»

\*

## *Rommel und die S.A.S.*

Am 13. Dezember, dem Tag an dem Lieutenant Timpson wieder zu seiner Basis zurückkehrte, bezogen die acht S.A.S.-Trupps der Abteilung B ihre Stellungen längs dem 350 km langen vom Feind gehaltenen Abschnitt der Küstenstrasse und bereiteten sich auf ihren ersten Überfall vor.\*

Stirling hatte die Abteilung von dem Treffpunkt mit Mayne zu einer zweiten, mehrere hundert Kilometer westlich gelegenen Basis geführt, bekannt als Bit Fascia. Die Fahrt war eine der mühsamsten gewesen, die er je unternommen hatte. Sie fuhren weiter südlich als sonst, und der Boden war so felsig, zerklüftet und unvermutet von tiefen Wadis oder trügerischen Strecken weichen Sandes unterbrochen, dass der Konvoi sehr viel mehr Zeit benötigte als geplant. Da das Wadi Tamit am südlichen Zipfel als unpassierbar in den Karten eingetragen war, hatte Mike Sadler eine Route um den Rand des Wadis vorgezeichnet. Der Weg war jedoch so schlecht, dass die Offiziere annahmen, im Wadi selbst könne es kaum schlimmer sein. Sie beschlossen, ihr Glück zu versuchen und hinunterzufahren.

Diese Entscheidung führte fast zur Katastrophe. Als sie die Talsohle erreicht hatten, mussten sie feststellen, dass der Boden fast durchweg aus Felsgeröll bestand. Die Achsen einiger Wagen brachen, und nicht selten hatten sie innerhalb weniger Minuten zwei oder drei Reifenpannen. Der Ausfall an Jeeps war so gross, dass sie drei der nicht mehr reparierbaren auseinanderbauten, um Ersatzteile zu bekommen. Die Besatzungen mussten zurückgelassen werden – eine andere Lösung gab es nicht. Sie erhielten Verpflegung, Wasser und Munition, und es wurde ihnen gesagt, sie sollten so viele Angriffe wie möglich durchführen, bis die 8. Armee sie überrollen würde. Bevor der Rest der Abteilung sich einen Weg gebahnt hatte, um aus dem Wadi wieder herauszukommen, vergingen vier Tage.

Nachdem sie diesem Gefängnis entronnen waren, ereignete sich nur

\* Es war der gleiche Tag, an dem Montgomery seine grosse Offensive eröffnete.

noch ein Zwischenfall, und zwar, als sie sich einer Strassenkreuzung näherten und an einem italienischen Fort vorbeifuhren. Von Weitem hatte es einsam und verlassen gewirkt, aber plötzlich tauchten in einer dichten Staubwolke zwei Panzerwagen unterhalb des Forts auf und eröffneten das Feuer. Einer der Jeeps wurde getroffen, brannte aus und musste zurückgelassen werden.

Stirling wies das Gros der Fahrzeuge an, weiterzufahren, ihren Kurs einzuhalten und nach 16 km zu warten. Er, Peter Oldfield und Pat Hore-Ruthven, würden sich mit den Angreifern auseinandersetzen. Sobald der Konvoi ein Stück entfernt war, eröffneten sie nun ihrerseits das Feuer. «In Wirklichkeit konnten wir ihnen natürlich nicht viel anhaben», schrieb Stirling, «aber unsere Browning 0.5 machten auf ihren Panzerungen einen hässlichen Krach, und wenn es Italiener waren, hatten wir vielleicht die Chance, sie zu verjagen. Es schien zu funktionieren. Sie blieben an Ort und Stelle stehen und kamen nicht näher heran. Zwei Stunden lang lagen wir uns bewegungslos gegenüber und starrten uns an. Schliesslich fiel die Dunkelheit ein und bot uns Gelegenheit, uns aus dem Staube zu machen und wieder zu den anderen zu stossen.

Am folgenden Tag erreichte die Abteilung Bir Fascia. Die richtige ‚Bir‘ oder Quelle war eine unterirdische, von den Römern erbaute Zisterne, die grosse Mengen Wasser speicherte. An der Bir begann ein Wadi, das durch dichte Büsche und Sträucher Deckung bot. Sadler wählte für das Lager einen Platz, ungefähr 1‘200 m von der Quelle entfernt. Dieser Ort sollte für die Männer als Lager und Treffpunkt dienen, wenn ihnen Verpflegung und Benzin ausgingen. Da die Abteilung fast eine Woche später als vorgesehen eingetroffen war, und die Angriffe in der kommenden Nacht beginnen sollten, hatten sie keine Zeit zu verlieren. Sie nutzten den Tag für Vorbereitungen und rückten am Abend aus.

Die Abteilung war in acht Trupps zu je drei Jeeps aufgeteilt. In jedem Jeep sass zwei, manchmal drei Mann. Jedem Trupp war ein bestimmter Abschnitt der Strasse zugewiesen, und zwar folgendermassen: Gordon Alston und Wilfried Thesiger erhielten die Strecke westlich von Buerat; daran schloss sich bis Misurata Captain Hore-Ruthven an; Major Vivian Street unterstand der Abschnitt Misurata bis Zliten; Lieutenant Martin hatte das



Stück von Zliten zur Togat Oase, von der Togat Oase bis Homs sass Lieutenant Hugh, und an die Lieutenants Mather und Maloney fiel die Strecke Homs bis Tripolis. Peter Oldfield sollte in dem schmalen Zwischenraum, der die Abteilung A von der Abteilung B im Gebiet von Buerat trennte, seine Beute suchen.

Stirling setzte den Männern noch einmal alles genau auseinander. Ihre Aufgabe lautete, alle drei Tage in ihrem Abschnitt ‚die Strasse‘ anzugreifen, feindliche Transporte in die Luft zu sprengen, Minen zu legen und Telefonleitungen durchzuschneiden. Wenn ihnen die Einhaltung dieses Planes gelingen sollte, würde dies 16 Überfälle in der Woche bedeuten. Der Zweck war, den Feind zu zwingen, die Strasse bei Tag zu benutzen, was der R.A.F. grossartige Ziele bieten würde. Sollten sie knapp an Nachschub werden, müssten sie zum Lager in Fascia zurückfahren, das, falls die 8. Armee in den nächsten 10 Tagen Buerat nicht erreichte, aufgefüllt werden würde.

Montgomerys Angriff sollte in der folgenden Nacht, am 13. beginnen; man erwartete, dass er bis Sirte, vielleicht sogar bis Misurata vordringen würde. Das hiesse, dass die Abteilung von Paddy Mayne noch vor Ende des Monats arbeitslos sein könnte, und dass die britische Frontlinie möglicherweise bald durch das Operationsgebiet der Abteilung B verlaufen würde.

Stirling musste zurück ins Hauptquartier. Er hatte schon von Shan Hackett einen Funkspruch erhalten, der ihn an sein Versprechen erinnerte, zur Ausgangsbasis zurückzukehren. Er konnte aber nicht widerstehen, vor der Abfahrt wenigstens ein kleines Scharmützel auszufechten. Während die meisten Männer die Überfälle als beklemmende Aufgabe ansahen, schienen sie für Stirling reine Entspannung zu sein. «Wir können nicht abfahren, bevor wir nicht irgendetwas angestellt haben», bemerkte er zu Mike Sadler. Und Mike, der nie nein sagte, nickte zustimmend, hätte aber gern darauf verzichtet.

Die Nacht brachte ihnen viel Arbeit. Sie fuhren zur Strasse und schossen erst einmal zwei Lastwagen und einen Stabswagen ab; dann verminten sie die Strasse und sprengten zwei Telefonmaste. Sie machten einen derartigen Krach, dass Sadler froh war, wieder abfahren zu können. Er war entsetzt, als Stirling erklärte, er habe seine Pfeife liegenlassen, ob jemand etwas dagegen hätte, wenn sie zurückführen und nach ihr suchten? Sie fuhren tatsächlich zurück, aber die Pfeife fand sich nicht.

In dieser Nacht zerstörten sie auch noch einen Werkstattwagen, verwüsteten einen Fuhrpark und feuerten einige MG-Garben in das Befehlszelt eines Generals. Sadler war von Stirling fasziniert. Es schien, als ob dieser das Ganze als einen Riesenspass ansähe. Unterwegs entdeckten sie in einem tiefer liegenden Wadi ein paar Lichter. Stirling meinte, sie müssten unbedingt hinunterfahren, um festzustellen, ob es sich um ein feindliches Lager handle. Der Pfad hinunter war zerklüftet und gefährlich. Falls sie auf der Talsohle in einen Kampf verwickelt würden, könnte es schwierig sein, heil wieder herauszukommen. «Wie willst Du da wieder herauskommen?» fragte Sadler. «Ach, darüber können wir uns den Kopf zerbrechen, wenn es soweit ist», antwortete Stirling vergnügt. So, wie die Sache ausging, hatte er recht gehabt, sich nicht schon vorher Sorgen zu machen, denn als sie unten ankamen, stellten sie fest, dass es sich um ein Araberlager handelte. Bei Tagesanbruch waren sie zurück in Fascia und wenige Stunden später auf dem Weg ins Hauptquartier der 8. Armee.



Die Überfälle der Abteilung B auf ‚die Strasse‘ verliefen nicht so, wie Stirling es gehofft hatte. Vorgesehen war eine unbarmherzige Folge von Angriffen, die sich über mehrere Wochen erstrecken sollten. Stattdessen geschah bei fast jedem Trupp nach zwei oder drei Überfällen ein Unglück.

Vivian Street und Pat Hore-Ruthven operierten im Misurata-Gebiet nebeneinander, um den ersten Überfall gemeinsam zu unternehmen. Sie wählten einen Ort in der Nähe der Stadt Misurata und entschieden sich dafür, einen Stützpunkt dicht am feindlichen Flugplatz Bir Dufan zu etablieren. Zwei Tage regnete es heftig, was das Vorwärtskommen erschwerte. Schliesslich erreichten sie ihren Schlupfwinkel und versteckten sich selbst und ihre Vorräte. Sie wollten ihren Überfall mit drei Jeeps und neun Mann durchführen. Die restlichen Fahrzeuge und Fahrer liessen sie zurück; diese sollten ihre Rückkehr am nächsten Morgen abwarten.

«Wir starteten um 21.00 Uhr», schrieb Vivian Street\*,» und zwei Stun-

\* Dieser Bericht wurde im März 1947 das erste Mal im Blackwood's Magazin veröffentlicht.

den später, als wir oben auf einer Anhöhe ankamen, sahen wir ‚die Strasse‘ etwa 400 m vor uns – sie schlängelte sich wie ein Band durch die Wüste. Für uns alle ein erhebender Augenblick. Über zwei Wochen waren wir unterwegs gewesen, hatten Hunderte von Kilometern hinter uns gebracht; die ganze Zeit drehten sich unsere Unterhaltung, unsere Gedanken und sogar unsere Träume um ‚die Strasse‘. Zeitweise erschien sie verschwommen und unerreichbar, und wir bezweifelten, dass wir sie am festgesetzten Tag, ja überhaupt je, erreichen würden. Und jetzt, als wir hier lagen und sie mit unseren Feldstechern beobachteten, von einem Ende zum andern, überkam uns die Gewissheit, dass unsere Anstrengungen nicht umsonst gewesen waren. Entlang dieser Strasse würden sich weitere Trupps befinden, versteckt wie wir, um ihre Schläge gegen den feindlichen Nachschub zu führen – und das alles fast 300 km hinter der feindlichen Front.

Der Mond war hinter Wolken verborgen, aber für eine flüchtige Minute kam er zum Vorschein; da sahen wir vor uns eine Gruppe eng zusammengedrängter Fahrzeuge, die offensichtlich von der Strasse abgelenkt und für die Nacht abgestellt worden waren. Keine Spur von einem Wachtposten. Sicher schliefen die Besatzungen der Wagen, in dem Bewusstsein, kilometerweit von den nächsten Feindstellungen entfernt zu sein. Ihnen stand ein böses Erwachen bevor!

Wir krochen zu den Lastwagen hin und stellten fest, dass sie Nachschub aller Art geladen hatten. Lautlos hefteten wir an jeden unsere Sprengladung, krochen zurück und warteten. Wenige Minuten später zündete die erste Bombe und der Wagen wurde in ein Flammenmeer gehüllt. Dann folgte der nächste, dann noch einer und noch einer. Bald brannten alle Wagen lichterloh. Von Panik erfasst liefen die italienischen Fahrer umher und begriffen nicht, was geschehen war. Andere aus unserem Trupp verminten inzwischen die Strasse und stürzten Telefonmaste um. Als sie fertig waren, stießen sie wieder zu uns, und gemeinsam standen wir eine Minute lang, um zu sehen, wie die ganze Landschaft vom Feuerschein erleuchtet wurde. Anschliessend sprangen wir in die Jeeps, fuhren hinein in die Wüste und beeilten uns fortzukommen. Als das erste Tageslicht am Himmel erschien, erreichten wir unseren Schlupfwinkel bei Bir Dufan.

Es war eine Nacht der grossen Abenteuer gewesen und so leicht, dass al-

les unwirklich erschien – etwa wie ein ausgetüfteltes Indianerspiel. Wir hatten das Gefühl, nichts könnte uns daran hindern, die gleiche Show auf dem Hauptplatz von Tripolis abzuziehen. Wir waren hundemüde, aber bevor wir unter die Büsche krochen, um ein bisschen Schlaf zu erwischen, zogen wir unsere letzte Flasche Rum hervor und stiessen an, auf die nächsten Erfolge gegen ‚die Strasse‘.

Wir blieben nicht lange ungestört. Kaum war es hell, als ein Flugzeug in niedriger Höhe über uns kreiste und die Wadis mehrmals hinauf und hinunter flog. Kein Zweifel, die Jagd hatte begonnen; unsere Aktionen in der vergangenen Nacht waren nicht unbemerkt geblieben. In kurzen Intervallen sahen wir immer wieder Flugzeuge auf der Suche nach uns, aber unser Schlupfwinkel erwies sich als gut. Als wir bei Eintritt der Dunkelheit hervorkrochen und unsere steif gewordenen Glieder streckten, waren wir immer noch unentdeckt.

Zwei Tage blieben wir in unserem Versteck. Pat Ruthven verliess uns und fuhr mit drei Jeeps und sechs Mann ins Gebiet südlich von Misurata. Ich brach ebenfalls mit meinen Leuten auf und versuchte mein Glück bei Zliten, am anderen Ende meines Abschnitts. Das Land hier war übersät von kleinen weissen italienischen Häusern, die in den 30er Jahren als sogenannte ‚Siedlungen‘ gebaut worden waren. Es musste daher eine andere Taktik angewendet werden. Wir näherten uns unseren Objekten bis auf 5 km und legten ein kleines Depot an. Die Jeeps fuhren anschliessend wieder zu unserem Schlupfwinkel zurück. Wir vier Mann wollten von hier aus ein paar Tage lang unsere Überfälle zu Fuss durchführen. Es war beinahe Mitternacht, als wir uns auf den Weg zur Strasse machten. Wir hatten uns Decken um die Schultern gelegt, um bei jedem, der uns im Mondlicht entdeckte, den Eindruck von Arabern zu erwecken.

Ein Zweistundenmarsch brachte uns an den Rand einer an der Strasse liegenden italienischen Siedlung, die voll von italienischen Soldaten war. Bevor wir wussten, wie uns geschah, wären wir beinahe zwei italienischen Posten in die Arme gelaufen. Zu unserem Glück hatten sie uns den Rücken zugekehrt, und wir verdrückten uns schnell in den Schatten. Dort mussten wir so lange warten, bis die Stellung des Mondes es erlaubte, uns wieder zu bewegen. Viel wertvolle Zeit war verlorengegangen, und als wir die Siedlung hinter uns liessen, blieb uns nur noch eine halbe Stunde Dunkelheit.

Es lag auf der Hand – in dieser Nacht konnte nichts mehr geschehen. Wir kreuzten also die Strasse und hielten auf die Sanddünen zu, die am Meer entlangliefen. Hier hofften wir, uns hinlegen zu können und nicht gesehen zu werden, bis es wieder dunkel wurde.

Eine Stunde, nachdem es richtig hell war, erblickten uns zwei den Uferstreifen kontrollierende Italiener. Sie kamen auf die Stelle zu, an der wir lagen, ihre Gewehre über den Rücken geworfen und die Hände in den Taschen vergraben. Sie waren ebenso überrascht wie wir, und anscheinend hielten sie uns für Deutsche. Wir unterstützten sie, so gut wir konnten, in ihrem Irrtum, worauf sie scheinbar ohne jedes Misstrauen wieder von dannen gingen. Eines aber war klar: Hier konnten wir nicht bleiben.

Sobald die Italiener ausser Sicht waren, eilten wir wieder über die Strasse und hinein in die italienische Siedlung, durch die wir in der vergangenen Nacht gekommen waren. Die Sonne schien, und auf allen Seiten lagerten italienische Soldaten, kochten sich ihren Kaffee und streckten ihre Glieder unter den ersten wärmenden Strahlen. Mit unserem drei Wochen alten Bartwuchs und unseren verknautschten und sandigen Kampfanzügen müssen wir schon ein recht abenteuerlich aussehender Haufen gewesen sein. Da wir jedoch so ganz unbefangen dahinschlenderten, als seien wir unser Leben lang dagewesen, erregten wir keinerlei Aufsehen und erreichten unbemerkt die offene Wüste. Vor uns dehnte sich leicht zerklüftetes Gelände, auf das wir zusteuereten, in der Hoffnung, dort Deckung zu finden.

Plötzlich wurden wir von hinten wie wild beschossen, und als wir uns umblickten, sahen wir drei Trupps von Leuten auf uns zukommen, die in typisch italienischer Manier gestikulierten und schrien. Ab und zu blieben sie stehen, um auf uns zu zielen und dann danebenzuschiessen. Einen Moment holten wir vier Luft. Was konnten wir mit unseren armseligen Pistolen gegen 50 Gewehre ausrichten? Die offene Wüste lag zwar vor uns, aber es schien nicht die geringste Chance zu bestehen, entkommen zu können. «Versuchen wir zu fliehen», sagten wir uns und nahmen die Beine in die Hand, zwei Mann nach links und zwei Mann nach rechts. Es wird keine Minute dauern, und wir werden abgeknallt sein wie ein paar Hasen, dachte ich, als ich so dahinkeuchte. Die Italiener schossen aber so sagenhaft schlecht, dass wir, wenn auch mit fast berstenden Lungen, aber ungescho-

ren, ausser Reichweite ihrer Geschosse kamen. Zu unserem grossen Erstaunen fanden wir dort zwei neuausgehobene Erdlöcher, etwa einen Quadratmeter gross und 60 cm tief.

Jeder von uns sprang in ein Loch, rollte sich zusammen, die Knie zum Kinn hochgezogen und wartete darauf, jede Minute entdeckt zu werden. Wir hörten die Italiener immer näher kommen, aber wenige Meter vor uns hielten sie an. Sie konnten offensichtlich nicht begreifen, dass wir uns anscheinend in Luft aufgelöst hatten. Schliesslich gingen sie weg, und wir blieben den Tag über ungeschoren. Als es dunkel wurde, krochen wir aus unseren Löchern und streckten unsere schmerzenden Glieder. Weit und breit war kein Mensch zu sehen, daraufhin machten wir uns auf den 40 km langen Weg zu unserem Schlupfwinkel bei Bir Dufan. Dort kamen wir müde und hungrig am nächsten Abend an und trafen die beiden anderen, denen es, nach ähnlichen Abenteuern, auch gelungen war, zu entkommen.

Am folgenden Tag zogen zwei feindliche Spähtrupps dicht an unserem Schlupfwinkel vorüber, ohne uns auszumachen. Der Feind suchte offensichtlich systematisch das ganze Gebiet nach uns ab. Unser Benzin und unsere Verpflegung neigten sich dem Ende zu, so dass wir uns bei Eintritt der Dunkelheit entschlossen, zu unserem Treffpunkt bei El Fascia zurückzukehren, um unseren Bedarf aus dem Lager wieder aufzufüllen und die Aufregung und die Hetzjagd nach uns abklingen zu lassen, bevor wir zu weiteren Überfällen starteten.»



Am Tag vor Weihnachten gab Vivian Street Befehl zur Rückkehr nach El Fascia. Er war nicht der Einzige, der sich an diesem Tage dorthin auf den Weg machte.

Am 24. Dezember fuhr auch Feldmarschall Rommel nach El Fascia. Er war durch Berichte über ‚britische Sabotageüberfälle‘ beunruhigt; diese Überfälle waren so zahlreich und so gefährlich geworden, dass Rommel sich gezwungen sah, an der Front dringend benötigte Panzerspähtrupps zur Jagd auf die Saboteure anzusetzen. Er erkannte die Sache sehr richtig, denn er schrieb in sein Tagebuch, dass die Überfälle nach einem wohlgedachten Plan durchgeführt würden. «Es gelang ihnen immer wieder, hinter un-

seren Linien LKW mit Nachschub abzuschliessen, die Strasse zu verminen, Telefonmaste zu stürzen und ähnliche Aktionen auszuführen.»\*

Den Namen David Stirling kannte Rommel gut. Stirling war geradezu zum Schreckgespenst geworden, denn der Feldmarschall erwähnt immer häufiger seine aufsehenerregende Taktik. Sobald die Angriffe auf die Strasse begonnen hatten, schrieb er diese sehr bald Stirlings Einfallsreichtum zu. «Am 23. Dezember», notierte er, «brachen wir an einem wunderschönen sonnigen Morgen um 07.00 Uhr auf, um das Gebiet im Süden unserer Front zu inspizieren. Erst fuhren wir die Via Balbia entlang und dann – eskortiert von zwei italienischen Panzerwagen – durch das phantastisch zerklüftete Wadi Zem-Zem nach El Fascia. Wir stiessen bald auf Spuren britischer Fahrzeuge, die wahrscheinlich von Stirlings Leuten herrührten, die sich dort herumgetrieben hatten, um unseren Nachschubverkehr zu stören. Die Spuren waren relativ frisch, wir hielten daher scharf Ausschau, ob wir nicht einen ‚Tommy‘ erwischen konnten. Dicht vor El Fascia sichtete ich ein einzelnes Fahrzeug. Als wir hinjagten, stellten wir aber fest, dass die Besatzung Italiener waren. Truppen meiner Kampfstaffel befanden sich ebenfalls in diesem Gebiet. Sie hatten am vorhergehenden Tage einige britische Kommandos überrascht, und dabei fielen ihnen Karten in die Hände, in denen britische Versorgungsdepots und Stützpunkte eingezeichnet waren. Nun kämten sie die Gegend durch, auch in der Hoffnung, auf einen ‚Tommy‘ zu stossen.»\*\*



Der ‚Tommy‘, den sie zu fangen hofften, wäre um ein Haar Vivian Street gewesen. Arglos näherte sich Streets Trupp am Weihnachtstag El Fascia. «Als wir über eine Anhöhe kamen», schrieb Street, «standen wir plötzlich einem italienischen Panzerwagen gegenüber. Wir warfen das Steuer herum, zogen uns schleunigst zurück und näherten uns der Oase von der Seite, aber nur um festzustellen, dass überall Wachtposten standen. Es war klar, dass der Feind uns aus unserem Lager vertrieben und El Fascia besetzt hatte.

\* The Rommel Papers. Wiederum verwechselte Rommel die L.R.D.G. mit der S.A.S. Er scheint angenommen zu haben, dass sie zu ein- und derselben Organisation gehörten, und manchmal erwähnt er beide als ‚Kommandos‘.

\*\* Lidell Hart ‚The Rommel Papers‘.

Wir besaßen nur mehr für etwa 30 km Benzin und für zwei Tage Verpflegung. Es gab nur eine einzige Möglichkeit: Zurück nach Bir Dufan und von dort zu dem Treffpunkt, der für Sylvester mit den in unserem Nebenabschnitt operierenden Trupps verabredet worden war. Also traten wir die Rückreise an. Wie befürchtet, hatten wir nach 30 km kein Benzin mehr. Es blieb nichts anderes übrig, als die Jeeps zu verstecken und die restlichen 95 km zu Fuss zurückzulegen. Nach drei langen und mühseligen Tagen Fussmarsch kamen wir völlig erschöpft, ohne Verpflegung – mit Ausnahme einiger Datteln – im Wadi Bir Dufan an. Es war 3.00 Uhr morgens. Wir gingen mit aller Sorgfalt in Deckung; bis zum kommenden Abend wollten wir liegen bleiben, um dann noch die letzten wenigen Kilometer bis zum Treffpunkt hinter uns zu bringen.

Bei Tagesanbruch stellten wir zu unserem Schrecken fest, dass das ganze Wadi, in dem wir uns versteckt hatten, von italienischen Wachtposten nur so wimmelte, ungefähr alle dreihundert Meter stand einer. Das war kein Platz zum Verweilen, aber bei Tag konnten wir nicht weg. Wir hatten keine andere Wahl, als in unseren Verstecken liegen zu bleiben und zu hoffen, im Schutz der Dunkelheit entwischen zu können. Unglücklicherweise sahen uns vorüberziehende Araber, die den nächsten italienischen Posten warnen. Wenige Minuten später steuerte ein Trupp italienischer Soldaten genau auf unser Versteck zu, und ein seitlich postiertes Maschinengewehr begann die Büsche mit seinen Garben zu bestreichen. Hinter uns tauchte ebenfalls eine Gruppe Italiener auf, die das Wadi systematisch nach uns durchsuchten.

Ich blickte in die müden, halbverhungerten Gesichter meiner Kameraden, jeder nur mit einer Pistole bewaffnet, und ich sah, wie gering unsere Chance gegenüber so vielen war. Vergeblich suchten wir ein Loch in der Umzingelung, aber dieses Mal gab es kein Entrinnen. Das Bild von fünf getreu nach dem Geschichtsbuch bis zum Tode gegen eine überwältigende Übermacht kämpfenden Engländern – schoss mir durch den Kopf, aber ein paar dicht neben uns landende Handgranaten verscheuchten diese falschen Heldenträume. Mit dem nur 20 m vor uns stehenden Feind mussten wir uns in das Unabänderliche fügen, die Hände erheben und uns ergeben.»\*

\*



Inzwischen führten Gordon Alston und Thesiger eine Reihe erfolgreicher Überfälle im Gebiet westlich von Buerat durch. Ihr Abschnitt lag ihrer Basis Fascia am nächsten. Sie schafften es, Minen zu legen und jeweils in der gleichen Nacht wieder zur Basis zurückzukehren. Sie griffen drei- oder viermal an, unterbrachen Telefonleitungen, schossen Lastwagen ab und fuhren einmal, aus allen Rohren feuernd, frech mitten durch einen Divisionsgefechtsstand hindurch.

Jedes Mal kehrten sie heil nach Fascia zurück. Dort war der Funkwagen versteckt, ebenso wie Verpflegung und Benzin. Durch Funkberichte aus dem Hauptquartier erfuhren sie, dass der am 13. begonnene Angriff gut voranging, und dass die 8. Armee im Vormarsch auf Sirte war. Langsam begannen sie, sich in ihrem seltsamen, neuen Metier heimisch zu fühlen. Wenige Tage vor Weihnachten wollte Alston früh am Morgen in der 1'200 m entfernten Quelle ein Bad nehmen. Er war gerade dabei, sich auszuziehen, als er Motorengeräusch hörte. Schnell schlüpfte er wieder in die Hosen, sprang in den bereitstehenden Jeep und fuhr auf ein dichtes Gestrüpp zu, einige hundert Meter weiter weg. Es war ein deutsches Flugzeug, das sehr niedrig flog. Alston meinte, es sei besser, stehen zu bleiben, als weiter auf das Versteck zuzufahren. Obgleich der Jeep vollkommen ungeschützt dastand, sichtete die Maschine ihn nicht. Als sich das Flugzeug entfernt hatte, fuhr er den Jeep Hals über Kopf tief in einen grossen Busch. «Kaum hatte ich das getan», schrieb er, «als die Maschine zurückkam und das Wadi abermals entlangflog. Gleichzeitig hörte ich das Rumpeln von Panzerwagen, aber es kam keiner in Sicht.»

Die nächsten paar Stunden waren für Alston und seinen Fahrer schwierig. Bald tauchten ringsum Panzerwagen auf. Jeden Moment erwarteten sie, entdeckt zu werden. Gegen 12.00 Uhr jedoch, begannen die Panzer sich zurückzuziehen. Alston beschloss, Jeep und Fahrer in dem Versteck zu belassen, selbst aber zu versuchen, zum Funkwagen zurückzukehren, um den

\* Vivian Street blieb nicht lange in Gefangenschaft. Ihm gelang eine der merkwürdigsten Fluchten des Krieges. Zusammen mit anderen Gefangenen aller Nationalitäten fuhr er in einem italienischen U-Boot über das Mittelmeer. Unterwegs wurde das Boot von britischen Fliegern gesichtet und durch Wasserbomben versenkt. Wie durch ein Wunder kamen die Gefangenen heraus, und sieben von ihnen fischte ein Boot der britischen Marine aus der stürmischen See. Street war einer von ihnen. Er wurde nach Malta gebracht, flog von dort nach Kairo und kehrte zu seiner Einheit zurück.

Chiffrierschlüssel zu vernichten. Aber jedes Mal, wenn er loszog, erschien von irgendwoher ein Panzer, und er musste mit einem Hechtsprung in Deckung gehen. Am Nachmittag hörte er heftiges Schiessen aus der Richtung des Funkwagens und kurz darauf noch mehr – auch von dort, wo er den Jeep zurückgelassen hatte. «Ich befreundete mich bereits mit dem Gedanken, zu Fuss zur 8. Armee marschieren zu müssen», schrieb er. «Ich holte die auf Seide gedruckte Karte Libyens hervor, die ich in mein Hemd genäht hatte, und überlegte, wie weit es wohl sein mochte. Dabei kam mir zum Bewusstsein, dass ich nur Sandalen an den Füßen hatte. Daraufhin beschloss ich, erst einmal nach dem Funkwagen zu sehen. Als es dunkelte, kroch ich hin. Zu meinem grössten Erstaunen hörte ich französisch sprechen, und da standen sie auch schon, der Wagen und die Besatzung, heil und munter. Die Männer hatten den ganzen Tag flach gelegen. Das Schiessen, das ich gehört hatte, kam von Panzerwagen, die auf der Jagd nach einem Jeep gewesen waren, in dem Lieutenant Martin, ein Offizier der Freien Franzosen der S.A.S., und zwei französische Soldaten gesessen hatten. Martin konnte ihnen entwischen, und er hatte gar nicht bemerkt, dass er mit seinem Wagen in einen Busch, dicht neben den Funkwagen, gefahren war.

Kaum dunkelte es, da kam auch mein Fahrer mit seinem Jeep. Die Schiesserei hinter mir hatte einem anderen unglücklichen gejagten Wesen gegolten. Ungefähr 500 m südlich von unserem Schlupfwinkel waren in der Zwischenzeit – auf einer Anhöhe – einige Panzer für die Nacht abgestellt worden. Auf einem Stück flachen Sandbodens daneben landete der Fieseler Storch, auch er offensichtlich in der Absicht, die Nacht dort zu verbringen.»

Alston und Martin diskutierten lange darüber, was als nächstes zu tun sei. Martin war es in der letzten Woche gelungen, gute Arbeit zu leisten und dem Feind erheblichen Schaden zuzufügen. Er hatte feindliche Lastwagen abgeschossen, Dutzende von Minen gelegt und ein paar hundert Meter Telefonleitungen gesprengt. Einige Male war er im letzten Moment der Gefangennahme entronnen, und er berichtete, dass der Feind anscheinend dabei war, grössere Verbände zusammenzustellen, um die Störenfriede unschädlich zu machen. Nach dem Maschinengewehrfeuer zu schliessen, befürchtete er, dass einige der S.A.S.-Trupps in ernste Bedrängnis geraten waren.

Schliesslich beschlossen die Offiziere, sich nach Süden abzusetzen.



Oberstlt. D. Stirling verabschiedet einen S.A.S.-Trupp.

«Einspur»-Eisenbahn von Marsa Matru – Alexandria parallel zur Via Balbia





September 41 – Überschwemmung in den Dünen von GAZALA



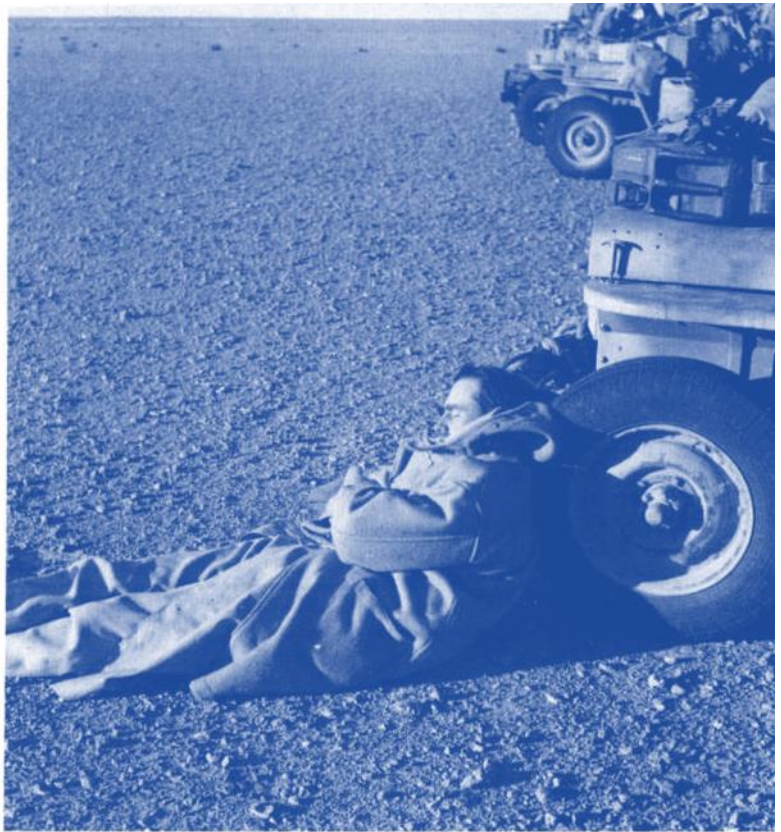


**Eine S. A. S.-Trupp begibt sich auf einen ca. 160 km langen Marsch, nachdem er seine Fahrzeuge verloren hat.**

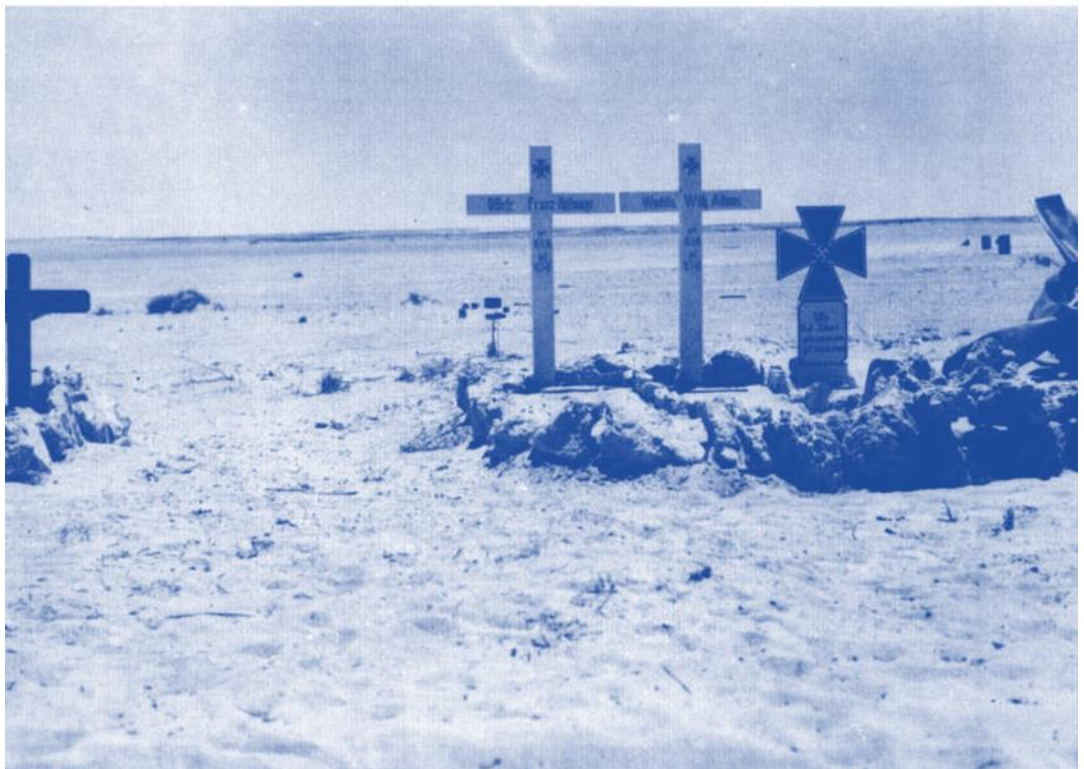


**Eine Me 110 brennt nach Explosion.**

Ein Nickerchen vor der Abfahrt zum Einsatz.



Deutsche Soldatengräber in der Wüste.



Sandte der Feind jetzt tatsächlich Spezialtrupps zu ihrer Bekämpfung aus, würde es immer unmöglicher werden, gerade in diesem Abschnitt nahe der Küste etwas zu unternehmen.

Als es dunkelte, beluden die Männer ihre Fahrzeuge und machten sich daran, aus den Gebüschern herauszufahren. Sie fuhren bis zum Hellwerden und hielten schliesslich in einem ungefähr 400 m breiten Tal mit steil abfallenden Wänden. Eine Fülle sich weit hinziehenden Buschwerks bot gute Deckung, die sie sofort ausnutzten. Die Sorge, von den örtlichen Bewohnern entdeckt zu werden, blieb allerdings. Und tatsächlich: kurz nach ihrer Ankunft tauchte ein Flöte spielender arabischer Schafhirt in der Schlucht auf, der sie sofort sah. Das war unangenehm, denn sie wussten, dass die Araber in Tripolis oft Belohnungen für den Verrat britischer Soldaten an den Feind einsteckten.

Wilfried Thesiger, der Araberkenner, meisterte jedoch die Zeremonie des Tee-Anbietens. Eigens zu diesem Zweck schleppte er immer einen emaillierten Teetopf und kleine Tassen mit sich herum. Der Schafhirt schien ziemlich freundlich zu sein, und die Männer diskutierten gerade darüber, ob sie weiterfahren sollten oder nicht, als ein zweiter Araber dazukam. Dieser war sicher ein wohlhabender Mann, denn er trug weisse Kleidung, ritt auf einem Esel und führte eine Ziege am Strick. «Er schenkte uns die Ziege», schrieb Alston, «und Wilfried flüsterte mir zu, dass sie sofort geschlachtet, gebraten und gegessen werden müsste, wobei unserem Gast, dem Araber, die besten Stücke anzubieten seien. Dadurch würden wir mindestens 48 Stunden vor ihm sicher sein. Ich sah mich verzweifelt um, aber glücklicherweise übernahm einer der Franzosen das Notwendige mit seinem Messer und teilte das arme Tier gleich auf.»

Sie gingen das Risiko ein und blieben, wo sie waren. Während der nächsten Tage hörten sie gelegentlich das Rattern feindlicher Wagen auf der Ebene über ihnen, aber kein Mensch störte sie. Tatsächlich feierten sie ein ganz gemütliches Weihnachtsfest in ihrem kleinen Tal.

\*

Am Ende stellte sich heraus, dass gerade diese drei Männer die einzigen Offiziere der Abteilung B waren, die nicht in Gefangenschaft gerieten. Den anderen Trupps widerfuhr ein ähnliches Schicksal wie Vivian Street. Stir-

ling wusste mehrere Wochen lang nicht, was mit ihnen geschehen war. Er sass im Hauptquartier und arbeitete die Pläne für den nächsten Einsatz aus. Montgomerys Offensive hatte die 8. Armee von Agheila bis kurz vor Buerat gebracht. Also genau die Strecke, an der die Abteilung A von Paddy Mayne ihre Angriffe durchführte. Der Vormarsch ging so schnell vor sich, dass Mayne nur einen oder zwei Überfälle hatte ausführen können, bevor er vom Hauptquartier den Befehl bekam ‚Aufhören‘. Es hatte keinen Sinn, Anlagen zu zerstören und Telefonleitungen zu unterbrechen, die sehr bald in britischer Hand sein würden. Bereits Weihnachten war das Gebiet «heimatliches Territorium» geworden. Daraufhin gab Stirling Mayne Weisung, mit seinen Leuten nach Kabrit zurückzukehren und Vorbereitungen für die Reise in den Libanon zu treffen.

Anfang Januar sickerten die ersten Nachrichten über die Abteilung B durch, und zwar meistens durch Abhören deutscher Funkmeldungen. Pat Hore-Ruthven war gefallen, Carol Mather, Peter Oldfield, Vivian Street, Geoffrey Keating, Hough und Maloney in Gefangenschaft geraten.

Immerhin hatte aber jeder von ihnen einen Überfall auf ‚die Strasse‘ ausgeführt, viele von ihnen sogar zwei oder drei. Es gab keinen Zweifel, sie hatten Rommel ernsthaft in Unruhe versetzt. An einem entscheidenden Punkt der Schlacht war er gezwungen worden, der Autostrasse mehrere Nächte lang fernzubleiben. Und wie Stirling es vorausgesagt hatte, war daraufhin der R.A.F. ungewöhnlich reiche Beute zugefallen. Die Tatsache, dass Rommel ausserdem Spezial-Bodentruppen hatte aussenden müssen, um Jagd auf Saboteure zu machen, und dass er Schlüsselstellungen mit besonderen Wachtposten besetzten musste, war ein zusätzlicher Beitrag der S.A.S. zum britischen Vormarsch. Die Abhörstelle der 8. Armee fing eine Reihe von Meldungen auf, aus denen hervorging, dass die S.A.S. den Feind nicht nur ernstlich gestört, sondern es auch geschafft hatte, einen Teil von Rommels Unterführern völlig durcheinanderzubringen.

Peter Oldfield wäre beinahe standrechtlich erschossen worden. Er hatte eine ganze Menge Unheil angerichtet: die Strasse an mehreren Punkten vermint, eine Anzahl Lastwagen angezündet, einen deutschen Befehlsstand zusammengeschossen und auf dem Flugplatz von Turogo einige deutsche Jagdflugzeuge zerstört. Am Schluss hatte er einen LKW-Konvoi angegrif-



fen, wobei er und sein Fahrer schwer verwundet und gefangengenommen wurden. Die deutschen Dienststellen waren so nervös und verärgert, dass sie, als man die zwei Männer ins Lazarett einlieferte, Befehl gaben, beide zu erschiessen. Oldfield hat seine Rettung einem merkwürdigen Zufall zu verdanken. Der Stabsarzt, der sie betreute, war ein Freund von Dr. v. Lutterotti, dem deutschen Arzt, der von der S.A.S. gefangengenommen worden war, und dem später die Flucht gelang. Der Arzt fand die Entscheidung seiner Vorgesetzten falsch, so schwer verwundete Männer erschiessen zu lassen. Ausserdem, erklärte er, sei Lutterotti von der S.A.S. gut behandelt worden. Darum schmuggelte er Peter Oldfield mitten in der Nacht in einen Sanka\* und schickte ihn ins Lazarett nach Tripolis. Peter Oldfield überlebte den Krieg.

Trotz ihrer vielen erfolgreichen Einsätze, hatte die S.A.S. seit ihrem ersten fehlgeschlagenen Unternehmen vor vierzehn Monaten keine so starken Personalverluste mehr erlitten wie dieses Mal. Stirling schrieb dies drei Faktoren zu: Erstens, die Abteilung B hatte in einem viel stärker bevölkerten und bebauten Gebiet operieren müssen als andere Trupps je zuvor; zweitens, die Araber in diesem Gebiet standen den Briten feindlich gegenüber und drittens, nur wenige der Leute hatten über Einsatzerfahrung verfügt. Dieser letzte Punkt schien durch die Tatsache erhärtet, dass der einzige, der vom Trupp Hore-Ruthven zu den englischen Linien zurückkehrte, der schlaue Wüstenfuchs Seekings war, und dass von den drei Offizieren, die der Gefangennahme entgingen – Thesiger, Alston und Martin – die beiden letzteren zu den alten Hasen gehörten.

Diese drei Überlebenden hatten nach wie vor in ihrem Tal ein sicheres Versteck. Nachts schlüpfen sie heraus und überfielen die feindlichen Verbindungswege. Sie hatten noch immer den Funkwagen bei sich und standen in ständigem Kontakt mit Stirling. Am 5. Januar funkten sie ihm, dass ihr Benzin zur Neige ginge. Er wies sie an, sich zu einem Treffpunkt im Gebiet von Bit Guedaffia zu begeben, etwa 30 km von ihrem derzeitigen Standort entfernt. Dort sollten sie bleiben, bis er mit Nachschub ankäme. Ein neuer Einsatz sei in Aussicht.

\*

\* Sanka = Sanitätswagen

## *Durchbruch zur 1. Armee*

Stirling hatte für die S.A.S. vier kühne Einsatzpläne ausgearbeitet. Die nächste Offensive der 8. Armee sollte am 15. Januar beginnen, und man hoffte, dass die Truppen einen Punkt weit hinter Tripolis erreichen würden. Zwei von Stirlings geplanten Einsätzen standen im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Angriff, die andern beiden mit der Endphase der Schlacht.

Der Plan sah folgendermassen aus: Eine Gruppe, bestehend aus drei französischen Trupps unter Captain Jordan, sollte die feindlichen Verbindungswege zwischen Sfax und Gabès in Tunesien überfallen, auf denen jetzt der grösste Teil des Nachschubs für das Afrikakorps herangebracht wurde. Eine zweite Gruppe würde (auf ausdrücklichen Wunsch von Montgomery), während die 8. Armee von Osten und Süden her angriff, westlich von Tripolis eine Stärkedemonstration inszenieren, um den Feind zu täuschen, in Panik zu versetzen und daran zu hindern, die Hafenanlagen systematisch zu zerstören. Eine dritte Gruppe sollte sich so nah wie möglich an die Mareth-Linie heranarbeiten und feststellen, welche Bereitstellungen der Feind dort vornahm. Die vierte und letzte Gruppe, geführt von Stirling selbst, würde die Aufgabe haben, das Gebiet in Nordtunesien auszukundschaften und die Verbindung mit der 1. Armee – die im November in Algier gelandet war – herzustellen.

Stirlings Einsatzplan klang ungewöhnlich tollkühn. Er hatte gehört, dass General Freyberg ein Umfassungsmanöver der Mareth-Linie im Sinne hatte. Das zur Verfügung stehende Kartenmaterial über dieses Gebiet war aber so lückenhaft, dass sich die Abwehrstelle der Armee nicht im klaren darüber war, ob der Plan überhaupt durchführbar sei. Stirling war überzeugt, dem General hierüber nützliche Informationen liefern zu können.

Er selbst verfolgte jedoch mit dem Wunsch zur 1. Armee durchzubrechen noch eine andere Absicht, die er aber nicht verriet. Er wollte für die S.A.S. den Status einer Brigade erreichen und ein für allemal sicherstellen. «Mein Plan war», schrieb er, «das S.A.S.-Regiment Nr. 2 meines Bruders

Bill zu meinem hinzuzunehmen und mein eigenes, das inzwischen weit über Sollstärke angewachsen war, zu teilen und dadurch einen Kern für ein 3. Regiment zu schaffen. Dies würde mich in die Lage versetzen, auf jedem der drei Kriegsschauplätze ein Regiment einsetzen zu können – und zwar im Gebiet des östlichen Mittelmeers, im Gebiet Mittleres Mittelmeer/Italien und im Gebiet der zukünftigen zweiten Front.

Ich hatte das Gefühl, dass es hierfür jedoch der Unterstützung und Vermittlung einer wichtigeren Dienststelle bedurfte, als es das Hauptquartier Mittlerer Osten war. Als erster Schritt für die Durchführung dieses Planes schien es mir geraten, die Sympathie der obersten Stellen der 1. Armee zu erwerben und mich mit meinem Bruder Bill zu unterhalten, der kürzlich mit dem 2. Rgt. S.A.S. an der Front bei der 1. Armee eingetroffen war, um mich über den Stand der Dinge im Ministerium in London zu orientieren. Mir war bewusst, dass es den Ruf der S.A.S. erheblich steigern würde, könnte sie für sich in Anspruch nehmen, als erste kämpfende Einheit die Verbindung zwischen der 8. und 1. Armee hergestellt zu haben. Und ein bisschen zusätzliches Prestige würde für meinen Vorschlag hinsichtlich der Brigade recht willkommen sein.

Was ich zu der Zeit nicht wusste, war, dass sich Antony Head im Auftrag von Bob Laycock und Mountbatten von der Abteilung ‚Combined Operations‘\* bereits auf dem Weg in den Mittleren Osten befand, um die ganze Situation der Kommandoeinheiten und der Rolle der S.A.S. in Bezug auf die künftige Planung auf jedem Kriegsschauplatz zu klären. Er sollte mit Shan Hackett und mir die Lage besprechen, bevor Eisenhower und Sir Alan Brooke entsprechende Vorschläge unterbreitet würden. Ereignisse, die, hätte ich nur von ihnen gewusst, einmal zu unseren Gunsten waren. Antony kam vier Tage nach meiner Abreise in Kairo an. Hätten wir uns noch getroffen, so bin ich sicher, dass er für die von mir in Aussicht genommenen Pläne der wärmste Befürworter gewesen wäre.».

\*

Als Sammelpunkt für seine Männer und Fahrzeuge hatte Stirling das Gelände beim Hauptquartier der 8. Armee gewählt. Er wollte Mike Sadler mit-

\* Combined Operations – Abteilung für den Einsatz von Luftlandtruppen.

nehmen, denn, wenn es überhaupt jemanden gab, der die Truppe durch das unbekannte Gebiet von Algerien führen konnte, so war es dieser geniale Rhodesier. Auch McDermott, den wagemutigen Iren, dem es im September gelungen war, eine ganze feindliche Gruppe gefangenzunehmen, wollte er gern als Begleiter. Das aber hatte einen Haken. McDermott gehörte zur Abteilung von Paddy Mayne, und Stirling musste seine ganzen Überredungskünste aufwenden, bevor er ihn ‚ausgeborgt‘ bekam. Natürlich sollte auch der unentbehrliche Cooper dabei sein. Seekings dagegen war bedauerlicherweise noch nicht von dem Angriff auf ‚die Strasse‘ zurück. Gleichzeitig verständigte Stirling Thesiger, Alston und Martin, die sich zu dem ausgemachten Treffpunkt begeben und dort auf ihn warten sollten. Captain Jordan, direkt von Kabrit kommend, sollte noch mit drei französischen Trupps zu ihnen stossen.



Am 10. Januar brach Stirling mit seiner Abteilung auf. Der Treffpunkt lag in der Nähe von Bir Guedaffia, d.h. ungefähr 65 km hinter der jetzt vom Feind gehaltenen Front und auf dem direkten Weg nach Ghadames. Ghadames sollte Stirlings nächste Basis sein, erstens wegen Verpflegung und Wasser und zweitens, um den feindlichen Spähtrupp möglichst aus dem Wege zu gehen. Lieutenant Harry Post, der vor Kurzem von den King's Own Scottish Borderers\* zur S.A.S. versetzt worden war, leitete den Überfall auf Tripolis. Er begleitete Stirlings Abteilung bis zum Treffpunkt, trennte sich aber dort von ihnen und fuhr zur Erfüllung seines Auftrages an seinen Einsatzort.

Als Stirling in Bir Guedaffia ankam, war Captain Jordan bereits mit drei weiteren Offizieren eingetroffen. Nach langen Diskussionen über die zu benutzenden Routen und die mitzunehmenden Benzinmengen entschied Stirling, die Abteilung in zwei Gruppen aufzuteilen. Obleich alle die gleiche Richtung einschlagen würden, war es sicherer, ihre Zahl möglichst klein zu halten. Treffpunkt für beide Gruppen sollte ein Punkt im Gebiet von Bir Soltane in Nordtunesien sein. Die französischen Trupps sollten unter dem Kommando von Captain Jordan, und die britischen unter seinem

\* King's Own Scottish Borderer = Britisches Linieninfanterieregiment.

eigenen, unabhängig voneinander, dorthin fahren. Soltane wurde gerade als die richtige Basis für alle vorgesehenen Einsätze angesehen. Es lag nur 50 km von der Mareth-Linie entfernt; Thesiger und Alston konnten von dort aus ihre Erkundungen über die Mareth-Befestigungen durchführen; ausserdem lag Soltane im Herzen des Landstriches, den Stirling für die Abwehrstelle der 8. Armee auskundschaften sollte, und zum dritten würde es eine gute Absprungbasis abgeben für Jordans gefährlichen Durchstoss durch die Landenge bei Gabès – einem an seiner schmalsten Stelle nur 8 km breiten Geländestreifen zwischen Mittelmeer auf der einen und Salzseen auf der anderen Seite. Dieser schmale Landstreifen bildete die einzige direkte Verbindung zu dem Küstenabschnitt, in dem Jordan operieren sollte.

Am folgenden Tag machten sich beide Gruppen auf den Weg. Stirling hatte den französischen Lieutenant Martin noch seiner Gruppe zugeordnet; im Ganzen hatte er jetzt 20 Mann und ca. sieben oder acht Jeeps. Mike Sadler führte sie auf direktem Kurs nach Ghadames. Anfangs gestaltete sich das Vorwärtstkommen recht mühsam, aber je weiter sie nach Süden kamen, desto ebener und glatter wurde der Boden. Lange Strecken konnten die Fahrzeuge in Formation mit 80 Stundenkilometern fahren, wie superschnelle Zerstörer auf ruhiger See. Als sie Ghadames erreichten, stellten sie fest, dass die Truppen der Freien Französischen Streitkräfte unter General Leclerc auf ihrem Weg vom Tschad-See zu diesem Zeitpunkt nur noch 110 km von ihnen entfernt waren – diese beabsichtigten einen Angriff auf Rommels Flanke auszuführen. Man erwartete sie in den nächsten 48 Stunden. Martin und seine Franzosen machten sich den Spass, derbe und witzige Botschaften an Hauswände zu schreiben und zu fragen, warum die Reise so lange dauere.

Von Ghadames aus bog Stirling direkt nach Norden ab. Diese Fahrt wurde ein Alptraum. Die Gruppe musste den grossen Sandsee Ergh durchfahren, den schwierigsten Boden, den Stirling je zu bewältigen versucht hatte. «Die Wellen oder Dünen im grossen Ergh-See waren kurz und kabbelig, wie das Mittelmeer, wenn es stürmisch ist», schrieb er, «im Gegensatz zum Grossen Sandsee südlich von Siwa, dessen Dünen lang sind wie die Wogen des Atlantik und entsprechend leichter zu durchfahren.»

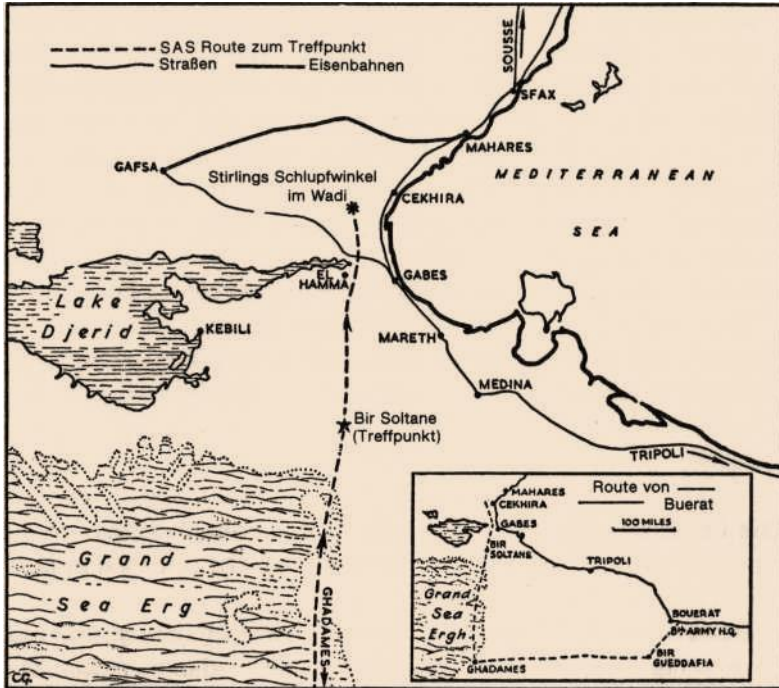
Als Stirling sich Bir Soltane näherte, verliess er seinen Kurs und unter-

nahm eine 24stündige Erkundungsfahrt durch das Gebiet an der Mareth Flanke. Er stand die ganze Zeit mit Jordan in losem Funkkontakt. Sie fuhren nicht weit voneinander entfernt und gaben sich häufig ihren Standort durch. Stirling hatte Jordan gesagt, dass er ihm die entsprechenden Bezugspunkte auf der Landkarte durchgeben würde, sobald er einen geeigneten Treffpunkt gefunden hätte. Als es jedoch soweit war, kam er mit dem Funkanspruch nicht durch. Aber das Glück wollte es, dass einer von Stirlings Offizieren, drei Kilometer von Soltane entfernt, durch Zufall auf Jordan stiess und diesen zur neuen Basis führte.

Stirling war froh, dass Jordan auftauchte, denn er hatte ihn auch noch aus anderen Gründen zu erreichen versucht. Er wollte ihm mitteilen, dass Gafsa von den Alliierten genommen und Tripolis in britische Hände gefallen war. Noch wichtiger aber war die Nachricht, in der das Hauptquartier auf die besondere Dringlichkeit hinwies, Überfälle auf die Strassen und Eisenbahnlinien im Gebiet von Sousse, Sfax und Gabès durchzuführen. Ein Stück dieses Abschnittes hatte von Anfang an zu Jordans Angriffzielen gehört. Jetzt unterstrich das Hauptquartier aber die Notwendigkeit, schnell zu handeln. Rommels Nachschublage war verzweifelt. Könnten seine Versorgungswege unterbrochen werden, so würde dies die grösste Unterstützung für den Vormarsch der 8. Armee bedeuten. Möglicherweise könnte Rommel auf diese Weise sogar daran gehindert werden, an der Mareth-Linie Front zu machen.

Es war keine Zeit zu verlieren, Jordan musste mit allen französischen Trupps sofort aufbrechen, d.h. mit seinem eigenen, dem von Klein und dem von Martin. Sie mussten versuchen, durch die Landenge bei Gabès hindurchzukommen, um in der kommenden Nacht angreifen zu können. Die Entfernung bis zur Landenge – Umfahrungen mitgerechnet – betrug fast 160 km. Wenn Jordan um 16.00 Uhr aufbrach und einen Durchschnitt von 10 km in der Stunde schaffte, konnte er die Enge in den frühen Morgenstunden ohne Weiteres passiert haben.

Stirlings eigener Zeitplan musste auf Grund der Forderungen des Hauptquartiers, geändert werden. Es gab zwei Routen, um zur 1. Armee vorzustoßen. Der sicherste, aber längste Weg war der, erst Richtung Westen zu fahren, den Djerid-See südlich zu umgehen und dann nach Norden auf Tozeur und Gafsa abzubiegen. Der schnellste, aber gefährlichste Weg führte



Karte 7: Durchstoss durch die Landenge von Gabès auf dem Weg zur 1. Armee.

durch die Landenge bei Gabès. Eingeplant hatte Stirling die erste Route, aber jetzt, nachdem die Angriffe auf die Küstenverbindungen des Feindes immer stärker wurden, entschloss er sich, seine Erkundungen an der Mareth-Flanke in den nächsten 12 Stunden zu beenden und Jordan sozusagen auf dem Fuss durch die Enge zu folgen. Er wollte in Soussse einen Überfall durchführen und erst dann versuchen, die Verbindung mit der 1. Armee herzustellen. Das Benzin begann ihm knapp zu werden, und er musste sich darauf verlassen, irgendwo im Zuge seines Überfalls entsprechenden Nachschub zu erbeuten.

Es war ein unwahrscheinlich kühnes Vorhaben, dessen Erfolg ganz davon abhing, dass nahezu alle Einzelheiten klargingen. Stirling selbst erschien es jedoch keineswegs überoptimistisch. Nach monatelanger Erfahrung mit solchen Überfällen, war auch dieses Unternehmen für ihn Routinesache. Sicherheitshalber aber wies er Alston und Thesiger an, den Treffpunkt in Bir Soltane die nächsten 10 Tage nicht zu verlassen. Er würde den Funkwa-

gen bei ihnen zurücklassen, und sollte einer der Trupps an der tunesischen Küste in Schwierigkeiten geraten und nicht zur 1. Armee vorstossen können, so konnte er zum Treffpunkt zurückkehren. Dann unterstrich er nochmals die Notwendigkeit, dass die Jordansche Gruppe so unauffällig wie nur möglich durch die Landenge hindurchschlüpfte. «Ganz egal, wie verlockend auch die Objekte sein mögen, schießt nicht, bevor Ihr nicht in Eurem Abschnitt seid. Schleicht auf so leisen Sohlen wie Katzen durch die Gegend, denn wir werden dicht hinter Euch sein.»

Als Abschiedsgeste stellte Jordan einen fließend arabisch sprechenden Franzosen, namens Taxis, zu Stirlings Gruppe ab. Um 4.00 Uhr machten sich die Franzosen auf den Weg.



Die Franzosen verliessen den Treffpunkt mit neun Jeeps, wovon einer als Funkwagen ausgerüstet war. Die Gruppe bestand aus drei Trupps.

Der Trupp von Klein sollte im Streifen zwischen Sfax und Mahares seine Überfälle durchführen, der von Jordan zwischen Mahares und Cekhira, und der von Martin zwischen Cekhira und Gabès. Bis zu dem Zeitpunkt, in dem sie sich trennen würden, standen alle drei Trupps unter Jordans Kommando.

Stirling war mehr als zuversichtlich gewesen, als er errechnet hatte, dass sie eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 bis 11 km einhalten könnten. Sie gerieten aber in ein welliges Sandgelände, in dem die Wagen immer wieder einsackten. Nach fünf Stunden hatten sie glücklich acht Kilometer hinter sich gebracht. Jordan befahl dem Funker, an Stirling durchzugeben: «Durch Sand im Verzug, kann Angriffsziel heute Nacht nicht erreichen. Durchführung morgen.» Der Funker meldete, dass er keine Verbindung mit Colonel Stirling zustande brächte.

Die Gruppe fuhr die ganze Nacht hindurch und auch den nächsten Tag bis Mittag. Je näher sie an die Landenge herankamen, desto schlechter wurden die Bodenverhältnisse.

Fahren sie nicht durch tiefen Sand, mussten sie mit Felsblöcken übersäte, steile Schluchten bewältigen, oder auf Pisten fahren, die plötzlich aufhörten. Ein einziges Stück des Weges war so, dass sie 25 bis 30 km in der Stunde schafften, danach aber fielen sie wieder auf 1,5 km in der Stunde ab.



Um 17.30 Uhr, am Nachmittag des 22., genau 24 Stunden nachdem sie Stirling verlassen hatten, sammelte Jordan alle Männer um sich und warnte sie: In der Nacht würden sie sich voraussichtlich den feindlichen Linien sehr nähern, und kurz vor der Landenge würden sie in ‚ausgebautes‘ Gelände kommen. Es war bekannt, dass sich dort starke Truppenkonzentrationen befanden und alle Wege viel Verkehr aufwiesen. Jordan schärfte ihnen nochmals ein, es sei von höchster Wichtigkeit, dass sie unbemerkt durch die Landenge hindurchkämen. Weitere S.A.S. Trupps würden ihnen folgen und das möglicherweise innerhalb weniger Stunden. Unter gar keinen Umständen dürfe jemand irgendein Licht zeigen, seinen Motor auf volle Touren jagen oder beim Schalten der Gänge irgendein Geräusch verursachen. Es dürfte nicht geschossen werden, bevor er selbst nicht das Zeichen dazu gäbe.

Die Trupps mussten ein tiefes Wadi mit steilen Hängen durchfahren. Auf der Talsohle hörte der Weg plötzlich auf, und der Boden war so schlecht, dass sie anhalten und zwei Stunden warten mussten, bis der Mond hoch genug stand, um ihnen genügend Licht zu spenden, damit sie ihren Weg durch die Schlucht fortsetzen konnten.

Jenseits des Wadis kamen sie relativ schnell vorwärts. In den nächsten fünf Stunden schafften sie einen Durchschnitt von 6 bis 8 Kilometern in der Stunde. Gegen 3.15 Uhr am Morgen fuhren die Jeeps, einer hinter dem anderen, eine schmale Piste entlang, die an beiden Seiten von einer weichen Sandböschung begrenzt war. Als Jordan um eine Kurve fuhr, wurde er plötzlich von zwei starken Scheinwerfern angestrahlt. Er versuchte die eigenen einzuschalten, aber sie funktionierten nicht. «In wenigen Sekunden», schrieb er, «befand ich mich Nase an Nase mit einem deutschen Panzerwagen. Hinter dem ersten Panzer tauchte noch einer, dann zwei Lastwagen und schliesslich ein dritter Panzerwagen auf, alle mit aufgeblendeten Lichtern. Von den Scheinwerfern des letzten Panzers wurde ich so geblendet, dass ich, da er nicht rechts fuhr, von ihm von der Piste weg in den Sand gedrängt wurde. Einen kurzen Augenblick lang stand ich nicht ganz 30 cm vom deutschen Fahrzeug entfernt – der deutsche Panzer war gleichfalls stehengeblieben. Der Navigator des Afrikakorps streckte seinen Kopf aus dem Turm heraus und sah mich interessiert an. Ich weiss nicht, wen er vor sich

zu haben dachte, und ich wartete nicht, dies zu erfahren. Ich trat auf den Gashebel, und zu meiner Erleichterung griffen die Räder, und der Jeep schoss vorwärts. Ich blickte mich um und sah, dass die anderen Jeeps folgten.

Zuerst glaubte ich, wir alle seien dieser unglücklichen Begegnung heil entronnen, da aber kam der 8. Jeep auf mich zugejagt und meldete, dass Jeep Nr. 9, der letzte in der Reihe, abgeschnitten worden sei. Einer der Panzerfahrer war plötzlich misstrauisch geworden und hatte ihm den Weg versperrt. Einen Augenblick später hörten wir das laute Bellen eines Maschinengewehrs. Wir konnten nichts anderes tun, als unseren Weg fortsetzen und hoffen, unsere Kameraden würden zu Fuss entkommen können. Wir fuhren so weit voneinander entfernt wie nur möglich, für den Fall, dass wir verfolgt und angegriffen würden. Bei dieser Gelegenheit wurde Martin und seine zwei Jeeps von uns getrennt. Wir haben ihn nicht wiedergesehen.»

Jetzt waren Jordan nur noch sechs Jeeps und der Funkwagen geblieben. In der nächsten Stunde ereignete sich nichts. Zu dieser Zeit befand er sich dicht bei dem Dorf El Hama, das nur 8 km von der schmalsten Stelle der Landenge von Gabès entfernt lag. Als er sich den ersten Häusern von El Hama näherte, hörte er vor sich Motorengeräusch und erkannte im Mondschein drei Lastwagen, die auf ihn zufuhren. Jetzt musste er sich blitzschnell entscheiden: Sollte er schweigend an ihnen vorbeifahren oder sollte er auf sie schießen? Da der Überraschungsmoment durch die Schiesserei vor einer Stunde sowieso verlorengegangen war, gab es nach seiner Meinung keinen Grund mehr, lohnende Objekte ungeschoren vorbeifahren zu lassen. Die Jeeps stoppten und spritzten dann auseinander; als die LKW in Schussbereich kamen, eröffneten sie das Feuer. Ein feindlicher Schütze schoss zurück; ein Jeep wurde getroffen und musste zurückgelassen werden. Jordan stellte den Beschuss erst ein, als alle Lastwagen ausser Gefecht gesetzt waren.

Während dieses Kampfes wurden die verbliebenen fünf Jeeps abermals auseinandergesprengt. Der Funkwagen war entlang der Strasse verschwunden, und drei der Jeeps waren ihm, in der Annahme, es handle sich um Jordans Jeep, nachgefahren.

Nach einer Suche von einer halben Stunde wurden zwei wiedergefunden, die anderen und auch der Funkwagen fehlten. Letzteren fanden sie schliesslich in einer grossen Öllache stehend, seine Ölwanne war gebro-

chen, und von der Besatzung fehlte jede Spur. All dies passierte kurz vor dem Ausgang aus der Landenge. Auf jeden Fall mussten sie vor Tagesanbruch aus dieser gefährlichen Falle heraus. Jordan verfügte jetzt nur noch über vier Jeeps, und kurze Zeit später hatte er nur noch drei.

Um 5.00 Uhr morgens sah die kleine Gruppe zu ihrer grossen Erleichterung die Strasse Gabès-Gafsa vor sich liegen. Sie hatten also den Flaschenhals hinter sich. Jordan beschloss, die Jeeps zu entlasten. Die Frage war nur, was sollten sie abwerfen? Schliesslich gingen einige Verpflegungsrationen, Decken, Wagenplanen und Tarnnetze über Bord.

Ihr Versteck, das sie den ganzen Tag über nicht verliessen, wurde von Arabern entdeckt, die sie fälschlicherweise für Italiener hielten und zu ihnen kamen, um ihre grosse Verehrung für ‚Herrn Mussolini‘ kundzutun. Einer von Jordans Sergeants sprach fließend italienisch und nahm ihre Komplimente huldvoll entgegen, wobei er sich alle Mühe gab, sie nicht über ihren Irrtum aufzuklären.

Jordan sagte seinen Männern, dass sie, wenn sie Glück hätten, die Küste noch in der gleichen Nacht erreichen und mit der Verminung der Eisenbahnlinie Sfax-Gabès beginnen könnten. Als sie sich aber nach Einbruch der Dunkelheit wieder in Marsch setzten, mussten sie feststellen, dass sie in immer bebauteres und bevölkerteres Gebiet vorstiessen. Es war voller Obstgärten, übersät von weissen Häusern, die man ursprünglich, wie gesagt, als Siedlungen angelegt hatte. Sie waren zu so vielen Umwegen gezwungen, dass der Überfall nochmals auf die nächste Nacht verschoben werden musste.

Am frühen Morgen des 25. Januar sahen sie eines ihrer Angriffsziele, Cekhira, vor sich liegen. Oben auf einem bewaldeten Hügel, von dem aus sie sowohl die Eisenbahnlinie als auch die Strasse gut beobachten konnten, fanden sie einen vorzüglichen Schlupfwinkel. An diesem Nachmittag fuhren mehrere Lastwagen und zwei Güterzüge vorbei.

Dem Überfall in der Nacht war Erfolg beschieden. Die Franzosen legten zwölf Minen auf die Schienen und konnten sich ohne Feindberührung wieder in ihr Versteck zurückziehen. Auf ihrem Rückweg jedoch entdeckten sie ein einsam im Gelände stehendes Fahrzeug. Jordan hielt es für eine gute Gelegenheit, um Benzin organisieren zu können.

Beim Näherkommen entpuppte sich das Fahrzeug als Rotkreuzwagen, in dem ein Sanitäter schlief. Jordan weckte ihn und fragte ihn auf deutsch, ob er nicht etwas Benzin hätte. Der Mann öffnete kaum die Augen, murmelte, dass er selbst ohne Benzin liegengeblieben sei und schlief gleich wieder ein. Jordan belustigte der Gedanke, dass der Mann nie erfahren würde, mit wem er gesprochen hatte.

Der Rotkreuzwagen lag kaum hinter ihnen, als sie aus der Feme Explosionen hörten und nunmehr wussten, dass ihre Aktion Erfolg gehabt hatte. Nach einer halben Stunde kamen sie an eine Bahnüberführung, in deren Nähe mehrere Zelte und ungefähr ein Dutzend LKW standen. Als sie vorüberfuhren, rief sie ein Posten an und schoss dann blind in die Dunkelheit. Offensichtlich waren schon die ersten Meldungen über die Aktivität der S.A.S. im Umlauf.

Die Gruppe beschleunigte ihr Tempo und machte so schnell als möglich, dass sie fortkam. Nach ca. 400 m stoppten sie und lauschten, aber niemand schien ihnen zu folgen. Sie warteten noch ein Weilchen und beschlossen dann, die Wagen stehen zu lassen und zu Fuss zur Überführung zurückzukehren, um auch dort einige Sprengladungen anzubringen. In dem Lager schien man wieder schlafen gegangen zu sein, denn es war totenstill, nicht einmal die Schritte des Postens waren zu vernehmen. Schnell entledigten sie sich ihrer Minen (jeder Trupp legte vier) und entfernten sich, ohne entdeckt worden zu sein.

Jordan hatte das Gefühl, einer lohnenden Sache auf der Spur zu sein, und entschied, noch einmal zur Überführung zurückzukehren – dieses Mal mit den Jeeps –, um die abgestellten Lastwagen zu beschiessen. Die Männer fuhren so lautlos wie möglich an die Piste heran. Plötzlich tauchte wie aus dem Nichts ein Panzerwagen auf und bezog drohend Stellung in der Mitte des Weges. Einen Augenblick später dröhnte die Luft vom Lärm der Waffen. Die Deutschen hatten ihre Lastwagen bemannt, und in der Dunkelheit begann ein allgemeines ‚Feuer frei für alle‘. Die drei französischen Jeeps jagten auseinander und entkamen ohne Schaden in die Nacht; sie waren jedoch getrennt, und der Jeep mit Jordan, Klein und Melis konnte die anderen beiden nicht wieder finden.\*

Nachdem Jordan sich nun mit einem Jeep und zwei Mann allein auf weiter Flur sah, beschloss er, sich zu den alliierten Linien abzusetzen. In den

nächsten zwei Tagen fuhr er ohne weitere Zwischenfälle durch eine unwegsame, hügelige Landschaft. Am 28. Januar durchquerte er kurz vor Einbruch der Dunkelheit ein kleines Wadi, in dessen Mitte er auf einen arabischen Schafhirten stieß. Er fuhr dicht an den Mann heran und fragte ihn, ob irgendwelche feindlichen Truppen in der Nähe seien. Der Schafhirt gab keine Antwort, sondern hob nur die Augen zu der Kuppe eines wenige hundert Meter entfernten Hügels. Jordan blickte hinauf und stellte zu seinem Entsetzen fest, dass er in eine Falle gefahren war. Die ganze Kuppe des Hügels war von einer italienischen Kompanie bevölkert, die ihre Maschinengewehre auf sein einsames Fahrzeug gerichtet hatten. Sein eigenes MG funktionierte nicht mehr. Seine Leute hatten nur Revolver und Handgranaten. Da war nichts zu machen, sie mussten sich ergeben.



Doch kehren wir nun zu Stirling zurück. Er beendete seine Aufklärungstätigkeit am Tage nach Jordans Abfahrt und startete am nächsten Morgen Richtung Landenge von Gabès. Seine Gruppe bestand aus etwa fünf Jeeps und vierzehn Mann. «Wir fanden die Beschaffenheit des Geländes, durch das die 8. Armee ihre Umfassungsbewegung ausführen sollte, ganz ordentlich», schrieb er, «aber als wir weiter nach Norden kamen, wurde es grässlich. Die Landschaft war hügelig, wies viele Schluchten auf, und als sie dann abflachte, durchzogen sie Moraste und Sümpfe.»

Stirling näherte sich genau zwölf Stunden später der Hügelkette südlich von El Hama, wo die französischen Trupps auf die Panzerfahrzeuge gestossen waren. Jordans Rencontre hatte um 3.00 Uhr morgens stattgefunden, und jetzt war es 15.00 Uhr. Zwei Stunden später, kurz bevor die Nacht hereinbrach, sahen die Männer zwei deutsche Aufklärungsflugzeuge am Horizont. Sie beeilten sich, in Deckung zu kommen, und beobachteten die Maschinen, wie sie in 100 m Höhe über den Boden dahinfegten.

\* Diese beiden Wagen fanden nach einiger Zeit wieder zusammen, hatten aber das Pech, kurze Zeit danach in einen Sumpf zu geraten, aus dem es ihnen erst nach mehreren Stunden gelang, sich zu befreien. Nachdem die Besatzungen das geschafft hatten, verbargen sie sich den Tag über in einem Kornfeld. Sie wurden von Arabern verraten und von den Deutschen gefangengenommen.

«Trotz unserer Tarnung sichteten sie uns, kurz bevor es dunkel wurde», schrieb Stirling. «Für sie war es zu spät, uns anzugreifen, aber wir wussten, dass sie die Bodentruppen in der Landenge alarmieren würden. Es war offensichtlich, dass die Franzosen entweder mit dem Feind zusammengestossen oder mit ihren Operationen im Gabès-Abschnitt begonnen hatten.»

Obgleich keiner von ihnen seit 48 Stunden ein Auge zugemacht hatte, entschied Stirling, dass sie schnellstens vorstossen und die Landenge vor dem Morgen passiert haben mussten. Waren sie erst einmal über die Strasse Gabès-Gafsa und aus dem Flaschenhals heraus, konnten sie sich hinlegen und schlafen. Die Fahrt durch die tiefen Schluchten und über die steinigten Pisten war ein Alptraum. Einer der Jeeps rutschte auch noch in einen Morast, und es dauerte Stunden, ihn wieder herauszuziehen. Sie hatten aber keine Feindberührung und erreichten beim ersten Morgenlicht den Rand der Strasse von Gafsa. Die Strasse war stark von feindlichen Fahrzeugen befahren, und sie mussten eine Stunde warten, bevor sie den Sprung hinüber wagen konnten. Sie fuhren noch 30 km weiter nach Norden bis in ein tiefes Wadi, das beste Deckungsmöglichkeiten zu bieten schien. Es gab genügend Schluchten und Buschwerk, und sie beschlossen, sich den Tag über dort zu verbergen.

Nachdem sie alle Wagen gut getarnt hatten, kletterten Sadler und Cooper auf den Rand des Wadis, um einen Überblick zu bekommen. Sie waren sehr erstaunt, in ungefähr eineinhalb Kilometer Entfernung eine Strasse zu erblicken, über die sich ein nicht endenwollender Strom feindlicher Fahrzeuge wälzte. Diese Strasse gab es auf ihren Karten nicht, aber anscheinend waren sie schon einige Zeit parallel zu ihr gefahren. Sie beobachteten die Strasse einige Minuten lang und sahen, dass Lastwagen hielten und entladen wurden. Es musste eine Art Umschlagplatz sein. Sie durften sich jetzt nicht fortbewegen und konnten von Glück reden, bisher nicht gesehen worden zu sein. Stirling war nicht weiter beunruhigt und meinte, das Beste, was jeder tun könne, sei, sich hinzulegen und zu schlafen. In der Nacht würden sie die Strasse nach Sousse und die Eisenbahnlinie überfallen, und es sei wichtig, dass jeder wirklich ausgeruht wäre. Seine Entscheidung war absolut richtig. Der Feind hatte keine Ahnung von ihrer Gegenwart, und wenn das Schicksal nicht eingegriffen hätte, wäre alles plangemäss verlaufen.

Aber folgendes geschah: Sadler und Cooper legten sich dicht an den Eingang des Wadis, und ihnen gegenüber machte es sich der französische Soldat Taxis bequem. Es war ein kalter, klarer Tag, und die Männer schliefen fast augenblicklich ein. Sadler und Cooper waren sogar zu müde, um ihre Stiefel auszuziehen. Gegen 15.00 Uhr wachten sie von einem gleichmässig knirschenden Geräusch auf. Als sie die Augen aufschlugen, starrten sie in die Gesichter zweier schwerbewaffneter Deutscher. Sie setzten sich kerzengerade auf und wollten gerade etwas sagen, als zu ihrer grössten Überraschung die Deutschen ihnen ein Zeichen gaben, sich wieder hinzulegen und still zu sein; sie selbst gingen weiter.

Jetzt war Taxis auch aufgewacht. Die drei Männer schossen aus ihren Schlafsäcken heraus und rannten, so schnell sie konnten, den Hang des Wadis hinauf. Mit fast platzenden Lungen erklommen sie die 100 m Höhe und warfen sich oben in eine schmale Furche.



Zur gleichen Zeit erwachte Stirling von einem kläffend in deutscher Sprache hervorgestossenen Kommando. Er und McDermott schliefen Seite an Seite in einer flachen Höhle. Sie öffneten die Augen und erblickten über sich stehend einen kleinen rotgesichtigen Soldaten, der seinen Revolver auf sie gerichtet hatte. Er begann Befehle zu brüllen und fuchtelte dabei gefährlich mit seiner Waffe hin und her. Die beiden Männer krochen aus ihren Schlafsäcken, standen auf und erhoben ihre Hände. Stirlings geübtem Blick entging die übergrosse Aufregung und unruhige Hand ihres Häschers nicht. Sichtlich ein blutiger Anfänger. Wenn das der Typ ihres Gegners war, mit dem sie sich auseinandersetzen hatten, brauchten sie ihre Lage nicht allzu schwer zu nehmen.

Der Deutsche ging, die Waffe immer noch auf sie gerichtet, rückwärts aus der Höhle und machte ihnen Zeichen, ihm zu folgen. Draussen bewegte er sich, immer noch rückwärts gehend, das Wadi hinunter. Finster blickend folgten ihm Stirling und McDermott, jede seiner Bewegungen belauernd, ob es nicht eine Gelegenheit gäbe, auszubrechen. Der Deutsche führte sie um eine Biegung herum, wo sich ihnen ein überwältigender Anblick bot.

Dort stand ein ganzer Wald von Waffen, und alle zielten hinein in das Wadi.

Eine Kompanie von mindestens 500 Mann war an dem Unternehmen, sie zu fangen, beteiligt.

Stirling erfuhr später, dass diese Kompanie extra nach Afrika gebracht worden war, um die S.A.S. unschädlich zu machen. Die Leute wussten nicht, dass die S.A.S. sich in dieser Gegend aufhielt. Sie waren lediglich auf einer Übung und aus den Dutzenden von umliegenden Wadis hatten sie sich ausgerechnet dieses als Übungsgelände ausgesucht. Sie hatten beide Ausgänge abgeriegelt und einen Spähtrupp hindurchgeschickt. «Ich erfuhr später», sagte Stirling, «dass der Mann, der mich gefangengenommen hatte, der Zahnarzt der Einheit war.»



Die Gefangenen wurden zusammengetrieben und gefilzt. Die Deutschen fanden weder den winzigen Kompass, den Stirling als Knopf trug, noch die auf Seide eingezeichnete Karte, die McDermott in seinem Mantel eingnäht hatte.

Die meisten der S.A.S.-Männer hatten keine Schuhe an. Der befehlführende deutsche Offizier erlaubte schliesslich, dass einer der Sergeanten von Stirling unter Bewachung in das Wadi zurückging und ihre persönlichen Sachen, wie Schuhe, Decken, Kochgeschirr und ähnliches einsammelte.

Die Männer wurden zu einem ein paar hundert Meter entfernten, kleinen Hügel geführt und unter strenge Bewachung gestellt. Inzwischen gingen Spähtrupps zurück in das Wadi, nahmen die Tarnung von den Jeeps und sammelten die Waffen ein. Die Fahrzeuge wurden herausgefahren, ein anderer Zug ging die Schlucht entlang und beharkte das ganze Gelände mit Maschinengewehren, um sicher zu sein, dass sie niemanden zurückgelassen hatten. Da sie einige Mann über die Böschung hatten laufen sehen, suchten sie die Ränder ebenfalls ab, brüllten sich gegenseitig zu und schossen in jeden Busch, der als Versteck hätte dienen können. Stirling bangte, sie könnten über Sadler und Cooper stolpern.

Während dies geschah, brütete Stirling über eine Fluchtmöglichkeit. Es drängte ihn geradezu, auf der Stelle einen Ausbruch zu versuchen. Die Deutschen schienen Anfänger und schlecht organisiert zu sein. Aber nichts-



destoweniger hatten sie Waffen und es war Tag; die Chancen, davonzukommen, waren gering. Fraglos war es gescheiter, die Dunkelheit abzuwarten.

Nach zwei Stunden brachten die Deutschen ihre Gefangenen zu einem Lastwagen. Die Sonne ging zwar schon fast unter, aber für eine Flucht war es immer noch zu hell. Acht bewaffnete Wächter standen hinten auf der Plattform des LKW und zwei sassens vom beim Fahrer. Der LKW wurde von der Kolonne in die Mitte genommen. Es ging die Strasse entlang, die Mike Sadler vom Wadirand aus gesehen hatte, bis zur Küstenstrasse, dort wurde nach Süden abgelenkt. In der Zwischenzeit war es stockdunkel geworden, und die Männer konnten ihre Umgebung nicht mehr erkennen. Nach zwei Stunden Fahrt, was nach Stirlings Berechnung bedeutete, dass sie irgendwo in der Nähe von Medina sein mussten, hielt der Wagen vor einem grossen Gebäude, das wie eine leere Garage aussah.

Der Raum war, bis auf einige an der Wand stehende Bänke und ein paar Stühle in der Nähe der Tür, leer. Der Boden war asphaltiert und die Fenster so hoch, dass man unmöglich hinaussehen konnte. Die Wachen stiessen ihre Gefangenen unsanft hinein und Soldaten der anderen LKW drängten in den Raum. Sie jubelten über ihren Erfolg, und Stirling vermutete, dass sie die in seinem Wagen verbliebenen Papiere durchgesehen und entdeckt hatten, wer ihre Opfer waren. Einer der Deutschen, der englisch sprach, näherte sich ihnen drohend, «Seid nicht enttäuscht», sagte er, «wenn Ihr wenig zu essen bekommt. Es wäre nur Verschwendung von Lebensmitteln, da wir Euch sowieso erschiessen werden. Wir haben Befehl, alle Saboteure hinzurichten als Abschreckung für diejenigen, die so verrückt sein könnten, in eure Fussstapfen zu treten.»

Stirling nahm diese Rede nicht allzu ernst. Er war sicher, dass er sich in den Händen einer unerfahrenen Truppe befand, die es nicht wagen würde, ihre Drohung in die Tat umzusetzen, bevor sie nicht von oben die Genehmigung dazu erhielt.\* Trotzdem war es eine unbehagliche Situation. Die Männer legten ihre Decken auf den Steinboden und versuchten zu schlafen. Schliesslich bekamen sie aber doch etwas Suppe und Brot.

Stirling und McDermott legten sich nebeneinander und besprachen mit

\* Stirling wusste, dass Hitler einen Führerbefehl erlassen hatte, nach dem alle Sabotagegruppen bei der Gefangennahme zu erschiessen waren. Rommel hatte diesen Befehl aber nicht zur Kenntnis genommen.

leiser Stimme ihre Lage. Im Raum befanden sich mindestens 10 Wachen. Einige davon sassen auf einer Bank in einer entfernten Ecke, die anderen standen dicht zusammen an der Tür. Die Fenster waren zu hoch, um sie erreichen zu können. Es gab einfach keinen Weg zur Flucht. Sie kamen zu dem Schluss, dass es das Beste sein würde, sich wie mustergültige Gefangene zu benehmen und auf diese Weise die Deutschen zu verführen, in ihrer Wachsamkeit nachzulassen.

Der nächste Tag schien endlos. Die S.A.S.-Männer räkelteten sich auf dem Fussboden und beobachteten die Soldaten, die regelmässig ein- und ausgingen. Zehn Wachen schienen dauernd eingeteilt zu sein, denn es waren nie weniger, oft aber mehr. Die Briten waren sehr hungrig, sie hatten zum Frühstück nur Brot bekommen und zum Mittag die gleiche Ration Suppe wie am Abend zuvor.

Von Erschiessen war jedoch nicht mehr die Rede. Im Gegenteil, es schien sogar eine kleine Wandlung in der Haltung der Deutschen vor sich gegangen zu sein. Ihr Jubel hatte jetzt einen Anstrich von Stolz, was wohl offensichtlich bedeutete, dass man ihnen zu ihrem Fang gratuliert hatte. Am Nachmittag kam einer der Wachleute zu ihnen und fragte, ob einer von ihnen deutsch spräche. Die Männer schüttelten den Kopf, worauf er auf englisch fortfuhr «Schade, heute Abend wird im Rundfunk die Gefangennahme der berühmten S.A.S.-Führer übertragen. Wir dachten, das würde sie vielleicht interessieren.»

Im Laufe des Abends war Stirling endgültig zur Überzeugung gelangt, dass die Möglichkeit des Entkommens durch Geschicklichkeit oder List sehr unwahrscheinlich war. Wenn er und McDermott hier herauswollten, gab es nur eins: Wegrennen! «Im Laufe des Tages», erklärte Stirling, «durften wir einzeln, eskortiert von drei Wachen unser Geschäft recht unhygienisch im Freien verrichten. Obleich mit unserer Bewachung ein Haufen Wachleute betraut war, hatten McDermott und ich festgestellt, dass sich alle in unmittelbarer Nähe der Garagentür oder drinnen bei uns aufhielten. Wir entschlossen uns daher, auf und davon zu laufen. Sobald ich von den Wachen zum weitesten Punkt gebracht worden sei, bis zu dem wir gehen durften, würde ich einen Schrei ausstossen und rennen, was das Zeug hielt. Genau in diesem Augenblick sollte McDermott die Wachen an der Tür überrennen und ebenfalls lossausen.»

Dem Leser mag es unwahrscheinlich vorkommen, dass ein so unverschämter Plan gelingen könnte, aber es gab keine Alternative. Um 22.00 Uhr gab Stirling der Wache ein Zeichen und bat, hinausgeführt zu werden. McDermott hatte sich in die Nähe der Tür begeben, lehnte an der Wand und rauchte. Die Soldaten begleiteten Stirling 20 m vom Haus weg, sie waren gelangweilt und nicht misstrauisch. Sie machten ein paar Spässe, und einer zog eine Zigarette aus der Tasche und bat den anderen um Feuer. Sein Freund nahm den Karabiner in die linke Hand und suchte in seinen Taschen. In diesem Moment stiess Stirling einen gellenden Schrei aus und raste, so schnell er konnte, los. Die Soldaten schossen wütend in die Dunkelheit, und einer rannte blind hinter ihm her. Beim Lärm der Schüsse kamen mehr Deutsche aus der Garage angelaufen, und genau zu diesem Zeitpunkt schlüpfte McDermott ebenfalls durch die Tür und verschwand in der Nacht.

Stirling lief etwa 600 m, dann versteckte er sich im Gebüsch. Er konnte immer noch Schüsse hören, aber der Feind hatte keine Ahnung, wo er sich aufhielt. Er versuchte sich zu orientieren. Er befand sich am Rande einer Stadt. Normalerweise reichte die Wüste bis an die Städte heran, aber dieser Teil von Tunesien war sehr bebaut, und er würde schnell gehen müssen, um bei Tagesanbruch in der Wildnis zu sein. Er wollte Kurs auf den Treffpunkt Bir Soltane nehmen, von dem er annahm, dass er ca. 80 km entfernt lag.

Er hatte keine Ahnung, ob McDermott die Flucht geglückt war. Sie hatten einen Pfiff verabredet, und Stirling intonierte vorsichtig die Töne. Keine Antwort. So konsultierte er seinen Knopf-Kompass und marschierte los. Alle 10 oder 15 Minuten liess er den verabredeten Pfiff erklingen. Nach einer Stunde gab Stirling die Hoffnung auf, McDermott zu finden.

In dieser Nacht schaffte er 24 km. Eigentlich marschierte er dauernd durch bebautes Land und kam an einem Bauernhof nach dem anderen vorbei. Zweimal verursachte er einen ohrenbetäubenden Lärm, der mit bellennden Hunden begann und sich mit schreienden Eseln und erschreckten Schafen fortsetzte.

Bei Tagesanbruch befand er sich auf einem gut gehaltenen und sehr sauber aussehenden Anwesen. Das Haus war grösser als die normalen Araberkaten; in der Küche brannte Licht. Stirling wusste, dass die Araber hier in der Gegend für ihre Feindseligkeit gegenüber den Engländern bekannt wa-

ren, doch nagten Hunger und Durst so an ihm, dass er beschloss, das Risiko einzugehen. Er klopfte an die Tür, die sofort von einem wohlbeleibten Araber geöffnet wurde, der bereits vollkommen angezogen war und sogar seinen Burnus schon übergestreift hatte. Er trug etliche goldene Ringe, die ihm den Anstrich von Reichtum gaben. Seine Frau stand über den Herd gebeugt und ein kleines Kind spielte in einer Ecke.

Stirling hatte Glück. Der Araber lächelte ihn an und bat ihn unter Verbeugungen einzutreten. Er sprach englisch, und nach kurzer Zeit stellte sich heraus, dass er gegen die Deutschen Grund zur Klage hatte. Er erzählte, sie hätten ihm ein Stück Land für die Anlegung eines Schiessplatzes weggenommen und das ihm zustehende Entgelt dafür nicht bezahlt.

Seine scharfen Augen erfassten Stirlings Notlage sofort. Er gab ihm Brot, Tee, Datteln und kaltes Fleisch und erzählte dabei, es sei nicht das erste Mal, dass er einem britischen ‚Luftmann‘ helfe. Drei andere seien schon zu verschiedenen Zeiten bei ihm erschienen. Stirling widersprach seinen Vermutungen nicht, sondern murmelte etwas von seinem Flugzeug, das Feuer gefangen habe. Unter vielen Zeremonien bot der Araber dann Zigaretten und klebrige Süßigkeiten an und liess sich nieder, um zu hören, wie der Krieg stünde. Im Laufe dieser Unterhaltung erfuhr Stirling, dass nur 8 km entfernt ein grosser deutscher Flugplatz lag. Dieser Platz war oft von den Briten gebombt worden, was die Verbindung seines Gastgebers mit Flugzeugführern erklärte.

Sich lange aufzuhalten, wagte Stirling nicht. Der Bauer wies ihn zu einer ca. 100 m entfernt liegenden Scheune und zeigte ihm ein gutes Versteck, wo das Getreide gelagert wurde. Stirling blieb den Tag über in der Scheune. Am Abend brachte ihm der Araber Datteln und Wasser. Stirling machte sich, nachdem er gegessen hatte, wiederum auf den Weg. Er rechnete aus, dass er bis zum Treffpunkt Bir Soltane noch ca. 50 km haben müsste. Wenn er in der Nacht 30 km zurücklegte, könnte er vielleicht am nächsten Abend dort sein.

Der Flugplatz, von dem der Araber gesprochen hatte, lag nicht weit ab von Stirlings Kurs, und er konnte einfach nicht widerstehen, einen Blick auf ihn zu werfen. Zu dieser Zeit hatten Flugplätze auf ihn magnetische Anziehungskraft. Nach etwas mehr als einer Stunde erblickte er ein kleines

flackerndes Licht; da wusste er, dass er auf den Rand des Platzes zuing. Als er dichter herankam, sah er zu seinem Erstaunen, dass der Platz nicht eingezäunt und nur von einem Posten bewacht war. Stirling kroch an den Rand und studierte die Anlage. Er konnte die Umrisse vieler JU 52 erkennen. Er ging die ganze Länge des Flugfeldes hinunter – es war etwa 1,6 km lang. Er merkte sich die Lage der Hangars, der Verwaltungsgebäude und der Werkstätten. Da und dort sah er abgeblendetes Licht, aber es war alles ruhig. Ein unwiderstehliches Objekt – in der Tat – und er nahm sich vor, sobald er Bir Soltane erreicht haben würde, Alston und Thesiger herzubringen, um das Flugfeld zu überfallen, als letztes Ziel vor der Verbindungsaufnahme mit der 1. Armee.

Sein Erkundungsgang hatte ihn fast zwei Stunden gekostet. Es war jetzt 22.30 Uhr, ihm blieben also nur noch sechseinhalb Stunden Dunkelheit. Nach seiner Berechnung konnte er in einer Stunde ca. fünf Kilometer gehen; er sollte daher bei Tagesanbruch nicht weit von seinen beabsichtigten 30 km entfernt sein. Er hatte allerdings das unwegsame Gelände nicht in seine Berechnung einbezogen. Drei Kilometer hinter dem Flugplatz, wurde der Boden unglaublich steinig. Als es hell wurde, war er nur imstande gewesen, ganze 15 km hinter sich zu bringen. Er fand eine schmale Schlucht und machte sich darin sein Lager zurecht. Er sammelte Buschwerk und bedeckte sich, so gut er konnte. Dann schlief er ein. Er wachte nicht vor 17.00 Uhr auf. Die Tarnung abschüttelnd, stand er auf und klopfte seine Kleider zurecht. Plötzlich sagte eine Stimme in gebrochenem Englisch: «Du gut schlafen?»

Er fuhr herum und sah einen grinsenden Araber. Er war ein junger, ärmlich gekleideter Mann, auf einen Hirtenstab gestützt. «Wenn du Essen und Wasser wollen» fuhr Stirlings Besucher fort, «ich kann zeigen.»

Stirling dachte, es könne nichts schaden, ein kurzes Stück mit dem Mann zu gehen, um zu sehen, ob er wirklich meinte, was er sagte. Er nickte daher und folgte ihm in das Wadi hinein. Sie waren ca. 800 m gegangen, als der Araber auf einen Pfad wies, der auf den Rand des Wadis führte. Auf halbem Weg hinauf begann er, über seinen Fuss zu jammern und blieb zurück. Stirling schritt weiter, und als er oben ankam, war ihm klar, dass er in einer Falle sass: Nur 50 m weit weg kamen vier oder fünf Lastwagen direkt auf seinen Pfad zu, und zu beiden Seiten schwärmten fächerartig mit MG be-

waffnete Spähtrupps aus. Wie der Blitz machte er kehrt, um dann festzustellen, dass sich von der anderen Seite weitere Suchtrupps näherten, die in das Wadi hinabstiegen. Der Araber hatte ein Gewehr herausgezogen und es drohend auf ihn gerichtet. Der Araber hatte ihn also bewacht, während er schlief und einen Freund losgeschickt, um den Feind zu alarmieren. Und das alles, um die Belohnung einzustecken, die für britische Soldaten und Flieger gezahlt wurde.

Stirling blieb nichts anderes übrig als weiterzugehen.

Die LKW hielten, und italienische Soldaten stürzten auf ihn zu. Zwischen ihnen war ein zweiter Araber – der Mann, der ausgezogen war, den Suchtrupp zu holen. Aufgeregt zeigte er auf Stirling, um sicher zu sein, dass es keinen Zweifel hinsichtlich seiner Belohnung gäbe. Dabei machte er den Fehler, seinem Opfer zu nahe zu kommen. Stirling packte plötzlich die blinde Wut, wie ein Pfeil schoss er vor, fasste den Araber an den Beinen, schwang ihn um sich herum und knallte ihn auf den Boden. Kaum zu glauben, aber der Mann überlebte. Soldaten ergriffen Stirlings Arm, und zum zweiten Mal war er Kriegsgefangener.

Die Italiener waren überglücklich, den berühmten Saboteur gefangen zu haben, den die Deutschen ungeschickterweise hatten ent schlüpfen lassen. Sie gingen keinerlei Risiko mit ihm ein. Sie fuhren ihn in das Dorf El Hama, wo sie stationiert waren, und setzten ihn unter geradezu grotesk schwere Bewachung. Dann wurde er zur Vernehmung in das italienische Hauptquartier nach Menzel gebracht. Schliesslich fuhren sie ihn zu dem Flugplatz, den Stirling sich vorher so genau angesehen hatte, und flogen ihn mit einer der Ju 52, die er hatte sprengen wollen, nach Italien.



Doch kehren wir zu Sadler, Cooper und Taxis zurück, die wir verlassen hatten, versteckt in einer schmalen Furche, während der Spähtrupp, der Stirling und seine Leute gefangen nahm, nach jedem Versprengten suchte, der ihnen durch die Lappen gegangen sein könnte. Die drei Männer konnten hören, wie die Deutschen in Schützenketten die Gegend absuchten und bis in die Dunkelheit hinein den Hang hinauf und herunter liefen, dabei Schüsse abfeuerten und Handgranaten warfen. «Zweimal kamen sie dicht an uns

vorbei», schrieb Sadler, «ihre Schritte waren knapp einen Meter entfernt, und wir waren gespannt, wann der taktische Moment es erfordern würde, aufzuspringen und ‚Kamerad‘ zu brüllen. Ich hatte ein paar Funksprüche in der Tasche, die ich in der Seitenwand des Grabens, in dem wir lagen, vergrub.

Endlich wurde es dunkel, und wir hörten sie wegfahren. Nun mussten wir uns entscheiden, was wir machen wollten, entweder nach Westen nach Gafsa gehen oder um die nördliche Ecke des Salzsees herum. Wir entschieden uns für letzteres. Wir hatten gar nichts mit, keinen Kompass, keine Wasserflasche, keine Waffen, weder Landkarten noch Verpflegung. Wir marschierten die ganze erste Nacht hindurch. Den folgenden Tag verbrachten wir in einer Höhle, die ein paar Eingeborene uns zeigten. Taxis war unbezahlbar mit seinen Arabisch-Kenntnissen. Wir waren schrecklich durstig, und die Araber sagten uns, dass es 8 km weiter vorne Wasser gäbe. Beim Dunkelwerden marschierten wir los und fanden den Brunnen. Wir gossen das Wasser hinunter, um dann festzustellen, dass es Brackwasser und ganz ungeniessbar war.

Wieder marschierten wir die Nacht hindurch. Am zweiten Tag, kurz nachdem es hell geworden war, als wir noch so dahinstolperten, kamen fünf oder sechs Araber auf uns zu und fragten, wer wir seien. Sie luden uns in ihr Zelt ein, aber Taxis meinte, ihr Blick gefiele ihm nicht. Wir erzählten ihnen, dass wir es ausserordentlich eilig hätten und sahen zu, dass wir in die Berge kamen. Das war gegen Mittag. Zum Schlafen legten wir uns in eine Höhle und wurden nach einigen Stunden von den gleichen Arabern geweckt. Am Morgen hatten sie noch einigermaßen ordentlich ausgesehen, aber jetzt waren sie umgezogen – sie trugen ihre ärmlichste Kleidung, die, die sie für den Kampf reservierten. Wir fragten sie, was sie wollten, und sie antworteten: ‚Alles, was Ihr habt‘. Es waren einfache Strauchdiebe. Wir versuchten, sie im Guten loszuwerden, indem wir ihnen etwas gaben. Ich warf ihnen die Jacke meines Kampfanzuges zu. ‚Gebt uns mehr! Ihr werdet nichts mehr brauchen, denn wir werden Euch umbringen!‘\*

Es war eine merkwürdige Erklärung; aber wir entschieden uns, nicht abzuwarten und zu sehen, wie sich die Situation entwickeln würde, sondern auszurücken und so schnell zu laufen, wie wir nur konnten. Sie bückten sich

nach Steinen und warfen sie uns nach. Plötzlich hörte ich Cooper schreien: ‚Hilfe, ich sehe nichts mehr!‘ Wir drehten uns um und sahen Blut über sein Gesicht strömen. Ich dachte, sie hätten ihn blind geschlagen. Taxis und ich liefen zurück und nahmen ihn jeder an einer Hand und rannten so schnell wie möglich weiter. Die Araber folgten uns einige Zeit, gaben dann aber auf. Cooper war nicht ernstlich verwundet, nur eine Schnittwunde an der Stirn.

Wir marschierten den Rest des Tages, die ganze Nacht hindurch und den Vormittag des dritten Tages. Gegen Mittag trafen wir einen sehr distinguierten Araber, mit einem grauen Bart, der auf einem Esel ritt und von einem ihm nachfolgenden Sklaven begleitet war. Er gab uns einen Schluck Wasser und einige Datteln. Nachdem wir ihn verlassen hatten, schickte er uns seinen Sklaven hinterher, mit einem sehr alten Ziegenhautsack und genauen Anweisungen, wo wir Wasser finden würden. Er sagte auch noch: ‚Seien Sie vorsichtig, 15 km vorn stossen sie auf sehr böse Araber!‘

Wir fanden die Quelle. Zwei Mädchen waren gerade dabei, Wasser zu holen. Als sie uns sahen, schmutzig, unrasiert und Cooper blutbesudelt, stiessen sie einen Schrei aus und liefen davon. Wir tranken uns satt und zogen mit prall gefüllter Ziegenhaut weiter. Nach einer kurzen Wegstrecke begann sich hinter unserem Rücken eine Horde Araber zusammenzurotten, ungefähr 20. Laut Taxis stritten sie untereinander, ob sie uns angreifen sollten oder nicht. Wir liefen so schnell wie möglich und versuchten den Eindruck zu erwecken, Deutsche zu sein, wobei wir aber nicht hören konnten, wie ihre Meinungsverschiedenheit endete. Aber schliesslich verschwanden sie.

In dieser Nacht legten wir uns wieder nieder. Am nächsten Morgen waren wir ganz schwach vor Hunger, und Taxis hatte das Gefühl, nicht mehr weiter zu können. Wir marschierten sehr langsam, als nach vielleicht fünf Kilometern die Aussenbezirke einer Stadt sichtbar wurden. Wir sahen sie durch die Bäume und dann hörten wir Geschrei. Plötzlich kam uns der Gedanke, dass der Ort vielleicht von den Deutschen eingenommen und wir am falschen Tag eingetroffen waren. Auf jeden Fall fühlten wir uns so zerschlagen, dass uns keine andere Möglichkeit blieb, als es zu riskieren. So trotteten wir in die Stadt hinein und waren plötzlich von Franzosen umzingelt. Oh, die Freude dieses Augenblickes!



Ein französischer Colonel kam heraus, um uns zu begrüßen. Dann wurden wir in ein Haus geführt, das ihnen als Gefechtsstand diente, und bekamen so viel zu essen und zu trinken, wie wir nur wollten, während die Franzosen unserer Geschichte lauschten. Anschliessend erklärte uns der Colonel, dass er uns den Amerikanern übergeben müsse, da sie die Befehlshaber in diesem Abschnitt seien.

Unsere Behandlung bei den Amerikanern war anders: Sie zeigten sich uns gegenüber sehr misstrauisch, und auf einmal befanden wir uns unter bewaffneter Bewachung. Schliesslich kam ein Offizier. ‚Ich bin der Colonel! So, und was ist hier los?’ Er war grob und unfreundlich. Wir erzählten ihm unsere Geschichte, aber offensichtlich glaubte er uns nicht. Obgleich wir todmüde waren, wurden wir in einen Sanitätswagen, wieder mit bewaffneter Wache, verfrachtet und nach Gafsa gefahren, wo ein höherer Offizier entscheiden sollte, was mit uns zu geschehen hätte. In Gafsa wurden wir wieder gefragt und untersucht.

Funksprüche flogen hin und her zwischen der 1. und der 8. Armee. Schliesslich wurden wir dann für in Ordnung befunden.

Ich wurde nach Algier geflogen, dann zurück zur 8. Armee, um als Navigator ehrenhalber in der Neuseeländischen Division des General Freyberg tätig zu sein, welche tatsächlich die Mareth-Linie umfasste. So kam ich zum zweiten Mal durch jenes Gebiet, das ich mit David erkundet hatte, aber dieses Mal unter sehr viel bequemeren Umständen. Ich hatte aber das schöne Gefühl, zu wissen, dass die erste Fahrt nicht umsonst gewesen war.»

\*

Am gleichen Tag, an dem Sadler bei der 1. Armee eintraf, erreichte Lieutenant Martin mit seinen drei Mann die Alliierten Linien bei der Bahnstation Zenouche. So stellten zu Beginn des Monats Januar 1943 sieben Angehörige der S.A.S., Briten und Franzosen, als erste die Verbindung zwischen der 8. und der 1. Armee her.

\*

## Nachher

Stirling war ein recht widerspenstiger Gefangener. Man hatte ihn in ein italienisches Strafgefangenenlager nach Gavi geschickt, und er brachte es fertig, viermal auszubrechen. Einmal war er fünf und einmal elf Tage in Freiheit. Jedesmal erwischte man ihn auf Grund seiner auffallenden Grösse, und jedesmal brachte man ihn wieder zurück. Schliesslich wurde er nach Golditz in Deutschland verlegt.\*

Sofort nach Stirlings Gefangennahme gab es ein Riesendurcheinander im Hauptquartier der S.A.S. Nur Stirling hatte von jedem genau gewusst, wo er sich befand, was er tat, und was er in Zukunft tun sollte. Als Harry Post nach seinem erfolgreich durchgeführten Ablenkungs-Einsatz bei Tripolis zurückkehrte, fragte man ihn, wo er denn gewesen sei; Alston und Thesiger wurden nach Hause zurückbeordert, um festzustellen, was sie denn überhaupt für einen Auftrag hätten.

Nur wenige Offiziere in hohen Positionen haben sich nicht rühmend über die Taten geäussert, welche die S.A.S. in den 15 Monaten vor Stirlings Gefangennahme vollbracht hat. Über 250 Flugzeuge waren zerstört, Dutzende von Nachschublagern vernichtet, Strassen und Eisenbahnverbindungen unterbrochen und buchstäblich Hunderte von Fahrzeugen ausser Gefecht gesetzt worden. Und all dies war mit einem erstaunlich niedrigen Verlust an Menschenleben vor sich gegangen. Mit Ausnahme des allerersten Einsatzes im November 1941, der fehlschlug, und dem Angriff auf die Küstenstrasse im Dezember 1942, bei welchem sieben Trupps in Gefangenschaft gerieten, hatte sich die Taktik der S.A.S. bewährt.

Was Stirling selbst betraf, so war er zu einer Legende geworden. Mut und Bescheidenheit, Unternehmungsgeist und Zurückhaltung machten ihn zu einer faszinierenden, einmaligen Persönlichkeit. Seine Bewunderer fanden es geradezu zum Lachen, dass er den Krieg nur mit dem D.S.O.\* und

\* McDermott war auch wieder aufgegriffen worden und verbrachte die restliche Kriegszeit in einem deutschen Gefangenenlager – allerdings in einem anderen als Stirling. Nach dem Waffenstillstand versuchte Stirling mit ihm Verbindung aufzunehmen, was ihm aber nicht gelungen ist. Tatsächlich haben sich die beiden Männer nach der Nacht ihrer Flucht in Afrika nie wiedergesehen.

nicht mehr beendet hat. 1954 beschrieb ihn Major-General Laycock, der Mountbatten als Leiter der ‚Combined Operations‘ folgte, als «einen Führer mit ganz ausserordentlichen Fähigkeiten und einen der ‚unterdekorier-testen‘ Soldaten des Krieges. Mehr als einmal hätte er den höchsten militä-rischen Orden bekommen, den ein Souverän verleihen kann, wäre es nicht Vorschrift, dass ein ranghöherer Offizier zugegen sein muss, um die Be-gründung der Ordensverleihung zu bestätigen – und ranghöhere Offiziere befanden sich niemals dort, wo sie Stirlings Überfälle hinter den feindli-chen Linien hätten bezeugen können.»

Der plötzliche Ausfall von Stirlings so dynamisch wirkender Anwesen-heit hatte für die S.A.S. viele Schwierigkeiten zur Folge. Paddy Mayne, der mit eigenen Händen mehr Flugzeuge als irgendein anderer lebender Mensch zerstört hatte, übernahm das Kommando\*\*. Er war zweifellos sehr fähig und energisch, aber es zeigte sich bald, dass der Zusammenhalt der Organisation auf Stirlings Persönlichkeit beruht hatte. Das Regiment be-gann abzubrockeln. Die Special Boat Section wurde unter Lord Jellicoe selbständig; die französischen Abteilungen bildeten eigene Einheiten und die «Griechische Legion» kam niemals dafür zum Einsatz, wozu sie ur-sprünglich vorgesehen gewesen war.

Während der nächsten zwei Jahre wurden von Paddy Mayne und Stir-lings Bruder Bill viele Kämpfe ausgefochten, um die Verwendung der S.A.S. in der richtigen Weise zu sichern. Bill Stirling trat schliesslich vom Kommando des 2. S.A.S. Regiments zurück, da er hinsichtlich deren grund-sätzlicher Bedeutung anderer Meinung war. Trotz allem spielten aber die beiden von Paddy Mayne und Bryan Frank geführten S.A.S. Regimenter bei kühnen und erfolgreichen Unternehmungen noch in Sizilien, Italien, Frankreich und Deutschland eine wesentliche Rolle. Im Gefechtsbefehl für den Tag D findet man:

\* D.S.O. = Distinguished Service Order – Seit 1886 verliehener britischer Verdienst- und Tapferkeitsorden für Offiziere aller Waffengattungen

\*\* Im Mai 1945 wurde Paddy Mayne der D.S.O. with three bars verliehen, wodurch er der höchstdekorierte Soldat der britischen Armee wurde.

\*\*\* D.S.O. with three bars = Distinguished Service Order with three bars – Der Orden konnte mehrere Mal an die gleiche Person verliehen werden, wobei jedes Mal der erste Orden mit einer bar (Spange) versehen wurde; also Distinguished Service Order mit drei Span-gen bedeutet, dass der Orden viermal verliehen wurde.

H.Q.S.A.S. Brigade  
(plus F squadron Phantom)  
1<sup>st</sup>. S.A.S. Regiment und 2<sup>nd</sup> S.A.S. Regiment

Als der Krieg in Europa beendet war, flog Stirling nach Hause. Er wurde ins Kriegsministerium bestellt und gefragt, ob er bereit sei, mit einer Truppe in den Fernen Osten zu gehen, um gegen die Japaner zu kämpfen. Er war einverstanden, aber bevor er England verlassen konnte, setzte die Atom-bombe dem Krieg ein Ende.

Stirling wartete nicht ab, bis er offiziell entlassen wurde. Er packte seine Siebensachen und ging nach Rhodesien, um in der Industrie sein Glück zu versuchen. Nach drei Jahren stellte er fest, dass ihn die Politik mehr fesselte als das Geschäft. 1948 gründete er die Capricorn Gesellschaft, deren Ziel war und ist, einen modus vivendi zu finden, nach dem alle Rassen, Farben und Glaubensbekenntnisse in Afrika in Frieden und Harmonie miteinander leben können.

1945 wurde die britische S.A.S. aufgelöst und erst, als Churchill wieder Ministerpräsident geworden war, erweckte man sie abermals zum Leben. Es gibt jetzt zwei S.A.S. Regimenter. Das eine versieht seinen Dienst in Malaya, das andere ist in England stationiert. Aber auch auf dem Kontinent gibt es Angehörige der S.A.S. Als Stirling vor Kurzem in Europa war, besuchte er General Gruenther im NATO-Hauptquartier in Paris. Vor dem Büro des Generals stand ein belgischer Posten. Stirling blieb stehen und bewunderte das Abzeichen auf der Brust des Mannes: ein mit Schwingen versehener Dolch, unter dem die Worte standen: ‚Who Dares Wins‘. Nicht jeder junge Mann kann für sich in Anspruch nehmen, die britische Armee um ein ständiges Regiment bereichert zu haben, von den französischen und belgischen Armeen gar nicht zu sprechen.

Das aber war nicht Stirlings Hauptanliegen. Er hatte Tempo und Bewegung des modernen Krieges begriffen, etwas, was in die Köpfe vieler Militärs nicht hineinging. Er glaubte fest daran, dass mit der verstärkten Explosivkraft der Waffen, die Rolle des Soldaten einem revolutionären Wandel unterworfen sei. Genau wie auf Industriebene Menschenkraft der Automation weichen musste, war er überzeugt davon, dass ein kleines, hochspe-

zialisiertes Regiment bald in der Lage sein würde, die Arbeit ganzer Divisionen zu leisten.

Seine Theorie ist langsam auf dem Wege, sich durchzusetzen. Dass sie während des Suez-Konfliktes nicht in die Praxis umgesetzt wurde, war für ihn eine tiefe Enttäuschung. Mehr als ein aufgeschlossener Militär versuchte, die zuständigen Stabsoffiziere dazu zu überreden, für die Zerstörung der Geschützstellungen und Flugplätze in Ägypten, anstelle von Bombenflugzeugen, die S.A.S. einzusetzen. 25 Mann, argumentierten sie, könnten die Arbeit von hundert Bombern leisten und das bedeutend schneller. Anstatt in zehn Tagen, könnte die S.A.S. diese Aufgabe im Laufe einer Nacht lösen.

Aber die Anhänger der konventionellen Kriegführung lehnten den Vorschlag ab. Wenn man heute bedenkt, was es für eine Reaktion auf den Suez-Konflikt gegeben hätte, wenn nicht die Meinung der Welt durch das 10-tägige Bombardement aufgestachelt worden wäre, so mutet es wirklich tragisch an, dass bei der Planung nicht fortschrittlichere Geister dominierten. Vielleicht ist es eine britische Schwäche, dass in Kriegszeiten zwar individuelle Ideen unterstützt, die folgerichtigen Lehren daraus in Friedenszeiten aber nur sehr langsam gezogen werden. Dass die S.A.S. überhaupt ins Leben gerufen wurde, ist der Erfindungsgabe des nationalen Charakters zuzuschreiben. Es ist unvorstellbar, dass eine solche Organisation sich in irgendeiner anderen Armee der Welt hätte entfalten können. Sie war britisch bis in die Fingerspitzen. Sie setzte die klassische Tradition hochgeistiger Kühnheit fort, die oft Blätter im Buch der britischen Geschichte so eindrucksvoll geprägt hat.

Wäre Stirling nicht gefangengenommen worden, hätte er wahrscheinlich erlebt, wie die S.A.S. seine Hoffnungen verwirklichte. Er beabsichtigte, weiterhin mit kleinen Trupps von vier oder fünf Mann zu operieren, aber er wünschte, auf sehr viel breiterer Front zu arbeiten. Nach Stirlings Meinung sollten seine Männer ausgebildet werden, um auf dem See-, Luft- oder Landweg hinter die feindlichen Lipien zu gelangen, und dort sollten sie Verwendung finden in laufenden Angriffen auf Objekte aller Art und nicht beschränkt werden auf einzelne Sonderaufgaben.

Mit der Entwicklung der Atomwaffen bekommt Stirlings Konzeption vom militärischen Einsatz der Menschenkraft mehr Gültigkeit denn je. Bei der sich vollziehenden drastischen Umstellung der britischen Armee kann

es gut sein, dass in ein paar Jahren seine Ideen voll in die Praxis umgesetzt werden. Vielleicht tragen eines Tages wenige tausend Mann die Insignien:

«WER WAGT GEWINNT!»

## *Nachwort*

Der Motorbuchverlag hat mich als ehemaligen Angehörigen des Jagdgeschwaders 27, das während des Zweiten Weltkrieges in Nordafrika eingesetzt war, gebeten, aus der Erinnerung heraus, ein Nachwort zu diesem Buch zu schreiben.

Vorweg möchte ich sagen: Wäre Stirlings Plan vom 17. November 41 nicht durch den Wettergott zunichte gemacht worden, so wäre es ihm damals wahrscheinlich gelungen, den gesamten deutschen Jagdflugzeugbestand in Afrika am Boden zu vernichten. ...Es wäre dann nur unter grossen Anstrengungen möglich gewesen, neue Maschinen in genügender Anzahl zu beschaffen, und wer weiss, ob ich dann überhaupt am nordafrikanischen Himmel gegen die Engländer angetreten wäre. Die Bewachung unserer Flugplätze war zu diesem Zeitpunkt völlig unzureichend, d.h. sie war praktisch nicht vorhanden, denn niemand rechnete mit dem Überfall von Kommandotrups, wie Stirling sie aufgestellt hatte. Wenn überhaupt, so befürchteten wir, wie Stirling richtig vermutete, Überfälle von Landtruppen, die irgendwo von einem Schiff an der Küste abgesetzt worden waren. Aus der Luft rechneten wir zwar mit Bomben, nicht aber mit Fallschirmspringern und schon gar nicht mit einem Angriff aus dem Landesinnern, sprich aus der Wüste.

Es ist bekannt, dass Rommel den Einsatz von Kommandoeinheiten im Grunde ablehnte. Erst nachdem es den Engländern beinahe gelungen war, ihn mit Hilfe eines solchen Kommandounternehmens im September 1942 zu kidnappen (wie wir heute sagen würden), hat er dem Einsatz von Sonderverbänden, den sogenannten «Brandenburger», die der Wüstenbrigade Felmy «Arabische Legion» unterstellt wurden, zugestimmt. Auf der deutschen Seite gab es daher 1941 in Afrika keine Kommandoeinheit, und für uns Jagdflieger war das Wort Kommandounternehmen praktisch fremd. Wir waren daher ausserordentlich erstaunt, als am Morgen des 17.11.1941 aus dem von Oberfeldwebel Schulz von der II. Gruppe abgeschossenen englischen Transportflugzeug, das im Dünengelände von Gazala eine Bruchlandung machte, merkwürdig ausgerüstete Männer kletterten. Zu aller Erstaunen entstieg der Maschine auch noch ein italienischer Heeressoldat.

Oberfeldwebel Schulz hiess übrigens seit diesem Tag, zum Unterschied zu seinen Namensvettern, «Schulz 1-2-3». 7.01 Uhr war er aus der Sitzbereitschaft gestartet, 7.02 Uhr hatte er das Transportflugzeug abgeschossen und 7.03 Uhr war er wieder gelandet.

Aus dem vorliegenden Buch haben wir jetzt erfahren, dass es sich bei den Fluggästen der englischen Maschine um den Stirling-Trupp, unter Führung von Bonnington bzw. Thomas, handelte.

Der damalige Oberleutnant Rödel, Staffelkapitän in der II/JG 27, der mit einem Fahrer im Geländewagen zu der bruchgelandeten Maschine fuhr, erinnerte sich später an den hünenhaften Captain und einen kleineren Leutnant, die er, da es Offiziere waren, persönlich abführte. Der Charakter des Kommandos war aus der Ausrüstung der Gefangenen, die Sprengsätze um den Leib gebunden hatten, einwandfrei zu erkennen. Der Captain (von uns übrigens als «Thomsen» registriert) versuchte durch intensive Konversation möglichst dicht an Oberleutnant Rödel heranzukommen, was dieser instinktmässig zu verhindern wusste, und dies mit Recht, wie wir später erfahren sollten.

Die Anwesenheit des Italieners in der Maschine war rasch geklärt: Der Flugzeugführer hatte bei dem sehr schlechten Wetter in der Nacht die Orientierung verloren und war beim einbrechenden Morgen in der Nähe einer italienischen Kraftwagenkolonne gelandet. Die Engländer, im Blitzüberfall geübt, hatten einen Italiener gefangengenommen, ihn in ihr Flugzeug geschleppt, und waren wieder gestartet. Sie verlangten von ihm, ihnen die Richtung nach Tobruk zu zeigen; er wies sie jedoch genau in die entgegengesetzte Richtung, und so kam die Maschine in unsere Hand. Die Darstellung in dem Buch, dass der Pilot auf seinen Funkpruch mit der Bitte um Standortangabe «in perfektem Englisch» zur Landung gebracht wurde, entspricht nicht der Tatsache, was die Autorin aber wohl nicht wissen konnte.

Das Wetter und der Mangel an Transportmitteln verhinderten den Abtransport der Gefangenen am gleichen Tag. Sie wurden in ein Zelt in einer Senke geführt und dort bewacht.

In dieser Nacht begann wieder der in dem Buch beschriebene afrikanische Regen, und da der Tonboden ein Absickern des Wassers verhinderte,



stieg es in der Senke teilweise über Mannshöhe. Es gab Alarm, dieses Mal nicht Flieger-, sondern Wasseralarm, – und das inmitten der Wüste.

Die Zelte in der Senke wurden schnellstens geräumt, und so wechselten auch die Gefangenen in ein anderes, auf einer Anhöhe gelegenes Zelt über.

Der Kommandeur der I. Gruppe, der damalige Hauptmann Eduard Neumann, befahl alle Mann zum Schippen. Es musste durch die Dünen ein Abfluss für das Wasser zum Meer gegraben werden. Kaum war die Barriere durchgestossen, schoss das Wasser mit lautem durch den Sog entstandenen Gurgelton wie ein Sturzbach hinaus ins Meer. Der Wasserspiegel senkte sich.

Nach getaner Arbeit wünschte der Kommandeur sein wohlverdientes Frühstück einzunehmen. Zu seinem grössten Unbehagen musste er feststellen, dass man ihm den Frühstückstisch ausgerechnet in das Zelt mit den am Boden sitzenden Gefangenen gestellt hatte. Eduard Neumann bat daraufhin den bei uns als Thomsen eingetragenen Captain an seinen Tisch und liess ihm das gleiche Frühstück servieren. Das alles erfolgte in Zeichensprache, denn Eduard Neumann sprach damals kein Englisch und der Captain kein Deutsch. Die übrigen Gefangenen erhielten ihr Frühstück am Boden.

Da das Wasser einen Abtransport der Gefangenen auf dem Landwege nicht zulies, wurden Flugzeuge vom Typ Fieseler Storch angefordert, um die Männer nach Derna zu bringen. Mit der Bewachung des baumlangen Captain auf dem Flug wurde der Luftwaffen-Meteorologe betraut, der darum gebeten hatte, auch einmal eine richtige soldatische Aufgabe ausführen zu dürfen. Der Fieseler Storch mit Stirling'schem Captain und Meteorologen musste, wegen Tieffliegerangriff, vor Derna zwischenlanden. Auf eine solche Gelegenheit hatte der Captain nur gewartet. Mit gezieltem Boxhieb streckte er den soldatenfremden, mit ihm englische Konversation treibenden Meteorologen zu Boden, nahm ihm die Pistole ab und floh. Er wurde wieder eingefangen. In Derna angekommen, entschuldigte er sich bei dem Meteorologen mit der logischen Begründung, Krieg sei eben Krieg.

Nur am Rande mitbekommen hat unser Geschwader im Juni 42 den beabsichtigten Angriff der Franzosen unter Captain Buck und Lieutenant Jordan mit den deutsche Uniformen tragenden jüdischen Freiwilligen. Stirling mit seiner Skepsis gegenüber diesem Einsatz, und die deutschen Juden mit

ihrem Misstrauen gegenüber den ehemaligen deutschen Fremdenlegionären, hatten recht: Der geplante Angriff war den deutschen Abwehrstellen mindestens 24 Stunden vorher schon bekannt. Bereits am Tage vor dem Überfall war an alle Flugplätze höchste Alarmstufe im Hinblick auf mögliche nächtliche Sabotageüberfälle gegeben worden. Die Wachen an den Flugplätzen wurden verstärkt, und sobald sich etwas rührte, wurde sofort mittels Leuchtpatronen die Gegend erhellt. Auf unserem kurz vor Derna liegenden Flugplatz spielte sich nichts ab, aber der Feuerschein des vor dem Kino in Derna explodierenden Lastwagens war bis zu uns sichtbar. Auf unserem eigenen Platz war Alarm, und die Leuchtpatronen beleuchteten das ganze Flugfeld.

Nur noch einmal hat das JG.27 die Stirling'sche Faust direkt zu spüren bekommen, und zwar bei dem im Juli 1942 von Paddy Mayne und Stirling gemeinsam geführten Überfall auf den Platz bei Marsa Matruh.

Plötzlich wurde nachts Alarm gegeben. Bodenpersonal und Flugzeugführer rannten um die Wette auf den Platz, wo ihre Maschinen standen. Aber bevor sie die Flugzeuge noch erreichten, sahen sie zu ihrem Entsetzen Stichflammen aufzüngeln und einige Maschinen explodieren. Bei einem Teil gelang es noch, die Sprengsätze von den Federbeinen abzureissen und die angehefteten Bomben von den Tragflächen zu entfernen. Bei den Bränden aber war alle Mühe vergebens; die vorhandenen Löschmittel reichten nicht aus.

Kaum hatten die Explosionen aufgehört und die noch unbeschädigten Maschinen waren aus der Gefahrenzone gebracht, ging noch einmal die Hölle los. Gespenstergleich fuhren aus MG-Rohren feuernde Jeeps über den Flugplatz und setzten das Vernichtungswerk fort. Ein grosser Teil der geretteten Flugzeuge fiel diesem Angriff zum Opfer. In wenigen Minuten war der ganze Spuk vorüber. Die eben noch von den brennenden Flugzeugen beleuchteten Jeeps waren von Nacht und Wüste wieder verschluckt.

Wir haben diesen Angriff, genau wie andere auf die Flugplätze längs der Küste, der Long Range Desert Group, deren Name uns als gefährlicher Störenfried bekannt war, zugeschrieben. Für uns war die Long Range Desert Group eine Einheit, die in der Wüste kreuzte wie Schiffe auf dem Meer, beneidet ob ihrer Einsätze, bewundert ob ihrer Navigation und ihrer Frei-

züglichkeit. Von dem Vorhandensein der SAS wussten wir Jagdflieger zu diesem Zeitpunkt nichts. Erst durch die Nachkriegsliteratur haben wir erfahren, dass die Überfälle fast alle von der SAS durchgeführt wurden. Die Long Range Desert Group hatte nur die Aufgabe, die Kommandotrups an die Plätze heranzuführen.

Dass wir Jagdflieger von den S.A.S-Überfällen nur relativ wenig mitbekommen haben, kann u.a. daran liegen, dass unsere Flugabwehr die Gefahr immer rechtzeitig erkannt und Warnung an unsere Verbände gegeben hatte. Aber in erster Linie lag es wohl daran, dass David Stirling die Priorität in der Vernichtung der Bomber bzw. Transportflugzeuge sah.

Wir müssen aber sagen, dass auch wir durch die S.A.S-Tätigkeit ausserordentlich gestört wurden. Die Furcht vor den nächtlichen Überfällen dieser Geistereinheiten aus der Wüste setzte dem sensiblen Flugzeugführer mehr zu als ein Einsatzflug. Eine wirksame Bewachung der Plätze war in den meisten Fällen unmöglich, und der Wirkungsgrad der Überfälle erheblich. Man muss bedenken, dass ein zerstörtes Flugzeug der deutschen Luftwaffe in Afrika eine empfindliche Einsatzschwächung bedeuten konnte.

Eine kleine Geschichte im Zusammenhang mit den in diesem Buch erwähnten Depots der Long Range Desert Group entlang der Qattara-Senke sei hier noch erzählt. Bei der I./J.G.27 war der Oberleutnant Theo Blaich, Farmbesitzer in Afrika, ständig ein gern gesehener Gast. Blaich kannte Afrika wie seine Westentasche und besass ein eigenes Flugzeug vom Typ ME 108, mit dem er auch eingerückt war. Die Routen der S.A.S zu Land legte Blaich in der Luft zurück. So hatte er auch die Depots der Long Range Desert Group am Rande der Qattara-Senke entdeckt, und diesen galt seine Aufmerksamkeit. Blaich war ein leidenschaftlicher Leser englischer Kriminalromane und ein Anhänger englischen Bieres, beides Vorlieben, die er aus seiner Farmerzeit in Afrika beibehalten hatte. Klammheimlich, still und leise flog Blaich allein zur Qattara-Senke und landete, nachdem er sich vergewissert hatte, dass das Depot nicht bewacht war, in dessen unmittelbarer Nähe. Dann holte er sich zwei oder drei Kriminalromane und einige Dosen englischen Bieres, mit denen er wieder Richtung Küste startete. Von dem Bier, dessen Ursprung er lange Zeit geheimhielt, gab er grosszügig seinen

Kameraden ab, die Bücher aber zeigte er nicht. Letztere tauschte er nämlich bei seinem nächsten Flug in ein Depot gegen neue um. Die leeren Bierdosen allerdings brachte er nicht zurück. Dieses Spielchen trieb Blaich bis zum Rückzug. Danach hat er es «reumütig» und lachend zum Besten gegeben.

Das Beispiel von Theo Blaich zeigt, dass auch wir Leute mit ausgefallenen Ideen aufzuweisen hatten, wie auch den ungarischen Grafen Almassy, der, in Uniform eines Hauptmanns der deutschen Luftwaffe, soweit deutsche Dienststellen ihm freie Hand gaben, sein möglichstes tat, um den Feinden in Kommandounternehmungen zu schaden. Blaich vertrat, genau wie Stirling, die Ansicht, dass man mit Einzelunternehmen dem Feind erheblichen Schaden zufügen könne. Sein Flug mit der He 111 an den Tschad-See, mit dem er beweisen wollte, dass solch ein einzelnes Flugzeug hinter der Front des Feindes grosse Verwirrung anrichten konnte, ist bekannt. Aber Blaich konnte seine Ideen nicht verwirklichen, er scheiterte an der Ablehnung der höheren Stellen.

Ich habe mir oft die Frage gestellt, warum wir Jagdflieger in Afrika so wenig Einsätze mit Tiefangriffen geflogen haben, obgleich die Engländer uns laufend zeigten, wie man mit wenigen Maschinen (ein oder zwei Blenheim) erheblichen Schaden auf der Via Balbia oder auf den Flugplätzen anrichten konnte. Ein einziges Mal erinnere ich mich an einen Schwarm ME 109, der mit Zusatztanks im Tiefstflug bis nach Heluan, südlich von Kairo, flog und dort einen für die Engländer recht unangenehmen Tiefangriff auf den Flugplatz durchführte. Ein solcher Einsatz wurde nie wiederholt, er galt wahrscheinlich bei den höheren Stellen als Abenteuer, und Abenteuer hatten in der Gedankenwelt der klassischen deutschen Militärs keinen Platz. Risikofreudige Freiwillige hätte es auf unserer Seite bestimmt auch genügend gegeben. Die Engländer waren durch ihre Erfahrungen in den Kolonien auf diesem Gebiet flexibler. Der Einsatz von Kommandoeinheiten im grösseren Stil erfolgte auf deutscher Seite im Zweiten Weltkrieg relativ spät. Und heute möchte ich fast annehmen, dass Einheiten wie die Stirling'sche S.A.S. bei uns sogar als Vorbild dienten.

Der afrikanische Kriegsschauplatz war für die Aktionen von Stirlings Truppe geradezu prädestiniert. Auf einem dichtbesiedelten Gebiet wären

Aktionen wie die der S.A.S. in Afrika nicht möglich gewesen, denn es hätte die Wüste gefehlt, die die Kommandotrups nach getaner Arbeit im Dunkel der Nacht in ihre Arme geschlossen hätte.

Die Stirling'sche Idee hat Schule gemacht, denn der Einsatz kleiner beweglicher Kommandotrups, deren wichtigste Waffe die Überraschung ist, verfehlt selten seine Wirkung, wie auch der Fall von Entebbe gezeigt hat\*.

Zum Abschluss möchte ich sagen, dass ich das Buch über den Oberstleutnant David Stirling mit grosstem Interesse gelesen habe. Und wenn uns dieser Geistermajor auch militärisch damals sehr geschadet und uns Jagdfliegern bange schlaflose Nächte bereitet hat, so haben wir ihn und seine Leute immer bewundert und uns ein ähnliches «Phantom» gewünscht.

Werner Schroer (†)

\* Und vielleicht hat die S.A.S. auch – in welcher Funktion auch immer – im Falkland-Krieg ebenfalls eine gewisse Rolle gespielt?...

# Anhang

## *Erklärungen der Übersetzerin*

- 1 Valencia                    Altes britisches Transportflugzeug. Zweimotorig. Doppeldecker, gebaut von der Fa. Vickers-Aviation. Höchstgeschwindigkeit ca. 180 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 165 km/h, Reichweite ca. 585 km, Bewaffnung ein starres, ein schwenkbares MG 0.303
  
- 2 Beretta                    Italienische Maschinenpistole, Kaliber 9 mm, Schußfolge 600/Min.
  
- 3 Schmeisser                Deutsche Maschinenpistole MPi 38, unter Schmeisser bekannt, obgleich nicht von ihm konstruiert. Kaliber 9 mm, Schußfolge 500/Min.
  
- 4 Bombay                    Zweimotoriges britisches Transportflugzeug, gebaut von der Firma Bristol. Höchstgeschwindigkeit ca. 300 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 255 km/h, Reichweite ca. 1165 km, Bewaffnung zwei schwenkbare MG 0.303.
  
- 5 Ghibli                    Zweimotoriges italienisches Aufklärungsflugzeug, Caproni 309, gebaut von der Societa Cantieri Bergameschi, Höchstgeschwindigkeit ca. 260 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 210 km/h, Reichweite ca. 1500 km, Bewaffnung ein starres, ein schwenkbares MG Kaliber 7,7 sowie 12 kg Bomben.
  
- 6 Breda                    Italienisches Maschinengewehr (Beutewaffen) Breda 1937. Kaliber 8 mm, Schußfolge 450/Min.

- 7 Bren Britisches Maschinengewehr Bren MK 1, Kaliber 7,7 mm, Schußfolge 500/Min.
- 8 C.R. 42 Italienischer Jagdbomber, Doppeldecker, gebaut von der Firma Fiat, Höchstgeschwindigkeit ca. 420 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 350 km/h, Reichweite ca. 640 km, Bewaffnung zwei MG Kaliber 12,7 mm oder ein MG Kaliber 12,7 mm und ein MG 7,7 mm sowie zwei Bomben à 50 kg.
- 9 Savoia S.79 Italienisches dreimotoriges Bombenflugzeug, gebaut von der Firma Savoia Marchetti. Höchstgeschwindigkeit ca. 400 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 335 km/h, Reichweite ca. 1500 km, Bewaffnung zwei MG Kaliber 12,7 mm und zwei MG Kaliber, 7,7 mm sowie max. 1800 kg Bomben.
- 10 Beaufighter Zweimotoriges britisches Jagdflugzeug, gebaut von der Firma Bristol. Höchstgeschwindigkeit ca. 520 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 420 km/h, Reichweite ca. 1450 km, Bewaffnung vier 20 mm Kanonen, sechs MG 0.303, Bomben 800 kg.
- 11 Luger Automatik Deutsche Pistole 08, Kaliber 9 mm.
- 12 Vickers Britisches Maschinengewehr Vickers MK 1, Kaliber 7,7 mm, Schußfolge 550/Min.

- 13 Blenheim leichtes zweimotoriges britisches Bombenflugzeug, gebaut von der Firma Bristol. Höchstgeschwindigkeit ca. 425 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 370 km/h, Reichweite ca. 1100 km, Bewaffnung zwei starre und zwei schwenkbare MG 0.303 und ca. 500 kg Bomben.
- 14 Gloster Britisches Jagdflugzeug ›Gauntlet‹, hergestellt von der Firma Gloster, Höchstgeschwindigkeit ca. 350 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 300 km/h, Reichweite ca. 880 km, Bewaffnung zwei MG 0,303 oder ›Gladiator‹, Höchstgeschwindigkeit 390 km/h, Reisegeschwindigkeit 340 km/h, Reichweite 525 km, Bewaffnung vier MG 0,303.
- 15 Raupenlose leichte MG-Träger Im Gegensatz zu den deutschen MG-Lafetten waren die englischen MG auf kleinen Raupenfahrzeugen montiert.
- 16 Macchi Macchi 200 Italienisches Jagdflugzeug gebaut von der Firma Macchi. Höchstgeschwindigkeit ca. 600 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 510 km/h, Reichweite ca. 850 km, Bewaffnung zwei Maschinengewehre, Kaliber 12,7 mm.
- 17 Hudson Bomber Von den Engländern eingesetztes zweimotoriges amerikanisches Bombenflugzeug, gebaut von der Firma Lockheed. Höchstgeschwindigkeit ca. 380 km/h, Reisegeschwindigkeit ca. 320 km/h, Reichweite ca. 3200 km, Bewaffnung zwei starre MG 0,303, fünf schwenkbare MG 0.303 und 500 kg Bomben.



- 18 Browning 0.45      Browning 0.50, amerikanisches Maschinengewehr Kaliber 12,7 mm, Schußfolge 550/Min.
- 19 STEN      Englische Maschinenpistole Sten  
Maschinenpistole      Mk 2, Kaliber 9 mm, Schußfolge 450/Min.
- 20 Seite 326      Kompanien in der Stärke von  
Eine Kompanie von 500 Mann gab es in der deutschen  
mindestens 500 Mann .. Wehrmacht nicht. Hier ist wahrscheinlich die ›Tropenkompanie Brandenburg‹ gemeint, die unter dem Befehl des deutschen Farmersohnes aus Südafrika, Oberleutnant v. Koenen, stand. Diese Kompanie war ca. 300 Mann stark und im Oktober 1942 nach Afrika verlegt worden, um gegen Kommandoeinheiten eingesetzt zu werden. In der dem Übersetzer vorliegenden Literatur über die ›Brandenburger‹ wird jedoch Stirlings Gefangennahme nicht erwähnt.

# Schauplatz Nordafrika

## TUNESIEN <sup>42</sup>/<sub>43</sub> Luftkämpfe über Fels und Wüste



Shores/Ring/Hess



Kenneth Macksey

## MIT ROMMEL IN DER WÜSTE



Volkmar Kühn · Kampf und Untergang  
des Deutschen Afrika-Korps 1941-1942

### TUNESIEN 1942/43

**Luftkämpfe über Fels und Wüste**  
Von Shores/Ring/Hess

Hier wird das Luftkriegsgeschehen speziell über Tunesien eingehend beschrieben, und zwar während des Afrika-Feldzuges von Mitte November 1942 bis Mitte Mai 1943. Chronologisch werden die Ereignisse Tag für Tag behandelt, wobei die Schwerpunkte der einzelnen Tageskämpfe bei den Luftaktivitäten liegen.

614 Seiten, 286 Abbildungen,  
gebunden, DM 48.-

### ROMMEL

**Schlachten und Feldzüge**  
Von Kenneth Macksey

Die umfassende Darstellung der militärischen Laufbahn, der Siege und der Niederlagen des »Wüstenfuchses« Erwin Rommel: Von der Zeit des 1. Weltkrieges, über seinen »legendären« Einsatz in Nordafrika bis zu den Kämpfen nach der alliierten Landung in der Normandie und seinem Tod im Jahre 1944. Ein Buch mit hervorragendem Bild- und Kartenmaterial.

304 Seiten, 180 Abbildungen,  
Großformat, gebunden, DM 44.-

### DIE DEUTSCHE LUFTWAFFE IM AFRIKA-FELDZUG 1941 BIS 1943

Von W. Held und E. Obermaler

Hier ist die erste umfassende Gesamtdarstellung des Einsatzes deutscher Luftwaffenverbände im Afrika-Feldzug in Wort und Bild. In mehr als 500 Fotos, fast ausschließlich aus Privatbesitz ehemaliger Angehöriger der deutschen Luftwaffe, vielfach noch nicht veröffentlicht, wird der Kampf der fliegenden Verbände noch einmal lebendig.

238 Seiten mit über 500 Fotos,  
gebunden, DM 39.-

### MIT ROMMEL IN DER WÜSTE

**Kampf und Untergang des deutschen Afrika-Korps 1941 bis 1942**  
Von Volkmar Kühn

Dies ist die vollständige Geschichte des Deutschen Afrika-Korps, des »Wüstenfuchses« Erwin Rommel und seiner Soldaten.

El Alamein und Tobruk, Marsa el Brega und Mars a Matruk; die Kämpfe am Halfayapaß und das zehntägige Ringen im Bir Hacheim, der lange vergebliche Kampf um die Festung Tobruk und ihr schneller Fall am 20. Juni 1942 – dies sind bedeutende kriegshistorische Namen und Daten vom Feldzug in Afrika.

226 Seiten, 183 Abbildungen, gebunden,  
statt DM 45.- (Originalausgabe) nur DM 25.-

**MOTORBUCH VERLAG**  
Postfach 1370 · 7000 Stuttgart 1

**Motor  
buch  
Verlag**