

**Hans-Joachim Ritzau
Erich Hermann**

**Als
Eisenbahn-
pionier
im Zweiten
Weltkrieg**

**RITZAU KG
VERLAG ZEIT
UND EISENBAHN**



**Hans-Joachim Ritzau
Erich Hermann**

**ALS
EISENBAHNPIONIER
IM
ZWEITEN WELTKRIEG**

hrsg. von
Dietmute Ritzau

Ritzau KG · Verlag Zeit und Eisenbahn

Titelabbildung: Bundesarchiv Koblenz 78/82/2
Sprengung einer umgenagelten 600 mm-Bahn,
vermutlich am Kuban-Brückenkopf vor dem
Rückzug im Oktober 1943.

Foto Deckelrücken: Belastungsprobe Prokowskoje
bei Stalino, Juli 1942 <II>

© 1988 Ritzau KG - Verlag Zeit und Eisenbahn
Landsberger Straße 24 - 8911 Pürgen
ISBN 3-921 304-72-5
- Alle Rechte vorbehalten -
Reproduktion und Druck: Röser, 8900 Augsburg

INHALT

	Seite
EINFÜHRUNG - von Hans-Joachim Ritzau - Zur Geschichte der Eisenbahnpioniere und zu diesem Buch	5
TEIL I - von Hans-Joachim Ritzau -	
1. In den 2. Weltkrieg; als Arbeitsmann und Trainsoldat im Westfeldzug; erste Begegnung mit Eisenbahnpionieren; Entlassung zum Studium an der TH Karlsruhe und Praktikum.	13
2. Wiedereinberufung und Grundausbildung bei der 1. Eisb.Pi.Ers.Btl. 3 in Hanau; KOB=Lehrgang und Schikurs in Schönwald	31
3. Zur 8./2 auf die Krim; Brückenbau vor Sewastopol; Verlegung in den Kaukasus; erster Rückzug mit Sperreinsatz	43
4. Beim 13. Fahnenjunker=Lehrgang der Eisb.Pi.=Schule in Rehagen-Klausdorf und Vertiefungslehrgang beim Ers.Btl. des Eisb.Pi.Rgts. 2 in Korneuburg	85
5. Dramatische Zeiten bei der Feldbahnkompanie 606 im Raum Snigerewka/Nikolajew/Bessarabien bis zur Auflösung des Feldbahnbataillons 502 in Ungarn	105
6. Urlaubsimpressionen als Spiegel des Krieges; Das Ende beim Pi.Btl. 24 in Kurland; Lazarett; Gefangenschaft und 'Heimkehr'	161
7. Nachdenklicher Rückblick; Reserveübung beim Pi.Lehr=Rgt. München und von den Schwierigkeiten, ein Buch über die Eisenbahnpioniere zu schreiben	183
TEIL II - Erich Hermann -	
1. Wie ich statt Sportlehrer Eisenbahnpionier=Offizier wurde und den Ausbruch des 2. Weltkrieges erlebte	187
2. Erkundungen und Wiederherstellung der Olsa- und Weichselbrücke bei Sandomierz als Kompanie=Offizier der 2. Eisb.Pi.Btl.56	191
3. Aufbauarbeiten am Hanauer Eisb.Pi.=Gelände; Umwandlung des Btl. 56 in Eisb.Pi.Rgt. 2; Erkundungen im Westfeldzug; Bau der Maasbrücke bei Ansaremmeund der Rheinbrücke bei Breisach	203
4. Als Lehrkompanie in Rumänien	217

5. Erkundungen in Serbien, Bau der Savebrücke bei Belgrad und Versetzung zur 5./4; Wiederherstellung der Draubrücke b. Marburg	221
6. Wiederherstellungsarbeiten im Raume Kiew/Kursk; Lazarett- aufenthalt; Kompanieführer=Lehrgang; als Chef der 8./5 Bau der Desnabrücke bei Witemlia; Sperreinsätze um Briansk; als Lehrgangsleiter in Hanau und Ia beim Stab des II./2 in Ungarn	232
Abkürzungsverzeichnis	244
Kartenverzeichnis	245
Anhang	246

EINFÜHRUNG

Zur Geschichte der Eisenbahnpioniere und zu diesem Buch

Die Geschichte der Eisenbahnpioniere beginnt 1859. Im 'Italienischen Krieg', in dem Frankreich auf Seiten der Italiener gegen Österreich kämpfte, stellte die französische Heeresleitung Eisenbahntruppen auf zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen und Sicherung der Betriebsabwicklung, insbesondere im Kampfgebiet.

Der preußische Generalstab nahm für den Krieg von 1866 gegen Österreich den Behelf der amerikanischen Nordstaaten im Bürgerkrieg 1860-1865 zum Vorbild. Dort hatte man Einheiten von Zivilarbeitern und Eisenbahnern unter Militäraufsicht eingesetzt. Noch die für den Krieg 1870/71 gegen Frankreich gebildeten Feldeisenbahn-Abteilungen - vier preußische, eine bayerische - waren halb-militärischer Art. Am 19.5.1871 wurde dann deutscherseits ein Eisenbahnbataillon aufgestellt und am 30.12.1875 zu einem Regiment erweitert. Bis zum Kriegsausbruch 1914 war im Deutschen Reich die Eisenbahntruppe auf die Stärke von drei Regimentern mit zusätzlichen Spezialeinheiten und Reservern angewachsen.

Auch der österreichische Verbündete schuf aus Feldeisenbahn-Abteilungen am 1.8.1883 ein Eisenbahn- und Telegraphenregiment (zuletzt nur Eisenbahnregiment) mit Sitz des Stabes und eines Bataillons in Korneuburg. Die Offiziere dieser und der deutschen Einheiten erhielten neben der militärischen auch eine ihrer Aufgabe entsprechend technische Ausbildung.

Der Ausgang des Ersten Weltkrieges setzte einen vorläufigen Schlußstrich unter die weitere Entwicklung der Eisenbahntruppen in Deutschland und Österreich.

Gemäß Diktatfrieden von Versailles wurde 1919 diese Truppengattung, die den strategischen Zwecken eines Angriffskrieges diene, zur Auflösung verurteilt. Das, die Vernichtung vorhandenen Gerätes u.a.m. wurde gründlich von den Siegermächten überwacht. Der Versuch, 'getarnte' Eisenbahnkompanien bei Pionierbataillonen zu unterhalten, kam auf und wurde unterbunden.

Erst 15 Jahre später, am 1.10.1936, etwa zwei Jahre nach Beginn der noch vorsichtigen Wiederaufrüstung, stellte man ein 'Pionier-Lehr- und Versuchsbataillon' für schweren Brückenbau in Sperenberg bei Berlin auf, wo sich der ehemalige Eisenbahnpionier-Übungsplatz befand. Den aus verschiedenen Wehrkreisen herangezogenen Soldaten und Offizieren, vor-

nehmlich aus Pioniereinheiten, fehlten durchweg Erfahrungen und Kenntnisse für den speziellen Eisenbahnpionier=Dienst. Nur der Kommandeur, Major Will, sowie einige wenige Offiziere und Unteroffiziere kamen von der einstigen Eisenbahntruppe. Allzuviel nützten ihnen ihre Erfahrungen struktureller und technischer Neuerungen wegen aber auch nicht.

Zwei Jahre darauf, im November 1938, bildete man durch personelle Erweiterung des vorgenannten Lehr=Bataillons das Eisb.Pi.=Rgt. 68 in Rehagen/Klausdorf/Sperenberg, das Eisb.Pi.=Lehr=Btl. 2 in Fürstenwalde und das Eisb.Pi.=Btl. 56 in Korneuburg bei Wien, dem auch erfahrene Offiziere des ehemaligen österreichischen Eisenbahnregiments beitraten. Als Dachorganisation entstand in Berlin die 'Inspektion für Eisenbahntruppen'.

Wie ein Experte schreibt, steckte bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges die Entwicklung der Eisenbahnpioniere noch in den Kinderschuhen. Zwar vollmotorisiert, fehlte es an Großgeräten und dgl., auch an Sonderformationen für besondere Aufgaben. Alles in allem waren die Eisenbahnpioniere weder dem Ausbildungs- noch dem Ausrüstungsstand nach als einsatzfähig zu bezeichnen. Dennoch erfüllten sie ihre Aufgaben während des Polenfeldzuges im Rahmen ihrer Möglichkeiten voll befriedigend, und in der nun eintretenden Kampfpause von neun Monaten wurde Versäumtes nachgeholt.

In Hanau war eine neue Regimentskaserne mit Wasserübungsplatz entstanden, wo das Ersatzbataillon 3 für die Ausbildung notwendigen Nachwuchses sorgte. Korneuburg wurde Ersatzbataillon 2 und Fürstenwalde 1.

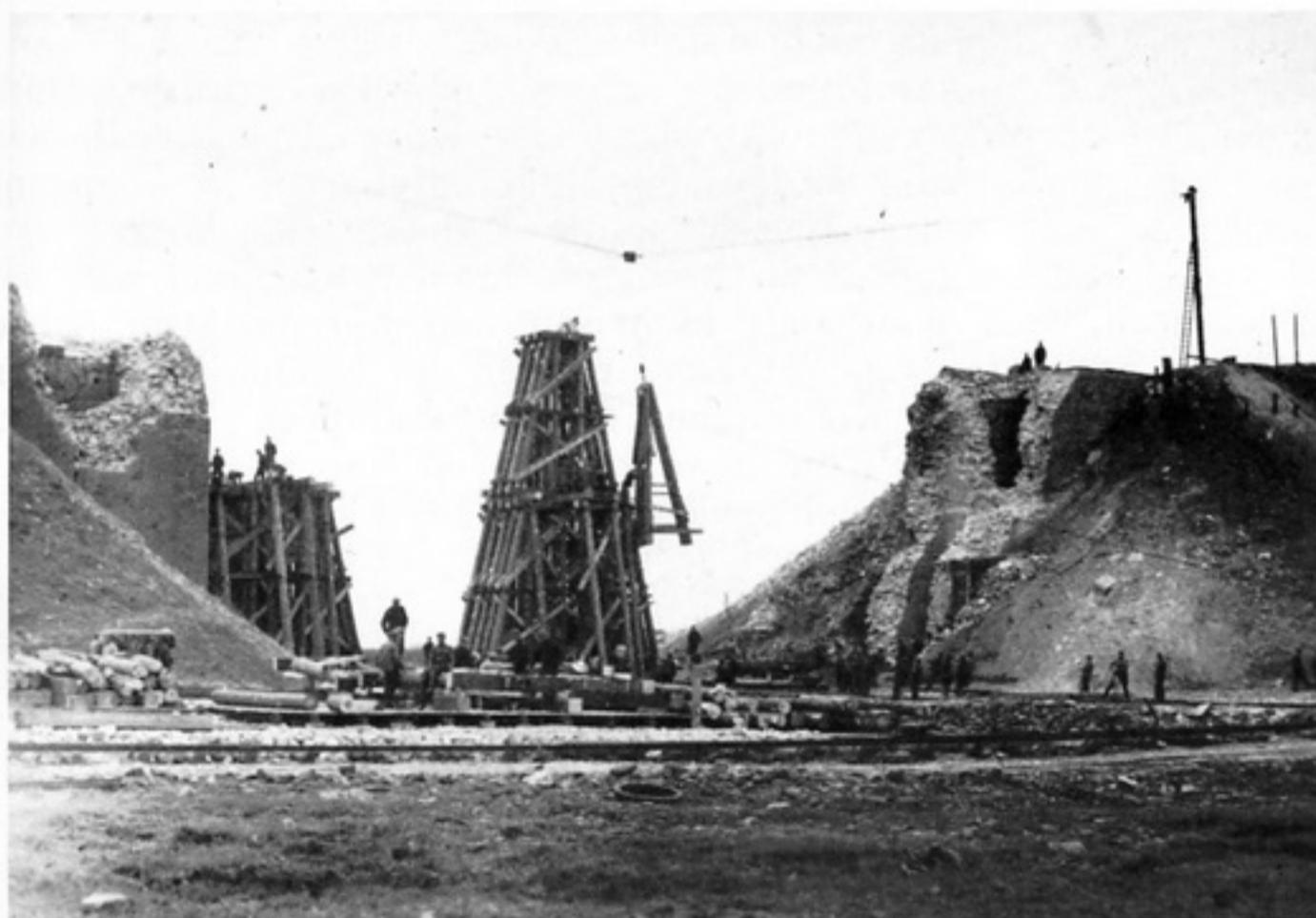
Nach Beendigung des Westfeldzuges kamen die Ersatzbataillone 4 in Sperenberg, 5 in Straßburg, die Eisenbahnpionier=Schule in Rehagen/Klausdorf sowie Spezial=Ausbildungsstätten hinzu.

Sehen wir vom Fehlen größerer Baugeräte und -maschinen, wie sie die Organisation Todt hatte, und grenznaher Materiallager ab, waren die Eisenbahnpioniere zu Beginn des Rußlandfeldzuges gut gerüstet und vorbereitet. Durch die Überraschung der Sowjettruppen gab es vorerst auch wenig Aufgaben. Erst ab der Bug-Düna-Linie, etwa 200 km jenseits der Grenze, begannen die systematischen Zerstörungen von Brücken und Gleisen, letztere teilweise vollkommen mittels Gleisaufreißer, auch Schienenwolf genannt. Da versprengte Sowjeteinheiten vor den schnellen deutschen Panzerverbänden von den Rollbahnen und den freien Ebenen weg zum Deckung bietenden Eisenbahngelände flüchteten, gerieten Erkundungstrupps der Eisenbahnpioniere öfters in Hinterhalte. Die deutschen Verluste dadurch waren nicht unbeträchtlich.

In der nächsten Phase des Feldzuges wirkten sich zwei Faktoren verhängnisvoll aus: Erstens der des strategischen Denkens. Auf deutscher Seite gab man sich der Illusion hin, das Nachschubproblem gegebenenfalls auf dem Luft- und Landwege - letzteres eben ohne Eisenbahnen - lösen zu können. Inwieweit gegen den Befehl verstoßen wurde, sich beim

Vormarsch an die Bahnen zu halten, um diese samt Brücken unversehrt einzunehmen, sei dahingestellt. In der Literatur wird zwar eine dementsprechende Behauptung aufgestellt, und es kann einen solchen Befehl gegeben haben, wahrscheinlicher ist jedoch, daß er kaum durchführbar war. Ferner wurde seine Richtigkeit durch die erwähnte Ansicht hinsichtlich Lösung des Transportproblems bagatellisiert.

Die sowjetische Heeresführung dagegen, mit den Verhältnissen ihres Landes bestens vertraut, erkannte klar die Achillesferse des deutschen Vormarsches. Sie ordnete systematische Rückführung von fachkundigem Personal, Lokomotiven, Wagen und lagerndem Material an, darüber hinaus gründlichste Zerstörung der Bahnanlagen und Brücken. Damit gewannen die Sowjets die nötige Zeit zum erfolgreichen Gegenschlag. Denn nicht zuletzt der unzulängliche Nachschub im entscheidenden Moment brachte den deutschen Angriff zum Stillstand.



Beispiel einer einschließlich Widerlagern völlig zerstörten Brücke
(bei Jasinowataja nahe Stalino; Wiederherstellung durch 2./2) <II>

Zweitens war es das organisatorische Durch- und Gegeneinander im deutschen Transportwesen, das zu Fehlleistungen bzw. Verkennung der Lage führte und falsche Akzente setzte. Die verantwortlichen höheren Stäbe hatten zu wenig Kontakt mit den ihre Anordnungen ausführenden Einheiten, gleichzeitig fehlte ihnen dadurch die Einsicht in das Mögliche und Wichtige. Die zentralen Leitstellen des Transportwesens, in ihren Sitzen

weitab von den Brennpunkten des Geschehens, hatten fatalerweise sehr viel mit Behörden des Verwaltungsdienstes gemein. Viele ihrer Maßnahmen dienten weniger der Sache als dem Nachweis ihrer Existenzberechtigung. Hinzu kam, daß Kompetenzreibereien untereinander Kraft kosteten und vom Wesentlichen ablenkten.

Das, sowie die Folgen der Verständnislosigkeit auf höchster Ebene im gesamten deutschen Verkehrswesen vor und nach Ausbruch des Krieges kann hier nur angedeutet werden. Damit hat sich u.a. Eugen Kreidler in seinem Buch 'Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges' eingehend auseinandergesetzt. In diesem Werk finden sich auch weitere diesbezügliche Literaturangaben. Zwar ist weder das Kreidler'sche Buch noch die in diesem aufgeführte wichtige Literatur lieferbar, aber in Staats- und Fachbibliotheken vorhanden, wo sie sich der Interessent ausleihen kann.

Jedenfalls war es nicht Versagen der Eisenbahnpioniere, wenn die Wiederherstellung der Bahnen nicht immer schnell genug zustande kam, und der Nachschub für die kämpfenden Truppen zeitweilig unzureichend blieb. Wir hinkten immer um einen Atemzug der Entwicklung hinterher. So zeigte es sich im weiteren Verlauf des Rußlandfeldzuges, daß Instandsetzung und Umspurung des sowjetischen Eisenbahnnetzes nicht genügte. In der Weite des Landes gab es zu wenige Schienenwege, und was wir als Straßen kannten, fast überhaupt nicht. In den berüchtigten Schlammperioden kam es häufig zum völligen Erliegen des Nachschubverkehrs mit katastrophalen Folgen. In Konsequenz dessen 'stampfte' man Feldbahneinheiten 'aus dem Boden', die in verkehrstoten Gegenden und in Frontnähe Feldbahnen anlegten und betrieben.

Soweit der geschichtliche Abriß, dem noch anzufügen wäre, daß dieses 'Aus-dem-Boden-stampfen' höchst ungute Nebenerscheinungen hatte, von denen hier die personellen aufgegriffen werden sollen. Um einen qualifizierten Stamm an Berufssoldaten heranzuziehen, der im Kriegsfall durch ebenfalls gut ausgebildete Reserveoffiziere ergänzt werden kann, braucht es Jahrzehnte, wie sie die Kaiserlichen Heere zur Verfügung hatten. Infolge der unterbrochenen Tradition mußte beim schnellen Aufbau der ab 1938 offiziell 'Eisenbahnpioniere' genannten Truppengattung improvisiert und in hohem Maße auf Reserveoffiziere älterer Jahrgänge, z.T. ohne entsprechende Qualifikation zurückgegriffen werden; letzteres ganz besonders bei der überhasteten Aufstellung der Spezial- und Feldbahneinheiten. Bei den Elite-Einheiten, wie ich die selbständigen, vollmotorisierten Kompanien der Regimenter 1-5 bezeichnen will, dominierten Berufs-, d.h. aktive Offiziere, das Gros der Chefs mit technischer Vorbildung, beim Offizierskorps der Spezialverbände dagegen Reservisten sehr unterschiedlicher Herkunft. Leutnants im reifen Alter von ca. 40 Jahren waren keine Seltenheit.



Rollbahnen (Sowjetstraßen) in den Schlammperioden. Tagesleistung:
3-5 km bei enormem Kraftstoffverbrauch und Materialverschleiß. <II>



Zusammenfassend könnte man sagen, dem Offizierskorps der Eisenbahnpioniere mangelte es an Homogenität. So präzise steht das in den wenigen Fachaufsätzen natürlich nicht. Deren Verfasser, einst in hohen Positionen und nahezu ohne Kontakt mit der Truppe, die durch den weitläufigen Einsatz der Eisenbahnpionier-Einheiten - ähnlich wie im Transportwesen - fern ihrer Stäbe operierten, berichteten logischerweise von ihrer Warte. Sie deuten die personellen Schwierigkeiten nur an und heben die Leistungen namhafter Persönlichkeiten der Eisenbahnpioniere hervor. Das ausführlicher zu wiederholen, ist nicht das Anliegen dieses Buches, in dem es hauptsächlich um das menschliche Erleben geht. Ich habe die Auswirkungen des Mangels an Homogenität in höchst unerfreulicher Weise zu spüren bekommen, sobald ich die unterste Sprosse der Aufstiegsleiter erklommen hatte. So will ich zunächst besagten Übelstand umreißen und spezifizieren:

Da gab es die Gruppe der jungen Kriegsoffiziere, die zwar im Krieg den gleichen militärischen Werdegang hatte, dennoch nicht aus einem Guß war. Engerer Kontakt bestand zumeist zwischen den Aktiven und jenen Reservisten, die auch nur von der Schulbank kamen, vielleicht ein angebrochenes Studium hatten. Die Reservisten mit Berufserfahrung, die also Fachwissen mitbrachten, nahmen deswegen und wegen ihres Alters eine Sonderstellung ein. So konnte die Position der jungen, berufslosen Reserve- und aktiven Offiziere je nach ihrem Vorgesetzten gewichtsloser sein als die der fachlich qualifizierten Unteroffiziere. Die Rolle dieser Leutnants ähnelte oft der des sprichwörtlichen 'dummen Jungen', was sich auf den Geist der Truppe nicht gerade förderlich auswirkte. Ein gutes militärisches Gefüge besteht nicht nur aus Befehl und Gehorsam; zudem weiten sich Schwachstellen (auch Stimmungen) nahezu gesetzmäßig aus.

Bei der Gruppe der in der Hierarchie eine Etage höher Stehenden war der Unterschied zwischen Aktiven und Reservisten in der Regel noch ausgeprägter. Letzteren hing Herkunft und Zivilberuf oft wie ein unpassender Mantel um. Viele hatten ihren Reserveoffizier schon vor Kriegsausbruch bei anderen Truppengattungen erlangt. Nach ihrer Wiedereinberufung zu den Eisenbahnpionieren versuchten sie militärische und fachliche Lücken durch soldatische Forscheit zu kompensieren, um dann mit väterlichem Getue auszugleichen, eine schlechte Art Truppenführung.

Die Ansichten und militärischen Kenntnisse der älteren Hauptleute und Majore d.R. stammten im Ansatz von 'gestern', und nervlich waren diese Herren dem Chaos des letzten Kriegsjahres selten gewachsen. Das verübelte ihnen niemand, sehr dagegen, daß sie, die Kalamität vorbei, 'aus dem Dreck' krochen und sich wie zuvor recht munter gaben, um es frei nach Wilhelm Busch zu sagen. Zu alt und geistig zu unbeweglich, die ungeheuerliche Situation zu erfassen - außer das sie gefährlich und un bequem war - praktizierten sie ihr verknöchertes Schema weiter. Aber

das Schlimmste an ihnen waren ihre Phrasen, mit denen sie sich umgaben, dazu ihr Gehabe, mit dem sie versuchten, Selbstlosigkeit vorzutäuschen.

Ich schreibe das heute, längst kein junger Mann mehr, der für seine Altersgenossen eine Lanze brechen will und auf die Alten schimpft. Ich weiß, daß wir die Fehler der Jugend besaßen. Jedoch waren wir formbar und nicht nur im Lippenbekenntnis zur Selbstaufgabe bereit. Dieses 'Von-oben-herab' jener im Kern unreif gebliebenen Älteren mit ihrer Neigung zum Schulmeisterlichen und Gegeneinander=Ausspielen nahm uns den Schwung und verhinderte ein Überbrücken der Kluften. Das anzugehen, hätte man in die menschliche Substanz eingreifen müssen, was nun einmal nicht möglich ist. Auch der Krieg schweißt nur unter bestimmten Voraussetzungen zusammen; das Grundproblem ist darüber hinaus zeitlos.

Unerfreulich bei den Eisenbahn pionieren war schließlich, daß wir Jungen uns im Vergleich zu anderen Truppengattungen benachteiligt fühlten: schleppende Beförderungen, nicht immer gerecht, und Knauserei mit Anerkennungen, sei es durch Lob oder Orden. Die Ursache dafür lag wohl auch an der Überalterung der Kommandeure. Auf die Idee, uns die besonderen Gefahreinsätze, etwa Sperrrennen, als eine Art Kampfleistung zu testieren und anzurechnen, wie das bei anderen Truppengattungen üblich war, kamen sie nicht. Vielleicht, weil sie das nie selbst mitgemacht hatten, vielleicht, weil sie aus der Welt eines sich selbst genügenden Pflichtgefühls stammten und nicht begriffen, daß den jungen Soldaten des Zweiten Weltkrieges ein bißchen Lametta gut tat. Wenn ich mir auf Bildern die 'Klempnerläden' an den Heldenbrüsten der Sowjetarmisten oder US-Soldaten ansehe, muß ich gar unsere gesamte Wehrmacht diesbezüglich als nicht auf dem Stande der Zeit bezeichnen.

Der Zeitrahmen des ersten Teiles ist etwas weiter gefaßt, nicht nur auf die Erlebnisphase bei den Eisenbahn pionieren beschränkt. Das schien angebracht im Hinblick auf die Zielsetzung dieser Niederschrift, die schildern will, wie ein junger, in diese Zeit hineingeborener Mann - weder politisch uninteressiert noch aktiv engagiert - den Krieg erlebte und verarbeitete. Manche Begebenheiten sind ihres heutigen Stellenwertes wegen erwähnt, weshalb gleichfalls der Erlebnisbericht hier und da kommentiert bzw. sachlich ergänzt wird. Ohne Entsetzliches oder Groteskes breitzuwalzen, werden Dinge, die zum Stil der Zeit gehörten, ungeschminkt beim Namen genannt.

Neben dem nicht ganz freiwilligen Entschluß, ein Buch über Eisenbahn pioniere zu schreiben (s. Schlußkapitel), war es meine Absicht, eine weitere geschichtliche Literaturlücke zu schließen. Bücher ähnlicher Thematik werden meines Erachtens nach weder unserer Generation noch jener Zeit gerecht. Sie liefern ein verzerrtes, einseitiges Bild der Extreme, die eine Seite anklagend, die andere in Heldenverehrung. Die Mitte fehlt.

Da im ersten Teil nur von zwei technischen Einsätzen der Eisenbahnpioniere die Rede ist, ansonsten nur von Sperr- und Abwehrunternehmen des Rückzuges, findet der Leser im zweiten Teil, was im Eigentlichen zu den Aufgaben der Eisenbahnpioniere gehörte: Erkunden und Wiederherstellung zerstörter Strecken, Bahnhöfe und Brücken, z.T. in völligem Neubau. Erich Hermann - Verfasser dieses Teiles - hatte als aktiver Offizier noch Gelegenheit, während der deutschen Vormarschphase des Krieges zu wirken. Die in Herrn Hermanns Niederschrift nicht für jedermann verständlichen bautechnischen Ausführungen sowie einiges Formale wurden mit Genehmigung des Autors überarbeitet, soweit er nicht auf Wiedergabe seiner Fassung bestand.

Im Gegensatz zu mir, der ich nur die üblichen amateurhaft geknipsten kleinen Erinnerungsfotos habe, verfügt Herr Hermann über reichhaltiges, dienstlich erstelltes Bildmaterial. Es ist Herrn Hermann zu danken, daß er erlaubte, zur Illustration des ersten Teiles einige seiner Fotos zu verwenden. An dieser Stelle möchte Herr Hermann auch mit Dank Herrn Kurt Reichart (+), der die meisten der Fotos machte, sowie Herrn F.W. Korsten, Rheydt, erwähnt haben.

Herrn General a.D. von Donat danken wir für Informationsmaterial über die Eisenbahnpioniere; ferner den Herren K.A. Müller, Hermersberg, und H. Schröder, Karlsruhe, für leihweise Überlassung von Fotos, Herrn Major Fricke und den Herren des Bundesarchivs Koblenz bzw. Freiburg, sowie Herrn M. Wagner, Frankfurt.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß aus pragmatischen Gründen zusammengesetzte 'Bandwurmworter' entgegen der Dudenregel überwiegend getrennt geschrieben sind. Bei Wiedergabe der aus dem Kyrillischen ins Deutsche übersetzten Ortsnamen haben wir uns für eine der damals gebräuchlichsten Versionen entschieden. Heute nicht mehr allgemein bekannte Abkürzungen, die nur einmal vorkommen, sind sofort in () erläutert, ansonsten im Abkürzungsverzeichnis. Wertungen sind selbstverständlich subjektiv und erheben keinen Anspruch auf absolute Gültigkeit.

Mai 1988

Hans-Joachim Ritzau

TEIL I

von

Hans-Joachim Ritzau

- 1. In den Zweiten Weltkrieg - Als Arbeitsmann und Trainsoldat im Frankreichfeldzug - Erste Begegnung mit Eisenbahnpionieren - Entlassung zum Studium an der TH Karlsruhe und Praktikum**

An sich müßte dieses Kapitel mit dem Bericht zur Vorgeschichte des Zweiten Weltkrieges schon 1918 seinen Anfang nehmen. Ich will aber in groben Zügen nur von meinen Eindrücken und Taten schildern, sozusagen ein Beitrag zur heute so beliebten Vergangenheitsbewältigung, und ich wurde eben erst 1922 geboren.

Zunächst merkte ich von den Zeitwirren wenig. Es gab zwar hier und da in meiner Heimatstadt Mühlhausen in Thüringen Schlägereien, die zu schlichten die städtische Polizei jedoch genügte. Die in der ehemaligen Infanteriekaserne stationierte Schupo bekam hauptsächlich Arbeit im nahen 'Ausland', der 'roten' thüringischen Enklave um Schlotheim.

In Mühlhausen regierte die SPD, und mein Vater war mit einigen aktiven 'Sozis' befreundet. Er selbst legte sich nicht fest. Aber er hatte im Schrank des elterlichen Ankleidezimmers einen Karabiner 98 K versteckt, den er mir einmal mit der hintersinnigen Bemerkung "Man kann es nie

wissen..." zeigte. Wen oder was meine Eltern bei den entscheidenden Wahlen vor und nach der 'Machtübernahme' wählten, haben sie mir nicht erzählt. Über Politik wurde bei uns zu Hause nicht gesprochen. Ich weiß nur, daß sie für Hindenburg und gegen die Roten waren. Mir aber gefielen am besten jene Anti-Hitler-Werbesprüche, die mit dem Satz endeten: "...hier kommen die Eisernen drei Pfeile!"

Als ich vor der Wahl neugierig durch die Stadt stromerte, stieß ich auf eine Kolonne mir unbekannter junger Leute, die Plakate der 'Eisernen drei Pfeile' ankleb-



ten, und diesen half ich, Eimer oder Plakatrollen tragen. Zu Hause verschwieg ich meine Wahlhilfe, vor der Klasse dagegen - ich ging in die Sexta unseres städtischen Gymnasiums - erzählte ich ungeniert davon und erntete schallendes Gelächter.

Unser Klassenlehrer, Studienrat Hase, Vorsitzender des VDA=Kreisverbandes animierte mich, der Jugendgruppe des VDA (= Verein Deutscher im Ausland) beizutreten. Die städtische Jugendgruppe des VDA bestand aus gut einem Dutzend Jungen, von denen stets nur wenige zu den Heimabenden erschienen. Das wurde mir zu langweilig und ich daher Pimpf. Die Überführung der verschiedenen Jugendverbände in Jungvolk oder Hitlerjugend stand ohnehin bevor.

Mein Vater trat unter sanftem Druck meiner energischen Mutter in die Partei ein. Drei Jahre darauf übernahm er als ehrenamtlicher Kreisamtsleiter den Posten des Beauftragten für Luftschutz, und das kam ihm nach 1945 teuer zu stehen.

Zurück zum Jahr 1933, in dem es auch bei uns, wie in allen größeren Städten des Reiches eine organisierte Bücherverbrennung gab. Ich durfte nicht teilnehmen - zu meinem Bedauern, soll es doch den Erzählungen nach eine lustige Sache gewesen sein. Allerdings standen hinterher im Bücherschrank meines Vaters und der Väter meiner Freunde immer noch die Werke der neuerdings verpönten Autoren.

Ich las weder diese noch die propagierten. Mich interessierten vor allem Bücher über die Eisenbahn, und mein Vater hatte nichts dagegen, daß ich Geld für das Abonnement des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens ausgab sowie zum Erwerb des Deutschen Kursbuches beim jeweiligen Fahrplanwechsel.

Daß die in jüdischer Hand befindlichen Kaufhäuser andere Inhaber bekamen, fiel mir nur deshalb auf, weil ein Judenkind nach dem anderen unsere Oberschulen verließ. Aber viele Juden gab es nicht in Mühlhausen. Sie waren durchweg begütert und lebten in ihrem Kreis sehr für sich. Soweit ich es beurteilen kann, waren sie es, die mit geringen Ausnahmen keinen Wert auf Kontakte mit Nichtjuden legten. So nahm kaum jemand Unbeteiligter zur Kenntnis, daß viele der jüdischen Familien ihren Besitz verkauften und auswanderten. Als am 10.11.1938 die Reichskristallnacht inszeniert wurde, waren die meisten Juden der Stadt bereits weg.

Dennoch war Mühlhausen an dem statistisch erfaßten halben Hundert Toter dieses befohlenen Programms mit zwei Toten beteiligt. Von der Schuld der Initiatoren abgesehen, gingen sie auf das Konto des Kreisleiters und einiger, mir unbekannter Rabauken, die bei ihrer Nacht- und -Nebelaktion nicht mehr nüchtern gewesen sein sollen. Der Rabbiner wurde, wie ich später erfuhr, vom Kreisleiter im Affekt erschossen. Die dabei anwesende Mutter eines mir gleichaltrigen Schülers der Oberrealschul=Parallelklasse - Rudi Döge - starb vor Aufregung an Herzversagen.

Rudi, den ich nach dem Kriege als arrivierten, mit einer Patriziertochter verheirateten VVN wiedertraf, hatte offenbar die Herzschwäche seiner Mutter geerbt. Er starb daran ohne dramatische Umstände in den fünfziger Jahren. Der Kreisleiter wurde etwa zur selben Zeit Zeitungsmeldungen zufolge von einem Bayreuther Gericht wegen Totschlags verurteilt, ob auch wegen Brandstiftung, weiß ich nicht mehr. Feuer gelegt hatten sie zwar, es dann aber mit einem Rest von Vernunft wieder gelöscht, da ein Brand in der alten Innenstadt auch nicht in ihrem Sinne war. Im Sinne der überwiegend liberal eingestellten, unfanatischen Bürger der Stadt war die Tat ohnehin nicht. Auch mein Vater war kein Judenfeind, wenngleich er manche der jüdischen Geschäftspraktiken mißbilligte. Einige Juden bestätigten ihm zur Vorlage bei seiner Spruchkammerverhandlung im Rahmen der Nachkriegs=Entnazifizierung, daß er ihnen seinerzeit geholfen habe.

Tage nach der Reichskristallnacht erzählte mir mein Vater bedrückt, sogar der Kreisleiter schäme sich. Er hätte die Durchführung des Befehls nur selber übernommen, um noch Schlimmeres zu verhüten. Ich erfuhr von den nächtlichen Vorgängen am Morgen danach in der Schule. Um die vagen Berichte auf Wahrheitsgehalt zu prüfen, fuhr ich nach Schulschluß mit dem Rad durch die Innenstadt und auch zu dem kapellenähnlichen Gebäude, das ich für die Synagoge hielt. Dort sollte es ja in der Nacht gebrannt und eine Schießerei gegeben haben. Aber alles zeigte sich unversehrt, auch die Schaufenster noch jüdischer Geschäfte. Mit besagtem Gebäude befand ich mich übrigens im Irrtum. Erst nach 1945 zeigte mir eine Gedenktafel, daß ich fast täglich an der Synagoge vorbeigegangen war.

Heute füllt der Komplex Schuld/Sühne unser Blickfeld zu dieser Epoche der deutschen Geschichte. Mich als Historiker und einer von denen, die die 'Zeche' mit bezahlten, beschäftigen darüber hinaus ein Menge Fragen, im Rahmen des Themas diese: Was waren das für Menschen in führender Position, die zu einem kritischen Zeitpunkt, in dem das 'Neue Deutschland' im Reich und außerhalb auf Ansehen bedacht sein mußte, etwas derart Niederträchtiges anordneten. Unverständlich ist mir ferner, warum Hitler, der erst hinterher davon erfahren und getobt haben soll, keine härteren Konsequenzen zog. Wenn eine so folgenschwere Aktion ohne sein Wissen gestartet werden konnte, hätte er sich statt außerpolitischen Abenteuern inneren Staatsreformen widmen sollen.

Der Anschluß Österreichs berührte uns insofern, als unsere Schupo nach Wien fuhr und dann aufgelöst wurde. Dafür erhielten wir neue Kasernen, verbunden mit großzügigem Straßenausbau. Im Norden und Süden der Stadt entstanden zwei große Rüstungswerke, und das waren nicht die einzigen Bauprojekte größeren Stils. Die Straßenbahn hatte Hochbetrieb, neue innerstädtische Buslinien entstanden; lauter Dinge, die mich mehr

beeindruckten als mein Rausschmiß aus der Hitlerjugend. Ich hätte so gerne eine 'Affenschaukel' getragen, und wenn es nur die eines Jungenschaft- oder Jungscharführers gewesen wäre. Die höheren Dienstgrade meinten jedoch, mir fehle die Führerqualifikation, woraufhin ich eine kleine Meuterei veranstaltete und vom Dienst 'suspendiert' wurde.

Nebenbei gesagt, kaum ein Mädchen oder Junge der Oberschulen unserer Stadt wurde für führerwürdig befunden, ausgenommen einige, die von der bündischen Jugend als Führer übernommen worden waren, und die mochte ich am allerwenigsten.

Von der Sudetenkrise samt Lösung des Problems bekamen wir auch nicht viel mit. Aus offenen Wohnzimmerfenstern und ein paar öffentlichen Lautsprechern dröhnten uns pausenlos im Wechsel Nachrichten und Musik in die Ohren, in regelmäßigem Intervall der Egerländer Marsch. Wir sangen dazu: "Hamm'se schon ein Hitlerbild? - Nein, nein, wir hab'n noch keinen, wir besorg'n uns morgen einen."

1939, kurz vor Kriegsausbruch, starb meine Mutter, was mir ziemlich nahe ging. Dennoch tobte ich mit meinen Kameraden und Freunden, ausgelassen die 'Internationale' singend, nach Schulschluß durch die Hauptgeschäftsstraße der Stadt, nachdem der Nichtangriffspakt mit Rußland verkündet worden war. Das geheime Zusatzabkommen Polen betreffend sickerte auch durch, und wir dachten, jetzt kann nichts mehr schiefgehen.

Der Kriegsausbruch stellte uns vor eine ernsthafte Entscheidung: Die paar Monate durchhalten und ordentliches Abitur machen oder sich freiwillig melden und das Notabitur schenken lassen. Selbst gute Schüler rangen mit sich, denn unsere Schule mit 700jähriger Tradition stellte hohe Anforderungen. Ein Abitur mit 'sehr gut' schaffte selten jemand, ein 'gut' nur sehr wenige, über ein 'genügend' freute man sich, aber auch ein 'ausreichend' tat niemandem weh, da es so wenig Abiturienten gab, daß nach der Note später nicht mehr gefragt wurde.

Von unserem Restdutzend Schüler der Abiturklasse - knapp die Hälfte Auswärtige, d.h. Fahrschüler der engeren und weiteren Umgebung - entschieden sich schließlich nur zwei zum vorzeitigen Abgang; einer davon mein Freund Ebs Schäfer. Er ging zur Marine und wurde Leutnant zur See. Der andere war einer der 'Auswärtigen'. Beide fielen.

Viel merkten wir nicht vom Krieg. Vorübergehend wurden die Volksschulen und unser Hallenschwimmbad geschlossen. Die Transportkalamität der Reichsbahn verursachte Kohlenmangel. Unsere Turnhallen dienten irgendwelchen Lagerzwecken. Da die Turnlehrer ohnehin sofort eingezogen worden waren, fiel der Turnunterricht vorerst sowieso aus.

Wegen Einberufungen und Mangel an Arbeitskräften mußten im Oktober bei der Kartoffelernte der Stadtgüter auch die Abiturklassen sämtlicher höherer Schulen Mühlhausens mithelfen. Das gab zwei unterhaltsame Nachmittage. Uns leisteten beim Popperöder Gut zwei Klassen der Mädchen-

oberschule Gesellschaft, genau im richtigen Alter. Aber gearbeitet haben wir natürlich auch.



Erntehilfe: Die Primaner der beiden städt. Oberschulen f. Jungen.
li.: * Achim Egeler, → Rudi Döge; erste Reihe hockend: der Verf.
re.: zweite Reihe, dritter von rechts: der Verf. <IV>

Kurz bevor ich das Abitur bestand, wurde ich gemustert. Wir waren nur ein paar Schüler, die außer der Reihe drankamen. Die Weisheit unserer Väter hatte uns zur Meldung als 'vorzeitig Dienender' bewogen. Lieber Arbeitsdienst und harte Rekrutenzeit sofort hinter sich bringen als später mit einem akademischen Grad. Es wäre auch besser, danach gleich ins Berufsleben zu gehen. Der pflichtgemäße Militärdienst, der sich für uns vermutlich in etwa mit der Dauer des Krieges decken würde, sei nach dem Studium eine ungute Unterbrechung.

So stand ich dann, tags zuvor 18 Jahre alt geworden, mit 1000 oder mehr anderen jungen Männern, auch aus der Gegend von Nordhausen, auf dem großen Platz vor dem Wehrbezirkskommando und sah mich in dem Gewirr nach einer Tafel mit der Aufschrift 'Fladungen' um.

Der Tafelträger war ein Unterfeldmeister namens Böhme. Sein Rang entsprach dem eines Oberfähnrichs der Wehrmacht. Er trug Feldmeister-, d.h. RAD=Offiziersuniform mit Obertruppführer=Schulterklappen. Unterfeldmeister Böhme wirkte auf den ersten Blick ein wenig rüde, aber er erwies sich dann als der unserer Führer, der noch am besten ungewöhnlichen Situationen gewachsen war.

Es dauerte eine Weile, bis alle Formalitäten getätigt waren, und ich bereute, nicht noch eine Stunde länger geschlafen zu haben, da ich von der Geburtstags- und Abschiedsfeier einen Brummschädel hatte. Gegen 10 Uhr marschierten wir endlich unter Absingen zackiger Lieder durch die Stadt Richtung Bahnhof. Ich spekulierte auf Viehwagen und wunderte mich, daß unser Weg nicht zum Güter-, sondern zum Personenbahnhof führte. Noch erstaunter war ich, als im Postbahnhofsteil, der auch mit Bahnsteigen versehen ist, eine lange Garnitur moderner Eilzugwagen be-

reitstand. Dann rollte unser Zug, von meiner Lieblingslok, der guten, alten P 8, gezogen, Richtung Gotha. Nach der langen Kurve am Ende des Bahnhofgeländes kam noch einmal die Stadt mit ihren vielen Türmen in Sicht. Ich beugte mich weit aus dem Fenster und hätte heulen mögen. So schwer wie dieser ist mir kein Abschied wieder gefallen.

Bald nahm mich das Fahrterleben voll in Anspruch. Ohne Planhalt ging es meist mit Tempo 100 km/h über Gotha-Eisenach bis Bad Salzungen an der Werrabahn, wo ein Zugteil abgekuppelt wurde, dessen Wagen nach Wüstensachsen und Kaltennordheim weiterliefen. Wir fuhren nach kurzem Halt über Meiningen nach Mellrichstadt und ab dort, voran nun eine Tenderlok der BR 64, im Zuckeltempo mit viel Bimmeln und Pfeifen bis Fladungen. Dann folgte ein Fußmarsch im Sonnenglast 8 km bergauf, was uns weniger ausmachte als Unterfeldmeister Böhme, der über seine Stiefel stöhnte.

Als sich die Tore des einsamen, auf der Hochfläche nahe einem Moorgebiet bei Frankenheim stehenden Barackenlagers hinter uns schlossen, ging für mich die Welt unter. Bis auf ein Wochenendzeltlager hatte ich mich erfolgreich vor allen Jungvolk- und HJ-Lagern gedrückt, wie mir Massenaktionen überhaupt ein Greuel waren. Daher kam mir die Umstellung vom Individuum zum eingesperrten Befehlsempfänger, noch dazu in trister Umgebung, wie ein Weltuntergang vor. Einkleiden nach der bekannten Manier 'Paßt!' und Abgeben unserer Koffer folgte. Wenn wir angewiesen wurden, untereinander Passenderes zu ertauschen, lag das wohl hauptsächlich am mageren Kammerbestand. Schikaniert hat man uns weder allgemein, noch die wenigen Abiturienten speziell.

Die ersten Tage lebte ich wie in Trance, auch unfähig, mich dagegen zu wehren, daß ich zum Putzer bestimmt wurde. Immerhin hatte ich die Ehre, dem Lagerchef, einem Oberfeldmeister, zugeteilt zu werden. Meine tägliche Aufgabe, zu deren Erledigung ich eine Stunde vom Dienst befreit wurde, bestand in Stiefelputzen und Aufräumen des spartanischen Barackenzimmers.

Ich kam zum dritten Zug, den 'Freund' Böhme führte. Dem ersten Zug stand ein dicklicher Oberfeldmeister vor und dem zweiten 'Deutschlands schönster Feldmeister'. Beider Namen habe ich vergessen. Unser täglicher Dienstplan umfaßte Spatenexerzieren und -putzen, im Kreis marschieren und Singen, dazu die neuesten Lieder lernen ('Lebe wohl du schöne Monika' war Böhmes Lieblingskantus, und wir sangen es bis zum Erbrechen), außerdem ein bißchen 'Schipp=Schipp=Hurra' im nahen Moorgebiet. Hierbei wurden wir unterwiesen, wie man rationell schaufelt, unter anderem nicht 'über die Hand', für mich nichts Neues, da ich zu Hause viel im Garten gearbeitet und auch immer den Koks in den Keller geschaufelt hatte.

Ich bemühte mich, nicht aufzufallen und gewöhnte mich so peu à peu an den stereotypen Tagesablauf. Womit ich zunächst gar nicht zu Rande kam, war der Stuhlgang. Mich neben die anderen auf den Donnerbalken der Latrine zu hocken und meinen nackten Arsch samt Anhang in die Ge-

gend zu strecken, empfand ich als unzumutbar peinlich. Bis ich meine Hemmungen überwunden hatte, stand ich nachts auf und erledigte diese Geschäfte in einsamer Stille.

Rudi Döge, den ich schon erwähnte, war mit nach Fladungen und ebenfalls zum dritten Zug gekommen. Meine Freude über seine Anwesenheit im Lager endete, als wir die erste Post von zu Hause erhielten. Die um unser leibliches Wohl besorgten Absender hatten nicht nur Tröstliches geschrieben, sondern vor allem Nützliches, d.h. Eßbares geschickt, das geteilt wurde, wie es unter Kameraden Brauch war. Rudi tat nicht mit. Ich sprach ihn daraufhin direkt an und bekam eine Abfuhr, was ich ihm sehr verübelte und ihn deshalb ignorierte. Die Möglichkeit, seine Reaktion mit angestauten Emotionen zu erklären, zog ich gar nicht in Betracht. Denn wir Jungen, insbesondere Rudis Klassenkameraden, hatten ihn keineswegs als Verfemten behandelt, wie das Foto auf Seite 17 zeigt: Rudi mittendrin Arm in Arm. Ich sah also keinen Anlaß, über sein unkameradschaftliches Benehmen in Fladungen nachzugrübeln, zumal die ungewohnten Eindrücke nicht zu Denkprozessen anregten.

Durch den Kontaktabbruch merkte ich erst später, daß er mit einigen Kranken im Lager geblieben war, als wir Mitte Mai unvermittelt gen Westen abmarschierten. Ende Juni informierte mich ein Brief meines Vaters über Rudis Entlassung. Damals nahm ich selbst mich betreffendes Wichtige nur flüchtig zur Kenntnis und vergaß es schnell. Erst jetzt, über vier Jahrzehnte danach, las ich die alten Briefe gründlich und versuchte, persönliche sowie zeitgeschichtliche Zusammenhänge zu begreifen. Zu letzterem: In einer Quellensammlung stieß ich auf den OKW-Erlaß vom 8.4.1940, der auf Hitlers Befehl jüdischen Mischlingen 1. Grades (= 50%) untersagte, Soldat zu werden. Dieser seinerzeit unveröffentlichte Erlaß dürfte bei unserer Überstellung zur Wehrmacht der Grund gewesen sein, warum Rudi Döge entlassen wurde.

Weit mühsamer war es für mich, nachträglich in Erfahrung zu bringen, wieso wir RAD-Jünglinge überhaupt zu Beginn des Krieges als Trainsoldaten eingesetzt wurden. Davon berichten unsere Historiker nicht. Lediglich in einer sehr speziellen, wehrwissenschaftlichen Arbeit, die kaum einer kennt, fand ich statistische Angaben darüber, daß nämlich wir die Hauptlast der Truppenversorgung trugen. Wenn man uns RAD'ler aus einer für diese Aufgabe ungeeigneten und zudem unabgeschlossenen Ausbildung herausriß und als Nachschubeinheiten einsetzte, ergeben sich bemerkenswerte Rückschlüsse zum Stand der Angriffsvorbereitungen unserer Wehrmacht.

Pro forma gab man uns den Status von Soldaten, zwar ohne Waffen, aber mit Erkennungs-, 'Hundemarke' genannt, und statt des bis dahin erhaltenen Tagessalärs von zwei Groschen plus ein paar 'Zerquetschten' den von einer Reichsmark. Die Belehrung durch unsere Führer beschränkte sich auf einige flapsige Redensarten, und das auch erst, als wir schon unterwegs waren.

So froh ich war, durch den überraschenden Befehl vor dem Stumpsinn des Lagerlebens bewahrt zu werden, bedauerte ich doch andererseits, nun nicht mehr zu Ausflügen in die Umgebung zu kommen. Ausgang hätte uns erst nach vier Wochen zugestanden, und so blieben mir die Reize der Landschaft und die der weiblichen Schönheiten der umliegenden Dörfer vorenthalten. Eines Abends gab es (wie angedeutet) große Aufregung mit dem zugehörigen Durcheinander, und dann marschierten wir - ohne Spalten - in die Nacht hinein nach Fulda.

Unsere Führer hatten die grandiose Idee, die Strecke von rd. 45 km zwecks Abhärtung durch einen Nachtmarsch zurückzulegen. Wir waren aber untrainiert, die Stiefel nicht eingelaufen, und statt Wollsocken trugen wir Fußlappen, die sich mangels Übung im Wickeln und des schlechten Sitzes der Stiefel wegen verschoben, so daß wir schon nach einem Drittel des Weges wie auf Eiern dahinwankten. Wehrmacht=LKW, die uns an sich im Lager hätten abholen sollen, ersparten uns das letzte Wegdrittel bzw. den Zusammenbruch und nahmen den maroden Haufen im Morgengrauen auf. Vermutlich war es Neuenburg, damals noch ein Dorf westlich Fulda, wo unsere Fahrt endete, und wir gleich in die zugewiesenen Unterkünfte bei Bauern taumelten. Das Bett meines Quartiers war unsauber und stank, was ich vor dem Einschlafen gerade noch registrierte.

An Nachmittag fühlten wir uns wieder zur Nahrungsaufnahme fähig, und dann nahm uns der Sanitäter vor; kaum einer, der nicht hühnerrei=große Blasen hatte, die aufgeschnitten und verarztet wurden. Eine meiner Blasen entzündete sich und machte mir wie anderen Wundgelaufenen noch eine Zeitlang zu schaffen.

Die Fußbehandlung fand zur allgemeinen Volksbelustigung im Freien statt. Anderntags wurden wir in einem provisorisch dazu hergerichteten Raum der Schule gegen Pocken und Typhus geimpft, wobei etliche umkippten. Meine letzte Impfung erhielt ich am 10.7.1945. Zwischen dieser und den ersten in Neuenburg gab es jährlich mehrere Impfungen gegen Typhus, Paratyphus, Ruhr, Cholera und Fleckfieber, und von der Impfung habe ich noch heute die Nase voll.

Wir blieben zwei Tage in jenem Dorf bei Fulda und erhielten zu unserem Erstaunen großzügig Ausgang, den ich natürlich trotz Humpelbein und Schmerzen nicht ausließ. In Fulda streiften schon Arbeitsmänner anderer Abteilungen herum. Plötzlich stand ich meinem Freund Achim Egeler gegenüber. Ich hatte ihn weder auf dem Blobach noch im Zug gesehen, da er in den Wagen saß, die in Bad Salzungen abgekuppelt worden waren. Der Chef von Achims RAD=Abteilung hatte vernünftigerweise auf einen nächtlichen Gewaltmarsch verzichtet, so daß keiner seiner Männer fußkrank war. Ich freute mich, in den kommenden Monaten wenigstens außer Dienst mit einem Freund der Heimat zusammenkommen zu können.

Am Morgen des dritten Tages ging es von Fulda weiter, nicht in Eilzugwagen diesmal, sondern in einem langen Güterzug über Gießen-Dillenburg-Köln-Aachen bis vor Maastricht, wo wir nach 24stündiger Fahrt früh

am Morgen ankamen und für ein paar Stunden auf einer Wiese kampierten. Am Nachmittag holte uns eine LKW-Kolonne ab, die Artilleriemunition transportierte. Wir tronten recht unbequem auf Kartuschenkörben, Granat- und Munitionskisten und kamen uns heldisch vor. Bei der nächtlichen Durchfahrt einer größeren Stadt stoppte ein feindlicher Luftangriff unsere Kolonne. Die Detonation von Bomben jagte uns von der brisanten Ladung hinunter. Ein Stück abseits beobachteten wir das Spiel der Flak-scheinwerfer und die Versuche der Flakgeschütze, die zwei oder drei Bomber zu treffen, die immer wieder den Lichtbündeln entkamen. Als unvermittelt in unserer Nähe Flaksplitter zu Boden prasselten, trieb uns der erfahrene Wehrmacht-Begleitunteroffizier barsch in Deckung. Danach rollten wir unbehelligt über Hasselt-Löwen nach Brüssel und von dort wieder mit einer Militärkolonne über Mecheln nach Antwerpen. An den Zielorten luden wir Nachschubgut ab, um oder auf - harte Arbeit, vor allem für ehemalige Schüler.



Verladearbeiten:
 Unterfeldmeister Böhme
 u. Deutschlands schönster
 Feldmeister mit einem
 Wehrmacht=feldwebel
 <I>

Von Antwerpen rückte unsere Abteilung, jetzt K 2/288 und von unseren Führern stolz Kompanie genannt, zu irgendeinem, etliche Tage dauernden Einsatz ab. Die Fußkranken, darunter ich, blieben als Nachkommando zurück und futterten Pampelmusen, Bananen und Apfelsinen, die wegen Mangel an Transportmitteln auf Schiffen zu verfaulen drohten. Anschließend verlegten wir in den Raum Cambrai/St. Quentin.

Es war ein unruhiges Hin und Her. Manchmal, wenn wir nach kurzer Ruhe von blankem Holzfußboden wieder aufgescheucht wurden, dachte ich sehnsüchtig an die strohgefüllten Bettsäcke und regelmäßigen Schlafenszeiten im Lager zurück. Außerdem wurde die Verladerei mit der Zeit langweilig, auch wenn es immer mit 'Hopsa' gehen mußte. So freute ich mich, als wir den Auftrag bekamen, bei der Wiederherstellung der stark zerstörten Gleisanlagen des Bahnknotens St. Ghislain südwestlich Mons den Eisenbahn pionieren zu helfen. Meine Mitwirkung war allerdings kurz, und das zu meinem Glück.



Bahnhof St. Ghislain <I>



Abgestellte P 8 (Reparationsloks) <I>

Zunächst ärgerte ich mich, daß ich unvermittelt hohes Fieber bekam, und sich an meinem linken, inneren Unterschenkel vom Fuß her aufwärts eine harte, rote und flechtenartige Geschwulst, verbunden mit Anschwellen der Lymphdrüsen bildete. Ich kam ins Lazarett, wo man es Thrombose nannte (was es wohl kaum war), das Bein schiente und mit Ichthyolsalbe behandelte. Vermutlich dürfte es auf eine Infektion mangels fachgerechter Versorgung der Nachtmarschfolgen zurückzuführen gewesen sein. Denn unser Sanitäter war in Sachen Medizin nicht sonderlich versiert.

Wie auch immer, der etwa achttägige Lazarettaufenthalt in St. Ghislain bewahrte mich vor der Teilnahme an einer üblen Geschichte. Unser Trupp stieß, bei Aufräumungsarbeiten sich selbst überlassen, auf einen Schuppen, der ein Faß mit hochprozentigem Schnaps barg. In kürzester Zeit waren alle sinnlos betrunken; die meisten haute es einfach um. Sie kamen mit einem Anschuß davon. Drei aber traf es härter. Zwei davon hatten eine gerade wieder hergerichtete Stellwerkanlage demoliert, wodurch der provisorische Zugverkehr unterbrochen wurde; den Dritten erwischte ein Feldweibel, wie er einer der herumliegenden Schnapsleichen in den offenen Mund pinkelte. So befanden sich diese drei 'im Bau', als ich zurück kam. Ich sah sie nicht wieder, weiß aber auch nicht, welche Strafe sie erhielten.

Und Strafen hagelte es damals. Die Kampfhandlungen in Frankreich waren beendet, und alles sollte vermieden werden, was die Bevölkerung brüskierte. Beim Morgenappell vor Ausgabe der Tagesbefehle verlas der Führer vom Dienst stets eine Liste verhängter Urteile wegen Diebstahls oder sonstiger Übergriffe, auch wegen unerlaubten Entfernens von der Truppe. Arbeitsmänner waren kaum unter den Übeltätern, da wir aber zur Wehrmacht=Heeresgruppe B gehörten, erfuhren wir zur Abschreckung eben auch das Sündenregister der 'richtigen' Soldaten.

Unser Dienstbetrieb wickelte sich nun kommoder und mit viel Freizeit ab. Wir bekamen Kontakt mit der uns keineswegs unfreundlich gesonnenen Bevölkerung. Meine guten französischen Sprachkenntnisse zahlten sich aus. Ich hatte sogar ein amouröses Abenteuer, das erste 'perfekte' meines Lebens. Zu Hause hatte es infolge zäher Ringkämpfe oder endloser Palaver stets am Punkt auf dem i gefehlt. Hier in St. Ghislain nahm mich ein nettes Mädchen einfach bei der Hand, führte mich zu einer als Rumpelkammer benutzten Kegelbahn und dort bei offenen Fenstern ohne Umstände in die Grundkenntnisse der Liebe ein.

Des freizügigen Lebenswandels und daraus resultierender Gefahren wegen fand regelmäßig nachmittags etwas statt, das wir 'Schwanzappell' nannten. Wenn die 'Kompanie' in Turnhose angetreten war, schritt der Sanitätstruppführer mit dem jeweiligen Feldmeister vom Dienst die Reihen ab. Dann hieß es "Hosen runter, Vorhaut zurück!" An sich ging es ja nur um Früherkennung möglicher Geschlechtskrankheiten. Der Sani achtete aber auch auf Sauberkeit. "Sie Schwein," konnte man ihn gelegent-



lich hören, "wenn ich Sie noch einmal mit Nillenkäse erwische, gibt's zehn Eiskalte mit Händeklatschen." Uns 'Schweinen' machte das viel Spaß. Wir röhren ob solch saftiger Redensarten vor Vergnügen und fühlten uns alles andere als beleidigt. Was mich, einst so schamhaftes Würstchen betraf, hatte ich meinen Anpassungs=Schnellkurs mit Erfolg absolviert. Längst zog ich den gemeinschaftlichen Don-

nerbalken jedem Soloklo vor, zumal es dortzulande nur sehr eigenartige Klos gab. Man hockte sich über ein Loch im Boden, und statt Papier hatte man Wasser zu nehmen; zweifellos ein Verfahren, das nicht ohne Vorzüge ist, jedoch für uns ungewohnt.

Aber wie viel Ungewohntes nahm ich mittlerweile gelassen hin, und mit Bedauern konstatierte Unterfeldmeister Böhme, ich sei ein übler 'Schlot'



'Schlot' H.J. Ritzau i.d. Mitte <I>

geworden, was sich nicht bestreiten ließ. Leider muß ich gestehen, daß mir die Metamorphose sogar Vergnügen bereitete. Von meinem Großvater mütterlicherseits habe ich die Neigung zu Deftigkeit geerbt, um es so zu nennen. Jedenfalls würde ich lügen, wenn ich behauptete, mich zum 'Schlot' lediglich aus Notwehr durchgerungen zu haben. In unserem bunt zusammengewürfelten Haufen

nicht nur Nordthüringer, sondern auch einiger aus Linz, Nürnberg und Saarbrücken war ich nach dem Abgang Rudi Döges der einzige Abiturient in der Abteilung, die Führerschaft vermutlich einbezogen. Die meisten von uns waren zwar grundsolide Burschen, ein paar jedoch recht üble Typen, für die ich ohne meine Wandlung und nach Lockerung der Disziplin zum bevorzugten Objekt gemeiner Späße geworden wäre.

Und die Disziplin sank mit dem Ansehen unserer, im Lager als Halbgötter bewunderten Führer von Einsatz zu Einsatz. Wir amüsierten uns mehr oder weniger offen, wenn ein simpler Wehrmachtsunteroffizier unseren Feldmeistern kühl Anordnungen gab, und diese stramm "Jawoll, Herr Unteroffizier" sagten. Unsere Schadenfreude war z.T. die Quittung für Unfähigkeit.

Wir hatten vorzügliche Arbeiter in unseren Reihen, und diese schmissen die 'Chose'. So traten unsere Führer immer weniger in Erscheinung, und wir waren viel zu häufig uns überlassen, was durchaus seine Kehrseiten



Der Führertisch <I>



Arbeitspause <I>

hatte. Nicht nur das gefährliche Besäufnis in St. Ghislain wäre bei straffer Führung vermeidbar gewesen, es passierte noch viel mehr, teils Kleinigkeiten, teils Handfestes.

Auf der Suche nach Informationen über die RAD=Führerschaft stieß ich im Großen Brockhaus 16. Aufl. Bd. 1 auf den Satz "Mangel an geeigneten Führern in erforderlicher Zahl." Meine Eindrücke scheinen also nicht nur subjektiv gewesen zu sein. Vor Aufgaben gestellt, die über das Lagerleben hinaus gingen und Improvisationen mit Organisationstalent erforderten, versagten viele von ihnen. Alles in allem war es ein Glück für uns, daß der Blitzfeldzug von 1940 nicht anders verlief und zur Bewährungsprobe wurde.

In St. Ghislain hatten wir Arbeitsmänner dann auch Muße, uns menschlich näher zu kommen, und wir füllten die Zeit sogar mit künstlerischen Darbietungen. Ungeahnte Talente stellten sich vor, so ein verfetteter Jüngling, der Sänger werden wollte. Er schmetterte am liebsten lauthals Lehar=Melodien. Zauberer und Akrobaten gab es ebenfalls. Einer, es könnte ein Saarländer namens Cartes gewesen sein, entsetzte mich, indem er sich, ohne zu bluten oder Schmerz zu zeigen, eine lange Nadel durch Hals und Backen bohrte.

Mit einem aus unserer Gruppe, Leopold Victor aus Stolberg am Harz, schloß ich Freundschaft. Als einer der Tüchtigsten und Zuverlässigsten war er zu unserem Stubenältesten ernannt worden und führte in unseren Quartieren das Kommando. Lagen wir auf Stroh, galt strengstes Rauchverbot, woran sich niemand hielt. Ausgerechnet der vorbildliche Leo wurde vom Truppführer vom Dienst einmal rauchenderweise erwischt und als Stubenältester abgesetzt, später aber doch zum Vormann ernannt.

Von St. Ghislain verlegten wir nach Grimbergen nördlich Brüssel und bekamen hier als Quartier ein verkommenes Schloß. In der Nähe befand

sich militärisches Areal, das zu einem Flugplatz für die Auseinandersetzung mit England hergerichtet wurde. Das ehemalige Truppenübungsgebiet war bereits zur Start- und Landebahn ausgebaut. Wir sollten abseits dieser splittersichere und getarnte Boxen für Jagdflugzeuge anlegen. Luftwaffen=LKW holten uns im Schloß ab und brachten uns wieder zurück, stets in halsbrecherischer Fahrt.

Zuerst half ich bei der Gruppe, die große Steine zum Wegebau mit dem Vorschlaghammer zerkleinerte. Die Erschütterungen hielt mein Gehirn nicht aus. Ich bekam fürchterliches Kopfweg. Daraufhin teilte man mich der Gruppe zu, die Säcke mit Sand füllte zum seitlichen Splitterschutz der Flugzeugboxen. In den Arbeitspausen schlief ich sofort ein. Tagelang ohne Sonnenschutz bei glühender Hitze Sand schaufeln und zentnerschwere Säcken tragen, strapaziert auch mächtig. Ich war froh, als ich zum Rasenschneidkommando kam, das mit Schneid- oder Haumessern viereckige Rasenplaggen ausheben mußte, mit denen die Flugzeugboxen gegen Sicht von oben abgedeckt wurden.

Dieser Job wäre mir beinahe zum Doppelverhängnis geworden. Eines Abends, als wir uns vor der Rückfahrt ins Schloß am Bach wuschen, erlaubte ich mir einen Spaß. Ich ließ vor einem über das Wasser gebeugten, sich wuschenden Kameraden unseres Kommandos einen Stein in den Bach plumpsen, wodurch er naßgespritzt wurde. Die Reaktion war für alle unbegreiflich. Auch ich dachte zunächst, der Bespritzte wolle mich jetzt zum Ausgleich in den Bach schmeißen oder vermöbeln und lief lachend weg. Da hörte ich hinter mir die anderen aufschreien und machte einen Satz zur Seite. Haarscharf fuhr das schwere Messer an mir vorbei, das der humorlose Kamerad im Jähzorn nach mir geworfen hatte. Er war dann genauso entsetzt über seine Tat wie wir anderen und zu jeder 'Wiedergutmachung' bereit, wenn nur nichts gemeldet würde. Es blieb natürlich unter uns, und mir genügte es, mit dem Schrecken davongekommen zu sein.

Kurz danach hatte ich abermals Veranlassung, dem Glück zu danken. Ab und an gab es Fliegeralarm, uns nicht unangenehm, weil wir dann in Deckung gehen und pausieren mußten. Feindliche Flugzeuge bekamen wir nicht zu Gesicht, bis zu dem Tage, an dem ich mich ziemlich weit in eine angrenzende, sehr große Obstbaumplantage verkrümelt und dort aufs Ohr gehauen hatte. Was mich weckte, wußte ich nicht, auch war ich ohne Ahnung, wieviel Zeit vergangen war. Daher begab ich mich eilends und erst halbwach auf den Rückweg. Unvermittelt rauschte es in der Luft, und dann detonierten vom Flugplatz her auf mich zu ein paar Bomben, vermutlich ein zu spät ausgeklinkter Reihenwurf, der vor allem aus den Obstbäumen Kleinholz machte. Ein Splitter streifte meinen Oberarm. Ich blutete kräftig und hatte nicht einmal ein Hemd an. Nur ein Taschentuch, nicht sehr sauber, konnte ich auf die Wunde drücken. Ich durfte aber auch meinen allzu reich bemessenen Ausflug nicht zugeben, insbesondere da uns das Betreten der Obstplantage streng verboten war. Also

erzählte ich, beim Fallen der Bomben vor Schreck durch einen Zaun gesprungen zu sein, und ein herausragendes Drahtstück habe mir den Arm aufgerissen. Der Luftwaffenarzt, der mich versorgte, grinste wissend und wollte den seltsamen Zaun sehen. Im übrigen ginge es ihn nichts an, sagte er, so könne er wenigstens einmal etwas für uns Küken tun, sozusagen ein Dank der Luftwaffe an den Arbeitsdienst.

Bevor ich verwundet wurde, traf ich mich manchmal mit Achim Egeler, und wir gingen schwimmen in einen der kleinen Kanäle, Grachten genannt. An sich war das auch verboten, weil diese fast stehenden Gewässer noch von den Kampfhandlungen her durch Leichen verseucht sein sollten. Tatsächlich stießen wir dann einmal auf eine und befolgten forthin das Verbot. Der wenig schöne Anblick der Wasserleiche hatte uns den Spaß verdorben.

Mit meinem verplasterten Arm landete ich wieder einmal bei der Statisterie. Da jedoch der Flugplatz fertig war, und es für uns in der Umgebung keine Aufgabe mehr gab, produzierten unsere Führer sowieso vornehmlich Beschäftigungstherapie. Von Interesse für sie waren allein die Auserwählten, die zum angekündigten 'Reichsparteitag des Friedens' gebimst wurden - für die Katze, denn jener Reichsparteitag fand ja mangels Frieden nicht statt, ebenso wenig das Unternehmen Seelöwe, Hitlers geplante Reaktion auf die britische Ignorierung des deutschen Friedensangebotes.

Die Auserwählten, darunter Leo, klopften also Spatengriffe, und ich, der ich nicht zu dieser Elite zählte und die Beschäftigungstherapie satt hatte, erfand mit einem kleinen Klügel ein Drückebergersystem. Wir mogelten bei der Arbeitseinteilung so, daß niemand hinterher wußte, wo wir sein sollten und verzogen uns nach dem Morgenappell auf das Dach des Schlosses.



Schloß Grimbergen
Von diesen Zinnen...<I>

Keiner vermißte uns, aber wir mußten den ganzen Tag bei Selbstverpflegung, Karten spielend, schlafend oder Schundromane lesend, oben bleiben. In der 'Not' protzten wir über die Zinnen ab. Das ging auch - mit Festhalten -, aber es beendete unsere alltägliche Idylle. Zwecks Auslüftung stellten nämlich manche ihr Kochgeschirr, wie die blechernen Eßnapfe der Soldaten seit eh und je heißen, auf die Fenstersimse, und einmal traf einer von uns ins 'Schwarze'. Abends gab es ein fürchterliches Geschrei: "Welche Sau hat in meinen Freßnapf

geschissen?" Bei der anschließenden Untersuchung kam zwar nichts heraus, aber das Zinnenspiel war nun fini. Künftig ging der Truppführer vom Dienst auch dort seine Runde.

Den Unterführern gefiel diese verzwickte Route wenig, und sie waren daher ebenfalls über eine jähe Wende unseres Daseins recht froh. Bei einem feierlichen Appell erhielten wir alle ein Anerkennungsschreiben des Wehrmacht-Oberquartiermeisters von Belgien, außerdem fanden einige Beförderungen statt, und wenige Tage darauf wurde ich mit einer hässlichen Bemerkung des verlesenden Feldmeisters entlassen.

Meines Wissens war ich der einzige unserer Abteilung, der anordnungsgemäß als angehender Hochschulstudent jetzt schnell zum Studium kommen sollte. Die anderen, ausgenommen die Führer und Stammpersonale, kehrten aber auch nicht ins Lager zurück und wurden ebenso wenig von der Wehrmacht übernommen.

Ich erfuhr das später brieflich von Leopold Victor. Heute weiß ich, daß nicht nur die RAD-Männer entlassen, sondern auch die Soldaten von achtzehn Heeresdivisionen zur Arbeit in die Heimat beurlaubt und siebzehn Divisionen aufgelöst wurden. Hitler hatte an sich eine noch weiterreichende Reduzierung des Heeres im Sinn, aber die hohe Generalität sah die Lage realer und setzte sich in diesem Falle durch.

In Brüssel traf ich weitere Entlassene, darunter Achim Egeler, und wir fuhren zusammen über Köln nach Kassel. So genau ich mich an die Fahrt von Fulda nach Belgien erinnern kann, von der Heimreise weiß ich absolut nichts mehr. Meine Erinnerung beginnt erst wieder in Kassel, wo Achim und ich mitten in der Nacht ankamen und für Stunden kein Zug mehr in unsere Richtung fuhr. Achim rief seinen Vater an, der uns von Mühlhausen mit dem Auto abholte, die erste Privatfahrt eigens für den Nachwuchs! Ich weiß auch noch, daß er mit der Begründung, schneller heimzukommen, den längeren Weg über die Autobahn wählte. Wahrscheinlich wollte er uns mit dem 20 km-Stück Autobahn bis Hann. Münden nur eine Freude machen. Denn schneller war der direkte Weg auf der Reichsstraße über Eschwege. Gegen 3 Uhr früh setzten sie mich bei uns ab.

So habe ich die wenig attraktive Arbeitsdienstpflicht 'Am Ende der Welt' sehr abwechslungsreich und statt mit sechs vollen Monaten in rund einem Vierteljahr hinter mich gebracht.

Ganz so, wie ich meine häusliche Welt verlassen hatte, fand ich sie bei meiner Rückkehr nicht mehr vor. Es war eine neue Frau im Hause, und mein Vater wieder verheiratet. Im zweiten der beiden kurzen Briefe, die er mir unter der Feldpost Nr. 13181 schrieb, teilte er mir die Tatsache mit, außerdem daß er sich zur Teilnahme an seiner Hochzeit vergeblich um Urlaub für mich bemüht habe. Da mein Vater in soldatischen Gepflogenheiten nicht unerfahren und kein Dummkopf war, zudem nichts

zu dieser überhasteten Eheschließung drängte, mußte ihm klar sein, daß er ein paar Wochen mit seiner Wiederverheiratung warten mußte, wenn er mich tatsächlich dabei haben wollte. Er mußte auch wissen, daß von meiner Seite kein Ärger zu erwarten war. Ich hatte seine neue Frau bereits flüchtig kennengelernt und mochte sie ganz gern.

Die Geschichte mit meinem Vater und mir wäre ein Kapitel für sich, das nicht einmal mit seinem Tod im Jahre 1963 endete, aber es gehört nicht zum Thema, und so übergehe ich es. Ich will auch nur streifen, was ich im Jahr nach meiner Entlassung vom RAD tat:

Zunächst praktizierte ich als angehender Hochschulstudent der Fachrichtung Maschinenbau in verschiedenen Betrieben meiner Heimatstadt, unter anderem bei den städtischen E=Werken, Abteilung Straßenbahn. In meiner Freizeit erlernte ich die Kunst des Motorwagenfahrens und legte meine Fahrprüfung ab.

Dann immatrikulierte ich an der TH Karlsruhe, wurde Fuchs der akademischen Verbindung Palato-Sinapia, damals Kameradschaft 'Rote Erde' benannt. Uniformen habe ich keine zu Gesicht bekommen, und auch sonst ging alles im Geiste der Tradition vor sich, mit täglichem Steh=Convent pünktlich 10 Uhr am Hauptportal der TH, offiziellem Mittagessen im Haus, bei dem schlechtes Benehmen jeweils 10 Pfennige in die Kasse kostete, und abendlichen Riten bzw. gemeinsamen Vergnügungen.

Auch das wäre eine Geschichte für sich - eine vergnügliche. Ich habe sie zwar bereits geschrieben, muß sie hier aber leider auch weglassen. Berichte ich nur noch, daß ich in den Semesterferien nach Fürth dienstverpflichtet wurde. In der Flugzeugreparaturfabrik Bachmann, von Blumenthal & Co sollte ich mich vom 4.8.-27.9.1941 nützlich machen, und außer mir noch andere Studiker, auch Mediziner, mit denen ich aneinander geriet, weil sie mir von der Gynäkologie hinterhältige Schweinereien erzählten.

Sehr beglückt über uns Studenten war man in dem wehrwirtschaftlich wichtigen Betrieb nicht. Ich als angehender Techniker weckte zunächst Hoffnungen, und der Meister fragte mich, was ich könne. Da ich etwas leisten wollte und bei der Straßenbahn auch mitgeholfen hatte, Schienen zu verlegen und Stoßlücken zu verschweißen, schlug ich vor, mich einem Schweißer zuzuteilen. Das gab eine vollendete Pleite. Bei Schienenstößen war eine Batzerei nicht so schlimm, da die Nahtstellen nachträglich glattgeschliffen wurden. Im Flugzeugbau genügte meine Stümperei nicht. Nun, ich wurde dann doch irgendwie nutzvoll verwendet. Feilen konnte ich seit meinem Praktikum ganz gut, und das war auch etwas wert. Ich bezweifle allerdings, die relativ gute Bezahlung verdient zu haben.

Die Menge der beschädigten Maschinen, die auf einem weiten Feld hinter den Fabrikgebäuden herumstanden und auf Reparatur warteten, bedrückte mich. Nach meinen Erfahrungen des Feldzuges von 1940 und den Propagandaparolen durfte das doch nicht sein. Meine Arbeitskollegen klärten mich drastisch auf: "Alles Scheiße," sagten sie. "Mit den Dreckdingern da ist kein Blumentopp zu gewinnen."

In Fürth gefiel es mir überhaupt nicht. Es gab keinen Bummel wie in jeder besseren mitteldeutschen Stadt noch damals, wo man leicht Bekanntschaften machen konnte. Mir kam Fürth langweilig und farblos vor, eine Stadt im Schatten Nürnbergs, wo ich dann auch manchen Abend verbrachte.

So tat es mir nicht leid, daß die kriegerischen Ereignisse im Osten meinen Aufenthalt hier vorzeitig beendeten. Am 20.9. bekam ich ein Telegramm meines Vaters, demzufolge ich zwecks Einberufung sofort nach Hause zu kommen hätte. Ich fuhr noch am selben Abend und sollte es nicht mehr schaffen, meine Angelegenheiten in Karlsruhe zu ordnen. Mit Datum vom 23.1.1942 erhielt ich ein Schreiben der TH Karlsruhe, das mich zur Exmatrikulation aufforderte, weil ich zum Wintersemester 1941/42 keine Vorlesungen belegt hätte. Im Fall einer Einberufung zum Wehrdienst bäte man um den Nachweis, damit man mich als beurlaubt führen könne. Ich entschuldigte mich meiner Säumigkeit wegen und fügte eine Bestätigung meines neuen Status bei.

Verpflichtungsbescheid

auf Grund der Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung vom 13. Februar 1939 (RGBl. I S. 206) und der Dienstpflicht-Durchführungsanordnung vom 2. März 1939 (RGBl. I S. 403).
Abd. Nr. 234/43373.
Ber.Gr. 5 n 1 b

Herrn
Frau Studierender Hans Joachim Ritzau, geb. 28.4.22
Fräulein (Der- und Junger)

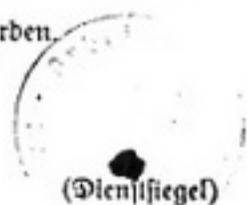
in Karlsruhe
Rudolf- Straße 8
T. H. Karlsruhe

Sie werden hiermit
für die Zeit vom 4.8.41 bis 27.9.41
zur Dienstleistung — ~~Verpflichtung~~ als Werkstudent
bei Bahmann, von Blumenthal & Co, Fürth i. Bay. verpflichtet.
(Betrieb, Grundaufstellung)

Sie haben sich am 4.8.41 um Uhr in
(Ort)
bei obiger Firma
(Straße)

zur Arbeitsaufnahme zu melden.

Die Hinweise auf der Rückseite sind zu beachten. Die Arbeitsbedingungen sind Ihnen bekanntgegeben worden.



(Dienststempel)

Karlsruhe, den 21.7.41
Arbeitsamt Karlsruhe

gez. i. A. Geib
Pa. Bahmann, von Blumenthal & Co, Fürth i. Bay. (Arbeitsamt)

2. Wiedereinberufung und Grundausbildung bei der 1. Kompanie des Eisb.Pi.Ers.Btl. 3 in Hanau - KOB=Lehrgang und Schikurs in Schönwald

Zu Hause ärgerte ich mich erst einmal über die in meinem Gestellungsbefehl vorgesehene Waffengattung samt Garnisonsort. In bester Absicht hatte man mich zur Flak im nahen Gotha einberufen. Ich aber wollte fremde Luft schnuppern und nicht zu den 'Schlipssoldaten', wie die Angehörigen der Luftwaffe ihrer Uniform wegen allgemein hießen, sondern zu den Eisenbahn pionieren.

Ich ging also beschwerdeführend zum Wehrbezirkskommando, wo man mir erklärte, die Sache ließe sich jetzt nicht mehr ändern, und Gotha wäre doch nicht übel. Ich könnte am Wochenende nach Hause fahren und der Dienst bei der Flak sei auch ganz angenehm. Daraufhin wandte ich mich an Achim Egelers Vater, der als Major d.R. beim Generalkommando in Kassel amtierte und einflußreiche Offiziere kannte. Diese hatten, da ich mich ja nicht drücken wollte, Verständnis für mein Anliegen, und so wurde mein Einberufungsbefehl zurückgezogen und neu ausgefertigt.

Nach einigen Tagen waren die Formalitäten erledigt, und ich stand wieder vor der Barriere des Geschäftszimmers im Wehrbezirkskommando. Die Herren nannten mich einen armen Irren und fragten, ob ich mir klar wäre, was ich mir eingehandelt hätte. Aber des Menschen Wille sei sein Himmelreich, und sie wünschten mir bei 'Preußens Schleifsteinen' viel Spaß. Den hatte ich dann auch!

Ich kam nach Hanau zur 1. Kompanie des Eisb.Pi.=Ersatzbataillones 3. An sich wurden Bataillonsnummern mit römischen Ziffern geschrieben. Da es sich hier aber um die Heimateinheit eines Regimentes handelte, hatte die Nummer des Ersatzbataillones von der Grundregel abweichend eine arabische Ziffer, und in der 1938-40 erbauten Eisenbahn pionierkaserne war auch Platz für ein Regiment.

Die 1./3 wurde von einem dicklichen Reservehauptmann geführt, den wir selten und meist nur zu Pferde zu Gesicht bekamen. Den Dienst leiteten die beiden Kompanieoffiziere. Leutnant Körner, aktiver d.h. Berufsoffizier und der Dienstältere vertrat den Chef und kümmerte sich um die ausgebildeten Stammanschaften, Leutnant Ebel, gerade von der Waffenschule gekommen, Reserveoffizier und von Zivilberuf Lehrer um den Rekrutenteil der Kompanie. Mit Leutnant Ebel verdarb ich es sofort, weil ich unter Hinweis auf meine Teilnahme am Frankreichfeldzug das Ansinnen stellte, den Stammanschaften zugeteilt zu werden. Leutnant Ebel sah mich darob zunächst verblüfft an. Dann wurde er ärgerlich. Was ich mir denn dachte, und ohne richtige Grundausbildung könne ich kein Offizier werden! "Darauf verzichte ich," antwortete ich nicht ganz wahrheitsgemäß. "Das entscheiden nicht Sie!" fauchte mich Leutnant Ebel an und scheuchte mich weg.

Bald danach ereignete sich die zweite, nicht von mir provozierte Kollision. Einer der Feldwebel ließ mir durch unseren Gruppenführer ausrichten, er habe mich zum Putzer auserkoren. So sehr mich das Kommißleben unter Druck setzte, war ich doch nicht mehr der unerfahrene Grünling von Fladungen. Ich wußte, daß nur Offiziere Anspruch auf einen Burschen hatten. Unteroffiziere mit oder ohne Portepeee konnten sich einen Putzer nur auf freiwilliger Basis nehmen, wie man zu diesem Posten überhaupt nicht kommandiert werden konnte. Immerhin war ich klug genug - ausnahmsweise - nicht auf mein Recht zu pochen, sondern an die Vernunft des Feldwebels zu appellieren. Ich begab mich nach Dienstscluß zu ihm, meldete mich zackig und erklärte, für mich sei die mir zugedachte Aufgabe keine Ehre, auch wenn ich ein paar persönliche Vorteile hätte. Es gäbe in unserer Gruppe jedoch mehrere, die das zu schätzen wüßten und gern täten. Der Feldwebel starrte mich an, brummte etwas und knallte mir die Tür vor der Nase zu. Damit war der Fall für mich erledigt.

Unser Stubenältester, gleichzeitig Stellvertreter des Gruppenführers, war der Gefreite Gunst aus Nordhausen, der 'Liebe Gott' in Person. Wir hatten ihn mit 'Herr' und 'Sie' anzureden. Er erledigte alles, was unserem Unteroffizier zu poplig war. So erteilte Gunst Gruppenunterricht, überwachte die Stubenordnung und führte uns zum Essen nach streng militärischem Kodex.



Unsere Rekrutenstube. Hinten stehend der 'Liebe Gott' in Person; vorn re. der Verfasser <I>

Der Tag begann mit Trillerpfeife und Gebrüll des UvD. Nach dem Wecken folgten Bettenmachen und Frühsport, und im Anschluß trieb uns der Herr Gefreite in den Waschraum, alles à tempo, d.h. im Laufschrift. Vor dem Abmarsch zum Frühstück im Kantinenblock prüfte Gunst die angetretene Gruppe auf Sauberkeit einschließlich der Fingernägel. In der Kantine, wo für die Unteroffiziere im Eßsaal ein Teil abgetrennt und für uns die Tische gekennzeichnet waren, gingen wir in Reihe am Essenausgabe=Gefreiten vorbei und empfingen unsere Portionen, zum Frühstück bzw. Abendessen Butter, Wurst, Käse oder Fisch. Brot, Marmelade und Senf standen zur Selbstbedienung auf den Tischen. Mittags gab es häufig Eintopf in beliebiger Menge, und bei mehrteiligen Speisen konnten Soße und Kartoffeln nachgefaßt werden. Manchmal hatten die ganz Verfresenen Glück, dem Küchenbullen mit ein bißchen Theater eine zweite Ration Wurst oder Fleisch abzuluchsen.

Mangel an Nahrung hatten wir jedenfalls nicht und waren ein, zwei Stunden nach dem Essen doch wieder hungrig. In den ersten Wochen lag das zum Teil an der knappen Zeit, die uns zum Frühstück und Mittagessen zur Verfügung stand, zum Teil am anstrengenden Dienst. Da also die Menge der Nahrungsaufnahme vom Tempo bestimmt wurde, gewöhnte ich mir Schnellessen an. Wir aßen auch nach der Devise 'Der Hunger treibt's rein'. So schmackhaft wie die Bundeswehrküche heute, war die der Wehrmacht nicht, vor allem schmeckte das Soda oft durch, mit dem Eintopf und Gemüse gewürzt wurde zwecks Unterdrückung allzu heftiger 'Frühlingsgefühle'.

Auf der Kleiderkammer ging es zwar rauh aber nicht schikanös zu. Wir mußten nicht untereinander tauschen wie beim Arbeitsdienst und konnten wiederholt zum Kammerbullen gehen, um passende Sachen zu bekommen. Als ich bei der Ausgabe von Socken grinsend nach Fußlappen fragte, verstand man das sehr richtig als Pflaumerei und piff mich an. Witze von Rekruten waren nicht geschätzt.

Der Tagesdienstplan hing am schwarzen Brett aus. Wir wußten also, was uns blühte. Nachdem der UvD die angetretene Kompanie dem Spieß gemeldet hatte, überzeugte sich dieser von Vollständigkeit und Ordnung, d.h. Vordermann und Richtung der Glieder. Da der Chef fast ausnahmslos erst später im Kompaniebereich auftauchte - er wohnte privat - meldete der Spieß Leutnant Körner, unterdessen Leutnant Ebel gelangweilt wartete. Nach Ausgabe der Tagesbefehle hieß es: "Stammanschaften wegtreten, Rekrutenkompanie rechts um, im Gleichschritt marsch!"

Wir marschierten dann zum Schießen oder Exerzieren, mit Gesang ins Gelände oder zum Wasserplatz. Das Unbeliebteste dort waren Pontonübungen. Zuerst mußten wir lernen, mit den schweren Dingen umzugehen. Da stieg dann ein Ausbilder oben auf den Boden des umgedrehten Pontons, und wir hatten ihn gleichmäßig zu heben und im Takt zu tragen, den der Ausbilder auf den Pontonboden schlug. Wehe, wenn der unförmige Kasten schwankte, und der Ausbilder herunterfiel.



Am Wasserübungsplatz <I>

Schlauchbootfahrten dagegen machten Spaß, wengleich es eine nasse Angelegenheit war. Der Umgang mit Brückengerät artete zu unserem Mißfallen stets in Hetze aus, von Geschimpfe begleitet. Dafür ging es auf dem Schießstand ruhig zu, da schlechte Schützen, in Sorge die geforderte Mindeststringzahl zu erreichen, ohnehin aufgeregt waren. Wurden sie dann noch angebrüllt, gab es die gefürchteten 'Fahrkarten', was auch nicht im Sinne der Ausbilder war. Meinem Schießbuch nach, das ich noch besitze, schoß ich gut, nicht unter 10 Ringe, manchmal sogar eine 12.

Auch beim Exerzieren hallten kräftige Kasernentöne über den Platz. Schleifen oder der Befehl 'Hinlegen' waren verboten. Das hieß 'Volle Deckung' und kam letztlich auf dasselbe heraus. Dennoch muß ich sagen, daß es bei aller Härte ohne Schikane zuging, und deswegen während meiner ersten Hanauer Tage ein paar Schleifer einer Nachbarkompanie abgelöst und an die Front geschickt wurden. Unser Kommandeur, den Erzählungen nach ehemaliger Rennfahrer, duldete schikanöse Exzesse nicht.

Manchmal wohnte auch unser Hauptmann, wie gesagt hoch zu Roß, dem Dienst kurz bei. Das imponierte uns mächtig, und dankbar waren wir ihm, wenn er uns nach längeren Geländeübungen die Regimentskapelle entsgeschickte, damit sie unseren abgekämpften Haufen mit schmissigen Märschen aufpulverte.

Mir gefiel der Unterricht am besten. In wie viele Teile der Karabiner 98 K oder die Pistole 38 'zerfiel' konnte ich bald im Schlaf herbeten, und gegen Ende der Grundausbildung überließ der Gefreite Gunst mir gelegentlich vertretungsweise sein Vorrecht zu unterrichten.



Unzeitgemäßes Rudiment der Tradition: Der Chef hoch zu Roß; dahinter das Fußvolk. In der Mitte der drei Zugführer Olt. Hermann (Übungsmarsch der 5./4 in Rumänien) <II>

Nachdem ich mich eingewöhnt hatte, benutzte ich fleißig die Kompaniebücherei und ließ mir auch Lesestoff schicken. Denn Ausgang erhielten wir erst nach vier Wochen und während der ein Vierteljahr dauernden Grundausbildung nur bis zum Zapfenstreich 22 Uhr. Erst am 14.2.1942 wurde mir ein Nachturlaubsbuch ausgestellt. Vom 22.2. bis 19.4. durfte ich insgesamt zwölfmal bis 24 bzw. 2 Uhr und einmal sogar bis 6 Uhr ausbleiben. Den Ausgang nutzte ich zu Konzert- und Theaterbesuchen in Darmstadt und Frankfurt, ausgenommen einen, bei dem ich Heini Geißler, mit dem ich mich angefreundet hatte, zu seinen Eltern in Kleinostheim begleitete.

Zum Jahreswechsel 1941/42 gab es Urlaub. Manche konnten über die Feiertage zu ihren Familien, manche bekamen länger Urlaub, von den Rekruten jene, die nicht bei den Stammanschaften blieben, sondern zur Auffrischung der Fronteinheiten abgestellt wurden, weil es von Rußland selten Regelurlaub gab, frühestens nach einem Jahr. Als Unverheirateter erhielt ich erst im Januar meine sechs Tage Sonderurlaub. Weihnachten hatte ich das Vergnügen, im Pionierpark und Sylvester am Kasernentor Wache zu schieben.

Nach meiner Rückkehr in die Kaserne wurde ich zu einer dreitägigen psychotechnischen Eignungsprüfung befohlen, an der über 100 Soldaten

des Regiments teilnahmen, die führerverdächtig waren. Die Eignungsprüfung bestand aus einem militärisch/sportlichen Freiluftteil mit Mutprobe und allerlei Aufgaben, ferner einem theoretischen Teil, in dem die geistige Beweglichkeit, Auffassungsgabe und der Bildungsstand geprüft wurden. Zu meiner Verblüffung erreichte ich die zweithöchste Punktzahl. Übertroffen wurde ich von einem der älteren Prüflinge, Pionier Pilz, der in Zivil Diplomingenieur war. Pilz schied jedoch auf eigenen Wunsch aus, weil er auf keinen Fall Offizier werden wollte.

Für etwa dreißig von uns begann dann in der Verfügungskompanie, geführt von Oberleutnant Tietze, der KOB=Lehrgang. KOB, d.h. Kriegsoffiziersbewerber, war eine neue Benennung, die der Kriegslage Rechnung trug, da angehende aktive Offiziere und Reservisten die gleiche Ausbildung erhielten. Man mußte sich auch nicht sofort für den aktiven Dienst entscheiden, was manche dennoch taten in der stillen Hoffnung, schneller befördert zu werden.

Die ersten vier Wochen des Lehrgangs standen unter dem Zeichen der Ausscheidung, weil nur etwa ein Drittel der Lehrgangsteilnehmer KOB werden konnten. In dieser Phase des Krieges waren die Ausfälle bei den Eisenbahnpionieren im Vergleich etwa zu denen der Infanterie noch gering. Außerdem wurden zu den Eisenbahnpionieren unverhältnismäßig viele Abiturienten oder beruflich qualifizierte eingezogen, so daß die Führerauswahl größer war als der Bedarf.

Die Leitung des Lehrgangs hatte ausgerechnet mein 'Freund' Leutnant Ebel übertragen erhalten. Ihm assistierte Unteroffizier Rath, frisch aber humorvoll. War ich während meiner Rekrutenzeit nicht mehr aufgefallen, nahm mich Herr Ebel jetzt gewaltig aufs Korn, und ich vermute, daß er mich liebend gern gefeuert hätte, wenn das Ergebnis der Eignungsprüfung für mich ein wenig anders ausgefallen wäre. So quengelte er mit seiner Falsettstimme dauernd an mir herum und machte mir die sauren Tage noch saurer. Denn nun wurden wir gebimst, daß uns, wie es in der Kommißsprache treffend heißt, 'das Wasser im Arsch kochte'. Hindernisbahn und Eskaladierwand gehörten zu unseren regelmäßigen Freuden, dazu anspruchsvollerer Unterricht, MG= und technische Maschinenausbildung, auch Gleisbau und etwas Eisenbahnerisches in Theorie und Praxis.

Zweimal wöchentlich fand ein mit Geländedienst verbundener, längerer Marsch statt. Blasen bekamen wir längst keine mehr, im Gegenteil, Singen und Marschieren bereitete uns viel Vergnügen, insbesondere, wenn wir Ortschaften passierten. Im 11 km südlich Hanau gelegenen Seligenstadt erspähten wir auf dem Rückmarsch eines Tages ein sehr hübsches Mädchen, und da ritt uns der Teufel. In der Hauptsache wollten wir Unteroffizier Rath ärgern, der uns an diesem Tage mächtig geschliffen hatte. Der lange Geißler, unser Flügelmann, stimmte leise ein verpöntes Lied an, und ehe es Rath verhindern konnte, schmetterten wir "Ich ging einmal spazieren..." oder gar das Frankfurter Hurenlied, daß es nur so

von den Häusern wiederhallte und Rath's Kommando "Lied aus" übertönte. Wieder im freien Gelände, erhielten wir die Quittung für unseren Spaß.

Wenig erfreute uns ein Kommandeurbefehl, demzufolge wir wöchentlich einmal im Kasino zu 'speisen' hatten, nachdem unsere Lehrgangsteilnehmerzahl auf 10 Mann reduziert worden war. Im 'Kaiser=Wilhelm=Gedächtnis=Rock' mit Schirmmütze unter dem Arm warteten wir vor Beginn des Mittagessens stehend in einem Seitenraum des Kasinos, bis uns der Lehrgangs=Offizier holte. Wir unterhielten uns beklommen flüsternd und bewunderten die elegante Zwanglosigkeit der in Sesseln sitzenden oder in Gruppen miteinander plaudernden Offiziere, die uns gar nicht beachtetten. Dann saßen wir am untersten Ende der langen Tafel, oben der Kommandeur, anschließend beidseitig in der Reihenfolge des Ranges die Offiziere. Ordonnanzen trugen in Schüsseln auf, aber genau dasselbe, was es auch in der Kantine gab.

Wie bei den Palato/Sinapen in Karlsruhe der Präside, eröffnete hier der Kommandeur die Tafel. Allerdings zeigte sich jetzt ein alters- und tätigkeitsbedingter Unterschied im Nahrungsbedürfnis. Die Leutnants und wir schnabulierten immer noch feste, wenn der Kommandeur das Besteck hinlegte. Vergaß er die stereotype Phrase "Lassen Sie sich durch mich nicht stören, meine Herren", ging ein Raunen durch den Saal und einer der oben sitzenden, älteren Offiziere erinnerte den 'Alten' dezent an seine Unterlassung den Hunger der Jugend betreffend. Denn im Kasino war es nicht statthaft, die nötige Nahrungsmenge schlingenderweise aufzunehmen.

Einen Sonnabendnachmittag verpatzte mir Leutnant Ebel, indem er mir nach einer Spindkontrolle nicht unverdient 'Maskenball' verordnete. Leutnant Ebel bewohnte eine Offizierswohnung im Block der 1. Kompanie. Diese modernen Kasernen waren so eingerichtet, daß jede Etage Platz für einen Zug bot. Für den Zugführer, normalerweise ein Leutnant, gab es am Ende des Ganges eine Art Appartement, Wohn- und Schlafzimmer, Küche, Klo und Bad, um einen kleinen Flur gruppiert, der durch eine Tür mit Klingel vom Gang zu erreichen war. Hier hatte ich mich im Dienstanzug zu einer bestimmten Zeit zu melden. Keine Sekunde zu früh oder spät klingelte ich, und dann ging es los. Leutnant Ebel sah auf seine Uhr, rechnete kurz und befahl mir, in einer festgelegten Frist mit einer anderen Montur zu erscheinen. "Und wehe", drohte er, "wenn Ihr Spind nicht aufgeräumt und abgeschlossen ist. Der UvD wird kontrollieren!"

Wir lagen jetzt zwei Blocks weiter, und ich kam diesen Nachmittag mit Umziehen und Rennen ganz schön ins Schwitzen. Wenn ich geklingelt und mich gemeldet hatte, warf Ebel erst wieder einen Blick auf seine Armbanduhr, dann hieß es unter anderem: "Ziehen Sie 'mal Ihren Rock aus!"

Ich will sehen, ob es hinter den Nähten sauber ist." Bunt durcheinander kam jede Garnitur mehrfach dran, und natürlich kochte es in mir, aber nach außen tat ich eiskalt. Dem Erwerb eines dicken Fells war diese Prozedur förderlich und das in Rußland später sehr nützlich.

Irgendwann hätte mich Ebel doch geschafft, wenn er nicht mitten im Lehrgang nach Rußland abkommandiert worden wäre. Wir bekamen einen neuen Leutnant, frisch von der Waffenschule. Er hieß Kellermann und wir bedauerten, als er bald von Leutnant Schmidt abgelöst wurde, der elegant und immer mit Plempe, d.h. Schleppsäbel, ging. Uns schwante Übles. Doch, wie wir bald merkten, soll man nicht nach dem Äußeren gehen. Im Gegensatz zum humorlosen Ebel, entpuppte sich Leutnant Schmidt als zwar strenger aber unpedantischer Vorgesetzter.

Ich besitze noch ein Autogramm von ihm. Wir mußten nämlich ein Merkheft führen, worin der Lehrstoff einzutragen war. Eines Tages kündigte uns Unteroffizier Rath an, Leutnant Schmidt wolle die Merkhefte sehen, nach Dienstschluß seien sie bei ihm abzugeben. Das traf mich hart, denn in meinem Merkheft stand fast nichts drin. Ich schmierte also schnell noch ein bißchen hinein und harrte mit Bangen der Folgen. Nichts passierte. Leutnant Schmidt verzichtete in meinem Fall lediglich auf eine Benotung und schrieb mir, datiert auf den 1.4.1942, mit Rotstift in das Heft: "Wenn das alles ist, sind Sie ein Muster an Faulheit". Am nächsten Tag bemerkte er spöttisch lächelnd: "Wollen wir doch heute einmal prüfen, ob der Ritzau kein Merkheft braucht."

Zweifellos hätte er mir auch das Gegenteil 'beweisen' können. Selbst der Beste hat Wissenslücken. Ein halbwegs intelligenter Vorgesetzter, der es darauf anlegte, konnte jeden seiner Untergebenen bloßstellen, und ich lernte genügend dieser Typen kennen. Die Quintessenz meiner diesbezüglichen Erfahrungen und Beobachtungen ist nicht gerade erhebbend: Bei Abhängigkeit von Vorgesetzten, sei es beim Kommiß oder im Beamtendasein, scheint die Bewertung von Leistung und Können oft vom Maßstab bzw. dem Charakter des Beurteilenden abzuhängen, das heißt von Wichtigkeit ist der persönliche Konnex.

Jedenfalls rückte ich im Hanauer Lehrgang wieder an die Bewertungsspitze, wurde am 1.5.42 zum Oberpionier ernannt und am 1.6. zum Gefreiten befördert. In den Tagen vom Ende des Lehrgangs bis zur Abstellung nach Rußland wurden wir als Ausbilder in der 3. Kompanie verwendet. Ob wir abermals umzogen, weiß ich nicht mehr. Ich glaube, wir behielten unsere zwei KOB=Stuben, in denen wir zehn Mann reichlich Platz hatten. Uns oblagen ja auch weiterhin Sonderaufgaben, wie zum Heldengedenktag Ehrenposten und zu Führers Geburtstag Sprecher zu stellen.

Zwei Ereignisse während des KOB=Lehrganges sind noch erwähnenswert, ein unerfreuliches und ein schönes. Das erste war die Vollstreckung eines Kriegsgerichtsurteiles: Tod durch Erschießen wegen Fahnenflucht, verbunden mit weiteren Delikten. Vom Vollzug waren Zuschauer ausge-

schlossen. Uns zehn KOB stellte der Kommandeur jedoch frei, der Erschießung beizuwohnen, was von einigen, darunter Heiner Geißler, angenommen wurde. Ich gehörte zu denen, die ablehnten. Soweit ich weiß, setzte sich das Erschießungskommando auch aus Freiwilligen zusammen.

Das erfreuliche Ereignis war ein zehntägiger Schikurs. Als Alibi für diesen dienten Rußland=Erforderungen, tatsächlich war es Vergnügen und Belohnung. Es wurden nämlich nur einige verdiente Männer im Mannschafts- und Unteroffiziersrang und wir, die KOB'ler, in Marsch gesetzt, insgesamt etwa 35 Mann. Die Führung hatte Leutnant Körner; der Kommandeur kam nur zwei Tage mit.

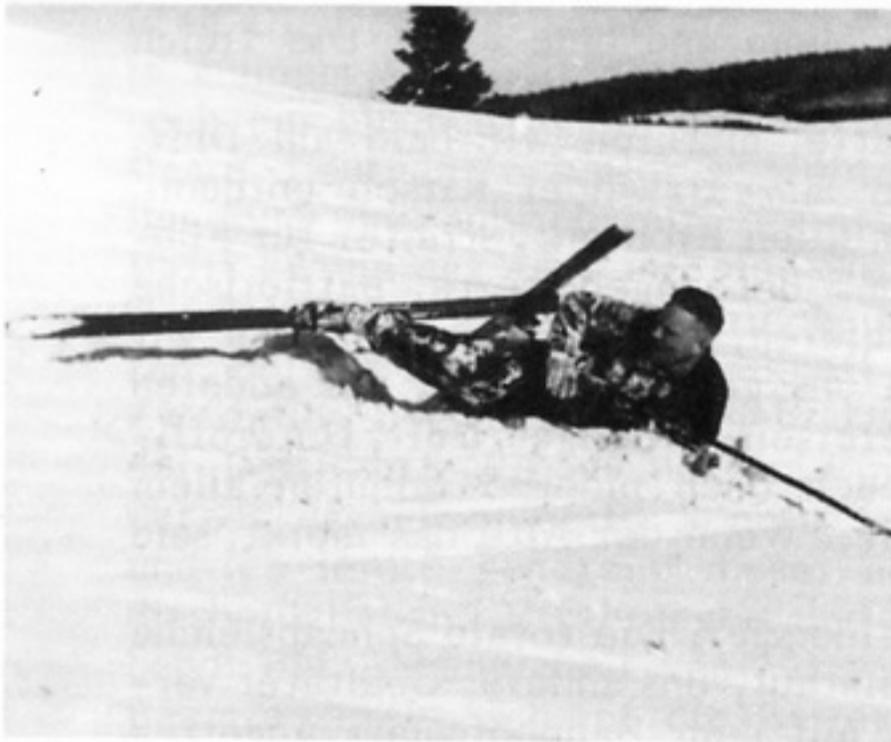
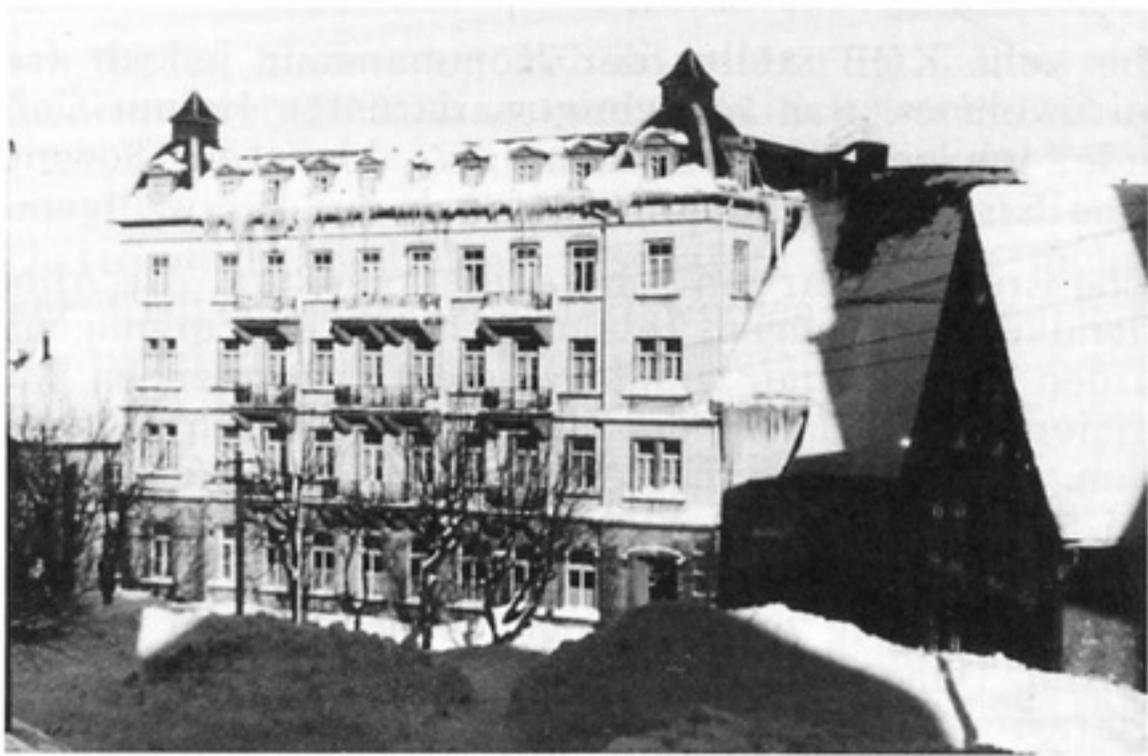
Wir hatten keine Ahnung, was uns erwartete, als wir mit den nötigsten Klamotten und kurzfristig empfangenen Schneeschuhen zum Bahnhof Hahnau marschierten. Daher überraschte es uns bereits, daß wir uns in Frankfurt einen Platz im gut besetzten D-Zug nach Freiburg-Konstanz selbst suchen durften. Ein alter badischer Schnellzugwagen war nicht so voll, und in einem Abteil saßen gar nur ein Mann und eine Frau. Die freien Plätze reichten für unsere engere Clique.

Wohin uns das Schicksal verschlagen hatte, merkten wir bald am Duft, der einem flüchtig verpfropften Ballon Schwarzwälder Kirsch entquoll. Und da wir ja, damals noch siegend an allen Fronten, 'Streiter für Führer, Volk und Vaterland' waren, bot uns der angeheiterte, patriotische Balloneigentümer an, so viel zu konsumieren, wie wir wollten. Als wir in Triberg ausstiegen, mußte einer von uns getützt werden, wir anderen schwankten und verbreiteten jetzt unsererseits würzigen Duft. Unteroffizier Rath stand entsetzt: "Man kann euch doch nicht 5 Minuten allein lassen!" Leutnant Körner sagte grimmig, "Wenn der Alte das merkt, seid ihr noch heute wieder in der Kaserne!"

Der 'Alte' war nämlich militanter Abstinenzler. Die totale Schnapsleiche wurde daher eilends im Bahnhofsklo verstaut, uns andere Übeltäter verbannte man in die hinterste Reihe der auf dem Bahnhofplatz angetretenen Kursusteilnehmer. Dann schickte Leutnant Körner dem Kommandeur einen ganz Nüchternen, die Schi=Abteilung stünde zur Meldung bereit. Nach dieser folgte eine kurze, leutselige Ansprache des Alten mit Abschreiten der Front und treuherzigem Blickwechsel. Unsere 'Fahne' wehte uns trotz der erwähnten Sicherheitsmaßnahmen ziemlich voran und bis zum Kommandeur, der darob schnupperte und erfreut feststellte, wie wundersam doch die Schwarzwälder Luft wäre.

Zum langen Aufstieg nach Schönwald lud uns dann Unteroffizier Rath noch einiges zusätzlich auf den Buckel. Er meinte, rücksichtslos und schadenfroh grinsend, wir hätten ja genug Energien getankt. Bei diesem Marsch zerbrach die militärische Ordnung vollkommen, und die 'pfundweise' Eintreffenden wurden vor Schönwald gesammelt, damit wenigstens der Einzug in den Ort einigermaßen soldatisch erfolgte.

Da wir im Geiste auf ein Massenquartier eingestellt waren, machte es uns vollends fassungslos, in dem großen Kurhotel, vor dem wir anhielten, unser Domizil für die kommenden Tage zu sehen. Es war fast leer, nur



Schönwald: Oben: unser Hotel / Mitte: Lt. Körner /
unten: Übungshang und der Verfasser <I>

etwa 50 weibliche Lehrlinge des Gaststättengewerbes, die Besitzerin und einige ebenfalls weibliche Gäste bevölkerten das große Haus. Auch im Ort herrschte akuter Männermangel, und als anderntags der Kommandeur dem Ruf der Pflicht gefolgt und abgereist war, brachen herrliche Zeiten aus.

Schilehrer gab es keine mehr in Schönwald. Wir übten in eigenem Ermessen. Leutnant Körner kannte Schisport nur vom Hörensagen. Ich, selbst mit bescheidenen Schi-Erfahrungen, gehörte zum knappen Dutzend derer, die am Idiotenhang Übungen vorliefen und Ratschläge erteilten. Nach wenigen Tagen überließen wir die Anfänger ihrem Geschick und machten Ausflüge mit Fuchsjagden in die Umgebung, am liebsten nach Schonach, wo es für uns Kuchen ohne Marken gab. Abends stieg friedensmäßiger Aprés-Schi mit Tanz in der Hotelbar, sofern wir nicht Intimeres vor hatten, was natürlich auch auf die Nacht verschoben werden konnte.

Viel geschlafen haben wir in diesem Paradies nicht, und trotz besten Essens fehlten uns am Ende der Schönwalder Tage etliche Pfunde Leibesgewicht. Der lieblichen Pflichten waren zu viele, und unser Leutnant, noch ledig, geriet sogar in ernstliche Bedrängnis. Eine reiche, jüngere Dame, die sich für länger im Ort einquartiert hatte, interessierte sich sehr für den gutaussehenden Offizier und lud ihn täglich zum Tee ein. Leutnant Körner, auch in Liebesdingen Anfänger, hatte Hemmungen, sich allein auf dieses glatte Parkett zu begeben. So sicherte er sich durch den Vorwand ab, aus Kameradschaftlichkeit abwechselnd immer zwei seiner Schäflein mitbringen zu müssen. Die Dame willigte gezwungenermaßen ein und dachte sich wohl ihren Teil. Wir murrten ob dieser Regelung unverhohlen, und nach etlichen Teebesuchen verdrückten wir uns, bevor Leutnant Körner zwei Anstands-Wauwas bestimmen konnte. Nun mußte er sein Abenteuer doch allein bestehen, sofern es überhaupt eines war. Er hätte es ruhig riskieren können, denn viel hatte er nicht mehr von seinem Leben. Knapp eineinhalb Jahre später, am 24.9.1943, fiel er bei Lipin.

Als wir zu unserem großen Bedauern nach einem rauschenden Abschiedsabend, an dem das ganze Dorf teilnahm und wir, obgleich bestens und teilweise mehrfach mit Mädchen versorgt, nun noch eine BDM-Tischdame zugeteilt bekamen, erheblich mitgenommen in Triberg den D-Zug nach Frankfurt bestiegen, standen etliche der jüngeren Schönwalderinnen trauernd auf dem Bahnsteig. Meine neu gewonnene Freundin Edith war die an Wuchs größte unter ihnen, und wenn ich mich nicht sehr irre, sah ich etwas abseits auch Leutnant Körners Schwarm.

Die Rückkehr zum Kasernenalltag schmeckte uns nicht besonders. Ein kleines Trostpflaster war Post von zu Hause, die zwischenzeitlich eingetroffen war, darunter für mich ein Brief meiner Freundin und späteren Frau Gerti. Da dieser Brief ein Schlaglicht auf die Nachhaltigkeit unserer politischen Erziehung wirft, will ich kurz darauf eingehen. Als Primanerin der Nordhäuser Oberschule für Mädchen hatte Gerti Aufsatzsorgen. Sie

schrieb mir, ich oder ein anderes "Opfer" solle ihr doch etwas verfassen zum Thema 'Das Wohl des Volkes ist das Ziel aller Politik, zu erläutern am Aufbauwerk des Führers'. Meine bedauernswerte Freundin, Tochter eines Hauptlehrers und Ortsgruppenleiters, klagte: "Es ist also etwas Politisches, und dafür kann ich mich nicht so leicht begeistern... Ich habe mir wohl schon Gedanken darüber gemacht, habe auch schon angefangen, aber ich habe keine Lust dazu."

Sie meinte Ihre Bitte durchaus ernst und gab mir dementsprechend den letzten Abgabetermin des Aufsatzes an. Sie schrieb mir auch öfters, wie schwer es sei, einen vernünftigen Gesprächspartner zu finden. Es gäbe so vieles, worüber sie sich aussprechen möchte, aber fast alle reiferen Männer wären eingezogen, ihr Vater sei zu sehr Idealist und deshalb in seinen Ansichten sehr einseitig.

Bald darauf erhielt ich meinen sogenannten 'Abstellurlaub' und Gerti dadurch für ein paar Tage den gewünschten Gesprächspartner. Allerdings befürchte ich, daß wir in diesen Stunden nicht gerade 'Vernünftiges' im Sinne von geistiger Problematik besprochen haben.

3. Zur 8./2 auf die Krim; Brückenbau vor Sewastopol; Verlegung in den Kaukasus; erster Rückzug mit Sperreinsatz

Zu Beginn der Großoffensive im Osten, die der Absicht unserer Führung nach endgültig die Entscheidung bringen sollte, leerte sich wieder einmal die Hanauer Eisenbahnpionier-Kaserne, und auch unsere Stunde schlug. Zuvor durften wir in Urlaub fahren. In Mühlhausen hielt es mich nicht lange, denn ich mußte ja eine junge Dame in Wolkramshausen bei Nordhausen aufmuntern. Leider endete unser Beisammensein vorzeitig. Wir tanzten gerade nach den neuesten Schlagern allein in der elterlichen Wohnung, als das Telefon klingelte. Es war mein Vater, der mir durchgab, eben sei ein Telegramm von unserem Hanauer Spieß, Hauptfeldwebel Ehrenfried, gekommen, demzufolge sich der Gefreite Ritzau am folgenden Tag, dem 30.6.1942 bis 13 Uhr bei der Kompanie zu melden hätte.

Da war keine Zeit zu verlieren. Schnell umgezogen, schwang ich mich aufs Rad und fuhr durch die Nacht nach Hause. 4.30 Uhr saß ich im Zug und hoffte, daß der Berliner SFR Verspätung haben würde. Bei der miserablen Fahrplanlage, die sich erst mit dem letzten Kriegsfahrplan besserte, wäre ich sonst nämlich zu spät in die Kaserne gekommen. Dort empfing man mich leicht pikiert: "Was wollen Sie denn hier! Wir haben Ihnen doch noch 'mal telegraphiert!"

Nach Aufgabe des ersten Telegramms 17.50 Uhr in Hanau (20.10 Uhr zugestellt in Mühlhausen), war in der Kaserne einiges vorgefallen. Beim abendlichen Kasinogespräch erfuhr der Kommandeur, der uns seit Schönwald recht wohlgesonnen war, von dem vorzeitigen Urlaubsabbruch. Wenn die Fama stimmt - und es muß etwas daran sein -, telefonierte er daraufhin mit dem Onkel eines meiner KOB-Kameraden, und dieser Onkel, einer der höchsten Generäle des Eisenbahnpioniersektors, gab sein placet. So wurde 20.40 Uhr, also rd. 3 Stunden nach dem ersten, das zweite Telegramm mit dem Widerruf gestartet. 1.40 Uhr in Mühlhausen aufgenommen, stellte man es aber erst zu, als ich bereits wieder im Zug saß. Reisetage zählten beim Urlaub nicht, weshalb mein Ärger rasch schwand. Außerdem konnte ich nun statt zwei-, viermal mit einem D-Zug fahren, den eine der neuen Stromlinien 01¹⁰ zog, für mich stets ein Erlebnis. Ich verzichtete gern auf einen Sitzplatz, stand am offenen Gangfenster und hörte dem ungewohnten Dreizylinderauspuß der ob des schweren Zuges hart arbeitenden Maschine zu.

Als die schönen Tage dann endgültig zu Ende gingen, bereitete mir mein Vater noch einen kleinen 'Tanz', weil ich mich in Mühlhausen so rar

gemacht hätte. Der Tatsache als solcher konnte ich nicht widersprechen, dem Vorwurf dagegen durchaus, denn dieser Urlaub leitete eine innere Wende ein. Ich fühlte, daß mein Leben einen neuen Mittelpunkt erhielt, den ich, ohne mir dessen damals voll bewußt gewesen zu sein, mit dem Tode meiner Mutter verloren hatte. Mein Vater war schließlich 1939/40 auch seinen eigenen Weg gegangen. Die spürbare Veränderung unserer alten Gemeinschaft zeigte sich auch in scheinbar bagatellen häuslichen Differenzen. Wir stritten öfters, meist über Politisches, und dann flogen die Fetzen. Gar nicht selten bläffte mein Vater mich an, ich käme noch ins KZ, falls ich nicht lernte, die Schnauze zu halten.

Im Prinzip hatte ich also dieselben Probleme wie meine Wolframshäuser Freundin, obwohl weder Gerti noch ich sozusagen 'anti' waren. Wir empfanden lediglich Fehler als Fehler und Phrasen als Phrasen und wollten zumindest im Familienkreis offen reden. Ihrer Art gemäß unterließ Gerti die 'Meckerei', als sie erkannte, wie wenig Resonanz sie bei ihrem Vater fand. Ich dagegen ließ es weiterhin auf Streitgespräche ankommen, und die halbherzigen Vermittlungsversuche meiner Stiefmutter waren wie Öl ins Feuer gegossen. (Jahre später, d.h. nach 1945, zeigte sie dann ihre wahre Gesinnung, alles andere als pro-nazistisch.)

Wohin es uns KOB verschlagen würde, wußten wir nicht. Vier von uns erhielten Marschbefehl nach Stalino zur Meldung beim Grukodeis, d.h. dem Kommandeur der Eisenbahnpioniere bei der Heeresgruppe, bis 14.7. =Süd danach =A. Der schnellste Weg hätte zweifellos über Halle/Leipzig ge-



Die Gefreiten Müller, Geißler,
Kern u. Ritzau vor der Abfahrt <III>

führt. Die Fahrtroute war nicht vorgeschrieben, und als großdeutsche Gefreite dachten wir: "Da stellen mer uns janz dumm..." und fahren über Wien. Da geht es auch gen Osten, und per Lineal ist es sogar näher. Wir stiegen also in den SF 15, der früh von Hanau abging und über Nürnberg-Passau spät abends Wien erreichte. Dort ließen wir uns auf der Bahnhofskommandantur den obligatorischen Stempel verpassen und ein Quartier von der dafür zuständigen Wehrmachtsdienststelle zuweisen. Im Stadtgebiet Wiens gab es keinen Platz, aber wir hatten

nichts gegen eine etwas außerhalb gelegene Unterkunft, eine ehemalige kleine Hotelpension, die wir fast leer vorfanden. Da wir erst gegen Mitternacht ins Bett kamen, schliefen wir uns aus und schnürten am späten Vormittag unser Bündel. Dann verfuhr bzw. verliefen wir uns mit stattlicher Gefreitendummheit. Niemand erwartete schließlich von uns, daß

wir wußten, von welchem der vier in Frage kommenden Ausgangsbahnhöfe, mit welchem SF und wann wir weiter zu reisen hatten. Um die richtige Auskunft zu erhalten, mußten wir erst einmal den richtigen Bahnhof finden. Bei den nicht direkt zuständigen Kommandanturen war man hinsichtlich möglicher Änderungen unsicher und kannte sich auch bei den Zugläufen nicht präzise aus. So blieben wir noch eine Nacht in Wien, gingen in den Prater und in eines der feudalen Wehrmachtsbordelle. Erst am Nachmittag des dritten Tages nach unserer Ankunft fuhren wir weiter.

Unser nächstes Etappenziel war Lemberg. In der ungepflegt und nach unseren Begriffen wenig städtisch wirkenden Stadt hing ein penetranter, undefinierbarer Geruch. Woran ich mich noch erinnere, sind herumstehende Gruppen bärtiger Männer in kaftanähnlichen Gewändern. Manche schienen Geschäfte abzuwickeln, manche redeten wild gestikulierend miteinander. Was oder worüber, weiß ich nicht, da ich sie nicht verstand.

Lemberg gefiel uns gar nicht, und wir beeilten uns weiterzukommen. Ich glaube, wir fuhren ab hier mit dem nächsten Nachschubzug nach Kiew, der ersten russischen Großstadt, die ich kennenlernte. Trotz Kriegsschäden konnte man sich noch gut ein Bild von der Stadt machen. Völlig deplaziert wirkten die modernen Betonkästen zwischen heruntergekommener Altbausubstanz. Über die Straßenbahngleise war ich entsetzt. Einmal lagen sie tiefer als die Straßendecke, dann ragten sie wieder ein Stück darüber hinaus. Für Motorrad- oder Radfahrer mußte diese Art Gleisverlegung mit permanenter Sturzgefahr verbunden gewesen sein. In der Nähe des Bahnhofs und der Wehrmachtsunterkünfte saßen Russenjungen herum und boten ihre Dienste an zum Gepäcktragen oder "Stiefelputzen eines Minut".

Die Fahrtmöglichkeiten ab Kiew waren so gut, daß wir nur übernachteten, und der Aufenthalt lediglich zu einem Rundgang mit Besuch des Marktes reichte. Tags darauf rollten wir schon wieder in die Weite des



Markt in Kiew: li.: unbekannter Gefreiter und der Verfasser / re.: Müller, Ritzau, Kern <III>

Landes hinein, die mich gewaltig beeindruckte und mir, der ich für Berge nicht viel übrig habe, sehr gefiel. Einmal - ich weiß nicht, ob es hinter Lemberg oder Kiew war - fuhren wir stundenlang geradeaus durch Melonenfelder, und wenn der Zug hielt, was auch auf freier Strecke vor- kam, sprangen wir hinunter und bedienten uns. Diese Aufenthalte wurden allerdings auch ohne Melonenfelder meist sehlich erwartet, vor allem von den paar Wehrmachtshelferinnen und Krankenschwestern, die im Zug mitfuhren. Wir Männer konnten an der offenen Güterwagentür stehend pinkeln, für die Damen war es schon peinlich genug, sich im freien Gelände hinhocken zu müssen.

Der Mensch gewöhnt sich an so vieles. Wir sahen bald nicht mehr hin, und die Damen versuchten ebenso bald nicht mehr, sich eine künstliche Deckung zu schaffen bzw. weiter weg zu laufen, was nie ohne Tücken war. Wir benutzten ja stets den nächsten, in Richtung unseres Zieles verkehrenden Güterzug. Platz in einem gedeckten Wagen fand sich immer. Wann oder warum der Zug auf freier Strecke hielt, erfuhren wir so wenig wie den Zeitpunkt der Weiterfahrt. Die Lokomotive piff nach Minuten oder einer Stunde, die nachlässig gekuppelten Wagen ruckten schep- pernd an, und es kam nicht selten vor, daß einige noch nicht fertig waren, mit der Hose in der Hand zum anrollenden Zug liefen, aufsprangen und sich erst beim nächsten Halt wieder ihren Wagen suchten. Zurückgeblie- ben ist kaum einer, denn die nach langsamer Anfahrt der langen Wagen- schlange zu erreichende Höchstgeschwindigkeit lag um 30 km/h. Stein- schotterbettung der umgespurten Gleise habe ich in Rußland kaum gesehen, auch keine asphaltierte oder mit festem Belag versehene, über Land füh- rende Straße.

Strapaziös auf dieser endlos scheinenden Reise wirkten sich Hitze und Wassermangel aus. Als wir einmal in einem einsam gelegenen Knoten- bahnhof über Nacht bleiben mußten, erfuhren wir von einem nahen 'See' und gingen Schwimmen. Viele Landser waren da, und zunächst grauste es mir vor der trüben, höchstens metertiefen Brühe. Aber Wasser ist Wasser. Irgendwie gehörte der Tümpel zu einer Fabrikationsstätte, viel- leicht einem größeren, oberhalb gelegenen Sägewerk, von dem der Zu- fluß kam und des starken Gefälles wegen eine Rutschbahn bildete. Das machte Spaß. Oben setzten oder legten wir uns hinein und ließen uns vom Wasser mitreißen und in die Lache spülen. Bei einer dieser Rutschpar- tien rempelte ich mit einem Unbekannten zusammen und raunzte ihn an: "Mensch, mach' doch Deine Glotzbeulen auf!" Er entschuldigte sich un- erwartet höflich. Später, beim Weggehen sah ich ihn im Trainingsanzug mit einem Silberstreifen am Ärmel, der ihn als Leutnant auswies. Jetzt war ich es, der sich entschuldigte, ihn geduzt und angefahren zu haben. Er winkte ab, ich solle den Quatsch lassen.

Ob es sich so ergeben oder ob wir es so 'eingerichtet' hatten, weiß ich nicht mehr. Wir fuhren jedenfalls über Poltawa nach Charkow. Mit dem Zug, der am Spätnachmittag in Poltawa ankam und hier endete, waren

außer uns vier KOB nur noch ein paar Landser ausgestiegen. Wir erhielten am Bahnhof vom Sonderführer ein Geschenkpaket mit Fressalien. Dann gingen wir vom unten in der Flußniederung liegenden Bahnhof zur Stadt hinauf, die wieder einen neuen Eindruck bot. Mir kam Poltawa, soweit ich es kennenlernte, mit seiner Masse niedriger, vielfach in Gärten stehender Häuser noch unstädtischer vor als Lemberg, wenn auch nicht so schmuddelig. Die ungewöhnlich breiten, aber unbefestigten Straßen ließen für die Schlammperiode einiges erahnen. Offenbar im Hinblick darauf hatten die Trittwege vor den Häuserreihen stellenweise einen groben Stein- oder Bretterbelag. Imposante Bauwerke, Kirchen, Theater, Verwaltungsgebäude und dgl. beherrschten die obere Stadt. Alles wirkte organischer als in Kiew, und es gab auch kaum Zerstörungen zu sehen. Wir hatten Quartier in einem Haus erhalten, das nur von einer Lehrerin, ihrer Schwester und Mutter bewohnt wurde. Die Lehrerin dürfte Mitte zwanzig gewesen sein; sie sprach gut deutsch, war nicht unhübsch und recht gebildet. Wir mußten uns wieder benehmen, so schwer es auch fiel.



Poltawa: Karl Müller und die Tochter des Hauses <III>

Abends gingen wir ins Theater, das sich in jeder Hinsicht mit den besten deutschen Bühnen messen konnte. Es gab Puccinis 'La Bohème' auf russisch. Ich hatte diese Oper im Gothaer Schloßtheater erlebt. Die Poltawer Aufführung brillierte weit überlegen. Nur störte mich, daß die Einheimischen selbst während der traurigsten Szenen Semitzschki, d.h. Sonnenblumenkerne knackten. In der Pause erkundigte ich mich, weshalb das nicht untersagt wurde, da es doch störe und röche. "Die Einheimischen sind es gewöhnt", wurde mir beschieden, "wir wollen sie nicht vor den Kopf stoßen." Übrigens waren wir schon bei der Meldung am Bahnhof zur strengsten Disziplin ermahnt worden.

Tags darauf war kein Zug zur Weiterfahrt gemeldet, und so gingen wir

schwimmen. Am Ort stationierte Soldaten rieten uns, im Flußtal der Poltawka, die hier in die Worskla mündet, ein Stück aufwärts zu gehen bis dorthin, wo das Flußbett unübersichtlicher würde. Da hätten wir nette Gesellschaft. Tatsächlich trafen wir mehrere Russinnen. Als 'Ente' entpuppte sich allerdings die Behauptung, die einheimischen Mädchen gingen nackt baden. Ihre selbst gefertigten Badetrikots boten jedoch genug. Naß klebte der Leinenstoff, mehr ent- als verhüllend, an den Körpern, und die BH waren eine phänomenale Konstruktion. Sie bestanden aus einem um den Oberkörper gelegten Stoffstreifen, rund um die Brüste ausgeschnitten und über den Ausschnitt ein ausgebuchtetes Stück Stoff genäht. Ich, der ich mich bis dahin nie für Schneiderkunst interessierte, habe mir diese Machart genau angesehen und gemerkt. Der Anblick erinnerte an zwei Melonenhälften oder quellende Poesie - leider nicht zum Anfassen. Witze reißen oder darüber lachen war ebenfalls nicht ratsam. Die Russinnen, mit denen ich persönlich in Berührung kam, gaben sich äußerst sittenstreng. Nackte Mädchen in unseren Soldatenzeitungen erregten ihr Mißfallen und wurden als 'nix Kultura' abgetan, wie sich auch weibliche Denkmalstatuen sowjetischer Herkunft zumindest mit einem Hemd bekleidet präsentierten.

Wir erlaubten uns dann noch einen kleinen Umweg über Charkow, bevor wir schließlich doch unser Ziel, Stalino, ansteuerten. Hier angekommen, spürten wir zum ersten Male, daß wir uns nicht nur auf einer abenteuerlichen Reise befanden. Hoch oben tauchten ein paar Flugzeuge auf, und die Flak begann zu schießen. Da wir bereits auf dem Weg in die Stadt waren, sahen wir uns nach einer Deckung um. Ein Landser, der vorbei kam, meinte: "Macht Euch keinen Fleck ins Hemd. Die haben für uns nur noch Rasierklingen. Ihre paar Bomben brauchen sie woanders." So sahen die Soldaten die Lage, und einen richtigen Bombenangriff erlebte ich tatsächlich erst im Kaukasus.

In Stalino trennten sich unsere Wege. Wir waren zwei, Karl Müller, der Neffe des zu Beginn dieses Kapitels mutmaßlich erwähnten höheren Generals, und ich, die über Saporosje-Melitopol zur Krim führen und wieder in eine völlig andere Welt kamen. Bei Simferopol ging die Ebene in Hüggellandschaft über und in der Ferne tauchten offenbar waldlose, seltsam bizarre Gebirgszüge auf. In Bachtschisarai, wo die Bahnfahrt endete, entdeckte ich mir völlig unbekannte Bäume, Kamele und Minaretts. Wenn vom Ansatz der spitzen Türme gesangähnliche Laute ertönten, sanken unvermittelt die einheimischen Männer und Frauen zum Gebet zu Boden, ohne sich um uns zu kümmern. Viele waren es nicht, denn wir kamen gegen Mittag an, und wer nicht mußte, lief um diese Tageszeit bei der schwülen Hitze nicht im Ort herum.

Wir suchten uns dann auch einen schattigen Platz in einem der lauschi-gen, den Erzählungen nach ehemaligen Haremsgärten, und später ein Quartier. Fahrtgelegenheit zu unserer Kompanie, die südlich Bachtschisarai, nach den (Kriegs-)Ruinen des Dorfes Belbek vor Sewastopol lag,



Einmarsch war ihnen aus historischen Gegebenheiten willkommen gewesen. Sie handelten dementsprechend sofort wie Verbündete, und 1944/45 hatten sie, dgl. die sich ähnlich verhaltenden Kaukasier ihre 'Kollaboration' schwer zu büßen.



Bachtschisarai: Tatarenhochzeit <I>
oben: der Verf. im Quartier <III>

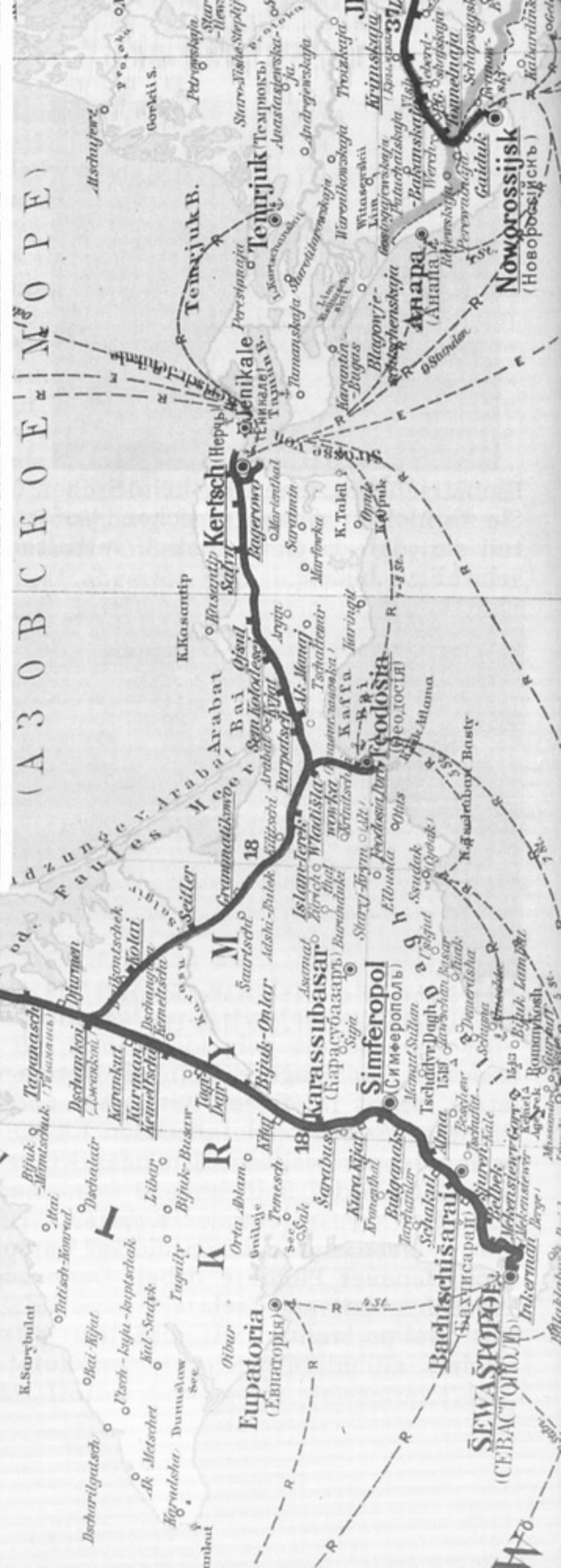
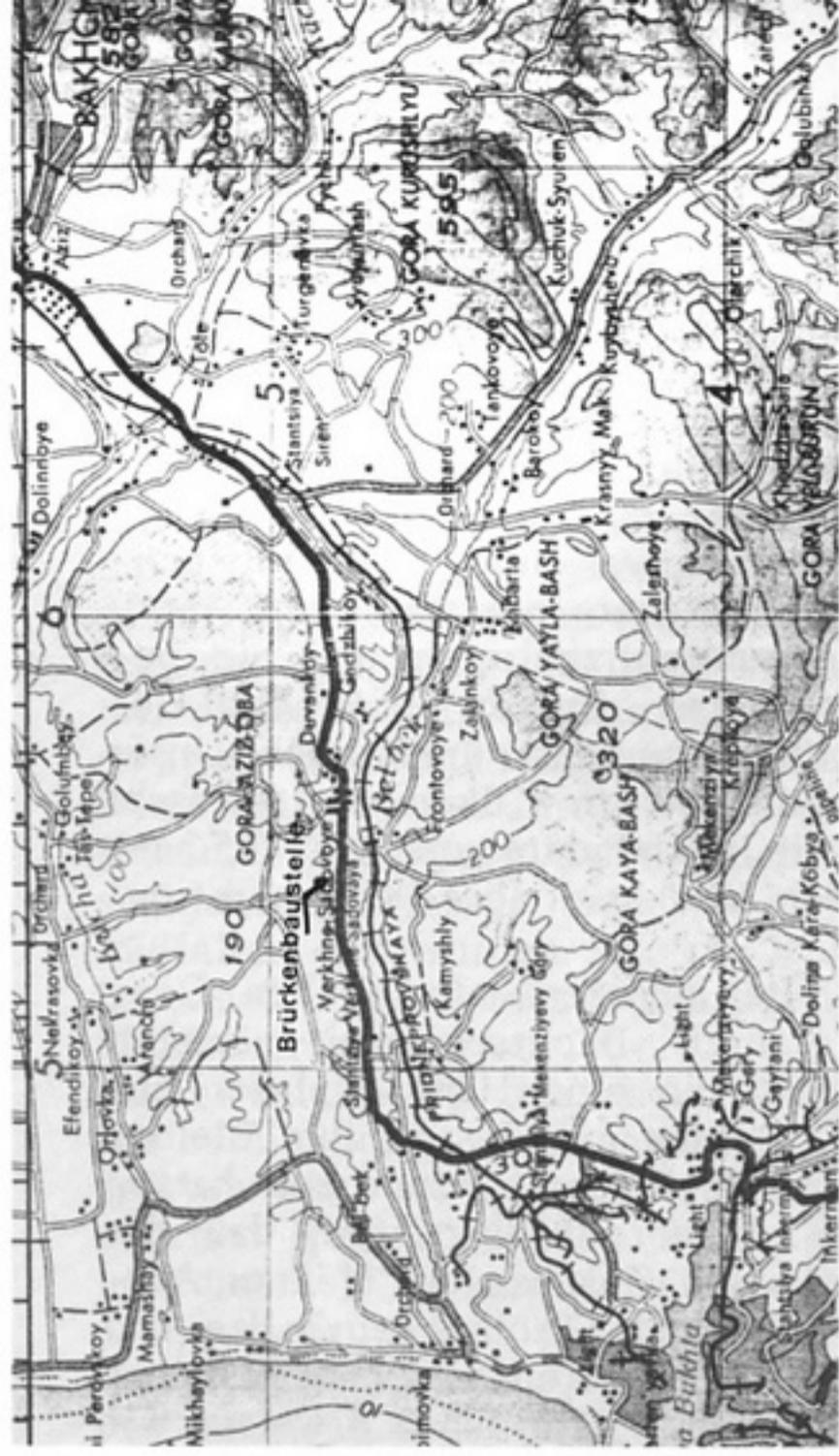
hätten wir natürlich sofort gefunden. Aber nach unserer bewährten Devise 'Eile mit Weile' verschoben wir die letzte Etappe auf den nächsten Tag und sahen uns Stadt und Leute an.

Unvergleichlich fremdartiger als die Ukrainer kam uns die hiesige Bevölkerung vor, überwiegend islamische Tataren, der männliche Anteil erstaunlich zahlreich und die bewaffneten, finster blickenden Gestalten zunächst unheimlich. Unser

Bei unserem abendlichen Gang durch Bachtschisarai gerieten wir in eine Hochzeitsfeier und wurden mit Gesten zum Bleiben aufgefordert. Inzwischen hatten wir bereits begriffen, daß das wilde Geschau der Männer Ausdruck des Stolzes sein sollte, und jetzt mußten sie den ja nicht zeigen. Beim Tanz erwiesen wir uns als schwerfällige Kaltblüter und glichen die Blamage mit Fotografierkunst aus. Wir versprachen, ihnen Abzüge zu schicken, und so wurde es ein alle Beteiligten befriedigender Abend.

Das war für längere Zeit die letzte Feier mit Damen, außerdem die letzte Nacht in einem Bett. Am nächsten Morgen bestiegen wir einen Richtung Sewastopol fahrenden LKW, der allerdings nicht ganz so weit fuhr, wie wir wollten. Ein paar Kilometer blieben noch auf der gewundenen Straße im Belbektal zu marschieren, und hier begegneten wir schon dem dunklen Gesicht des Krieges. Vor jeder Kurve standen am Straßenrand Kreuze, unter denen die im Kampf um Sewastopol Gefallenen lagen, auch Hanauer Pioniere dabei. Dann hörten wir seitlich der Straße Lärm und sahen uns am Ziel.

Seit Stalino wußten wir, daß man Karl Müller und mich an die Österreicher, damals Ostmärker, 'verkauft' hatte, und zwar an die 8. Kompa-



nie des 2. Eisb.Pi.Rgts., beheimatet in Korneuburg bei Wien. Die 8./2, vollmotorisiert, gut mit Waffen und technischem Gerät ausgerüstet, galt als Elite=Einheit. Da für selbständige Einsätze vorgesehen, gehörten zur Kompanie auch Arzt und Zahlmeister, die den nur im Bataillonsverband verwendeten Einheiten fehlten.

Das Gros der Mannschaften, Unteroffiziere und die beiden Kompanieoffiziere der 8./2, Oberleutnant Schreiber und Leutnant Obarius, waren Reichsdeutsche. Das hatte in diesem Falle wohl weniger seinen Grund im Brauch der großdeutschen Wehrmacht, die landsmännische Zusammensetzung zu mischen, als in den Gegebenheiten bei der Aufstellung des Eisb.Pi.Rgts. 2 (siehe Einführung).

An Ostmärkern überwogen Niederösterreicher, mit denen wir uns ausgezeichnet vertrugen. Der Chef der Kompanie, Hauptmann Hackl, stammte aus Wien. Wienerisch sprach er allerdings nicht. Dem Beiklang seines Hochdeutschen nach hätte er auch aus München sein können. Das einzige, das auf seine Übernahme aus der österreichischen Armee hindeutete, waren Wickelgamaschen sowie Schnürstiefel. Auf der Krim konnte ich seine soldatische Eleganz, sein organisatorisches und technisches Können nur aus der Ferne bewundern. Obwohl Berufsoffizier wie Oberleutnant Schreiber - von Obarius weiß ich es nicht genau -, hatte Hauptmann Hackl auch ein abgeschlossenes Ingenieurstudium, und das brauchte er bei dieser Aufgabe sehr nötig.

Unter seiner örtlichen Leitung sollte eine total zerstörte Brücke zur Wiederanbindung Sewastopols an das Bahnnetz neu erstellt werden. Die Strecke verlief hoch am südlichen Berghang des Belbektals, in das hier ein weites Seitental von Süden mündete. Östlich dieses Seitentals befanden sich ehemalige deutsche Stellungen, westlich sowjetische. Die Sowjets hatten die das Tal querende Eisenbahnbrücke, die schon vorübergehend in deutscher Hand gewesen war, bei ihrem Rückzug samt Pfeilern und Widerlagern völlig zerstört.

Über Brückenbau und -gerät wird im zweiten Teil dieses Buches eingehend berichtet. Erwähne ich hier nur, daß zur Wiederherstellung dieser Brücke kein vorgefertigtes Brückengerät zur Verfügung stand und in erheblichem Maße improvisiert werden mußte.

Als Karl Müller und ich zur Kompanie kamen, hatten gerade die Arbeiten an den Fahrbahnstützen begonnen. Von den alten Steinpfeilern standen noch vier Stumpfreste, die schmaler als in der ursprünglichen Ausführung wieder hochbetoniert wurden. Damit und mit Ausbesserung der Widerlager war unsere Zementzuteilung verbraucht. Anstelle der übrigen Steinpfeiler mußten vier Pfahljoche errichtet und dazu die Grundpfähle bis zu 18 m in den Erdboden gerammt werden. Zu bedenken ist, daß die Höhe von der Talsohle bis zur Fahrbahn über 30 m betrug, die Lücke zwischen den beidseitigen Gleisenden einschließlich der Widerlager ca. 300 m, und zwischen den neu erstellten Widerlagern gut 250 m zu überbrücken waren.

Zur Bewältigung dieses Großprojektes hatte die 8./2 Hilfskräfte zuge- teilt erhalten. Unsere Kompanie lag in Zelten zwischen Brückenruine und Straße, von einem Hain gedeckt. Im Seitental jenseits der Baustelle hausten ca. 200 sowjetische Gefangene hinter Stacheldraht. An diese kann ich mich noch gut erinnern, schwach hingegen an eine rumänische Ein- heit, die uns ebenfalls zur Seite stand.

Warum ich an die Rumänen im Zusammenhang mit unserem Einsatz vor Sewastopol kaum eine Erinnerung habe, wundert mich. Vermutlich be- ruht diese Gedächtnislücke auf dem geringen Kontakt, den wir mit ihnen fanden. Wahrscheinlich verrichteten sie Materialtransport- bzw. Zubrin- gerarbeiten, und wir betätigten uns ausschließlich beim Brückenbau, wobei die Gefangenen Trägerarbeit leisteten.

Ein weiterer Grund für den mäßigen Kontakt mit den Rumänen dürfte an Eigenarten ihrer Armee gelegen haben. Die Kluft zwischen Offizieren und Mannschaften war unverhältnismäßig größer als bei uns. Erstere be- saßen erhebliche Vorrechte, letztere nicht unsere außerdienstlichen Frei- zügigkeiten. Darüber wie über die noch praktizierte Prügelstrafe bei Vergehen rumänischer Soldaten diskutierten wir öfters und vertraten die Ansicht, von deutscher Seite solle das verboten werden.



Unsere rumänischen Verbündeten noch im Weltkrieg-I-'Look' <II>



Im Belbektal: Der Verf. bei der Morgentoilette - ein 'gehäufter' Becher (=Kochgeschirrdeckel) Wasser zum Waschen und Trinken!

<III>

er: "Ißt das die Kompanie auch? Nein? Dann räumen Sie das Zeug weg!" so etwas sprach sich herum und imponierte.

Das einzige, das wir regelmäßig bekamen, war Atebrin. Unser Spieß - wir nannten ihn 'der Jeweils' dieses seines Lieblingswortes wegen - befolgte jeden Heeresbefehl genau, und einer besagte, daß die Soldaten auf der südlichen Krim zur Vorbeugung gegen Krimfieber, einer Art Malaria, täglich Atebrin zu nehmen hätten. Der 'Jeweils' überwachte sorgsam die Zuteilung der "jeweils" benötigten Menge und sparte nicht mit Ermahnungen. Sein ständiger Übereifer und seine Beflissenheit bewirkten häufig genau das Gegenteil des Beabsichtigten. Hätte er uns kühl und knapp auf die Folgen der Nichteinnahme von Atebrin hingewiesen, wir würden es stets geschluckt haben. So aber fühlten sich einige provoziert, die Atebrinschachtel zu verstecken, und ich war so töricht, das Beispiel dieser 'alten Hasen' nachzuahmen. Da es mich schon wenige Tage nach unserem Eintreffen erwischte, wurde die kurze Zeit der Atebrineinnahme als Erklärung genommen. Das bewahrte mich zwar von einer Disziplinarstrafe, jedoch nicht vor den Folgen meiner Dummheit; bis lange nach dem Krieg bekam ich ab und an Fieberanfälle.

Neben Fieber litten viele von uns auch an Durchfall, und mancher mußte deswegen nachts einen riskanten Spaziergang wagen. Die Latrine befand sich eine Ecke vom Lager weg, und dahin nachts zu gehen, war insofern gefährlich, als den Wachdienst Krimtataren übernommen hatten, nachdem deutsche Posten mehrfach von Partisanen umgebracht worden waren. Die Tataren riefen nicht erst "Parole" und schossen dann, sie handhabten es umgekehrt, womit sie hier richtig handelten. Da sie wie die Katzen schlichen und es mit den Wachgrenzen nicht genau nahmen, verzichteten wir prophylaktisch auf den nächtlichen Gang zur Latrine und hockten uns am Rande des Lagers schnell irgendwo hin. Es kam ja ohnehin nur gefärbtes Wasser.

Aber auch das war nicht ungefährlich. Um Sewastopol herum beherzigte man zweckmäßigerweise das Wort 'Und weiche keinen Finger breit vom

Unser Leben vollzog sich karg und kriegsmäßig. Je vier Mann hatten mit ihren Zeltbahnen ein Zelt gebaut, in dem es recht eng zuging. Wasser mußte herangefahren werden und wurde zugeteilt. An Essen mangelte es anfangs ebenfalls. Der ob seiner Strenge und Disziplin wenig beliebte Chef stand dennoch nicht nur bei mir in hoher Achtung, weil er eine Menge 'auf dem Kasten' hatte und vorbildlich korrekt war. Als ihm sein Bursche einmal ein Hähnchen organisiert hatte, schnappte

rechten Wege ab'. Niemand wußte, wo nach dem langen Hin und Her des Kampfes noch Minen lagen. Mir blieb rätselhaft, wieso die Tataren nie auf eine tappten. Denn kurz vor meiner Ankunft war auf einem schon tagelang benutzten Trampelpfad eine Schützenmine hochgegangen und hatte zwei Pioniere schwer verletzt. Wenig nach meiner Ankunft hatten wir einen weiteren Ausfall auf noch denkwürdigere Weise. Ein Durchfall-Kandidat griff sich zur nächtlichen Stunde mangels Papier - auch eine Rarität - ersatzweise einen Grasbüschel und löste dadurch in unmittelbarer Lagernähe eine Schützenmine aus.

Gleich nach unserer Ankunft 'verschiß' ich es bei unserem Unteroffizier. Er mochte die KOB'ler ohnehin nicht, und er meinte, es gäbe bei der 8./2 zu viele von unserer Sorte. Das stimmte, denn wir waren mindestens acht. Weil der Führernachwuchs seine Frontbewährung bei aktiven Einheiten leisten sollte, gab es in der Regel bei reinen Bau- oder Sonderkompanien keine KOB, bei Kompanien wie der 8./2 traten sie sich beinahe auf die Hacken.

Den Anlaß, warum ich persönlich in Ungnade fiel, gab mein Mundwerk. Wir gingen im Gänsemarsch von der Baustelle zum Zeltlager. Jener Unteroffizier, unser Gruppenführer, schlurfte derart, daß der ausgetrocknete, pulverisierte Boden als Staubwolke aufwirbelte. Ich tat, als sähe ich nicht, wer der Schlurfer war und schimpfte: "Welcher Idiot kann denn seine Quanten nicht heben." Der 'Idiot' drehte sich um und sagte drohend, er würde mir das Schnauze-Halten schon noch beibringen. Erfahrene Obergefreite rieten mir zur Vorsicht, der Typ sei rachsüchtig. Dann entzog mich, wie erwähnt, ein Fieberanfall möglichen Schikanen, und wenig später ereignete sich ein Vorfall, der meine Stellung in der Kompanie nachhaltig beeinflusste.

Zur Bewältigung ihrer Aufgabe vor Sewastopol hatte man der 8./2 zusätzlich technisches Gerät zugeteilt, das von Spezialisten bedient wurde. Ausgerechnet an einem Tag, an dem Hauptmann Hackl, der wohl mit allem Gerät zurechtkam, nach Simferopol zu einer Besprechung gefahren war, fiel der zur Bedienung des Aggregates elektrischer Stromerzeuger zuständige Unteroffizier wegen Krimfieber aus, und sein Ablöser war nicht auffindbar. Keiner der beiden Offiziere und keiner der anwesenden Unteroffiziere wußten offenbar, wie das Aggregat in Tätigkeit gesetzt wurde, und ohne dieses stockte der Bau, weil verschiedene Geräte Strom benötigten. Da entsann sich Oberleutnant Schreiber der KOB. Wir müßten doch am Aggregat ausgebildet worden sein. Das waren wir, aber nur in Theorie vermittelt einer Lehrtafel, da diese kostbaren Apparaturen der Eisenbahnpioniere im Einsatz gebraucht wurden. Sicher hatten die Fleißigeren von uns nach dem Unterricht Notizen ins Berichtsheft gemacht, das aber nicht mitgenommen, und mit dem Gedächtnis ist es auch so eine Sache für sich. Manches rutscht durch, weil es einen nicht berührt, anderes wiederum bleibt hängen des eigenen Bezuges zur Sache wegen. Fast alle KOB'ler der Kompanie wollten Berufsoffiziere werden; einer

hatte die Absicht, die elterliche Schuhfabrik zu übernehmen, und nur ich einen technischen Beruf im Sinn. Durch mein Interesse an Maschinen besaß ich noch eine dunkle Ahnung vom Aggregat, dazu die nötige Wurstigkeit zur durchaus möglichen Blamage. Als nun Oberleutnant Schreiber angesichts unseres Schweigens pikiert sagte: "Einer von euch wird sich doch wohl trauen!", dachte ich, mehr als schiefgehen kann's nicht und meldete mich.

Dann sahen die beiden Offiziere sowie etliche Feldwebel meinem Treiben zu. Im Kommißleben inzwischen abgebrüht, irritierte mich das nicht die Bohne. In aller Ruhe öffnete ich zuerst die Abdeckklappen und versuchte, mich der Funktionen der Schalter, Hebel und Leitungen zu erinnern. Dann probierte ich dies und das, und mit einem Male klappte es. Oberleutnant Schreiber strahlte und fragte mich, ob ich zu Rande käme, bis mich einer der Profis ablösen würde. Nun, ich kam zu Rande, und seitdem wurde ich fast nur noch mit Sonderaufgaben betraut, von denen sich die riskanteste als die mit den Druckpressen entpuppte.

Unsere Arbeiten im Belbektal verliefen schon deshalb nicht ohne Risiko, weil friedensübliche Sicherheitsmaßnahmen nicht durchgeführt werden konnten, was in der Endphase des Baus gefährliche Situationen verursachte. Denn jetzt mußten wir mit Pressen, Rollen, Kopf und Muskelkraft tonnenschwere Eisenträger abladen, passend machen und an ihren luftigen Platz auf den 30 m hohen Pfeilern und Jochen bringen. Vom Körperlichen her gesehen bekam ich dabei eine bequeme Aufgabe. Zuerst freute ich mich daher, als mich ein Feldwebel zu einem Haufen abgeladener, hydraulischer Pressen rief und sagte: "Befehl von Herrn Oberleutnant, Sie sollen sich um die Dinger da kümmern. Und passen Sie auf, daß kein's undicht ist!"

Die 'Dinger' lagen oben auf der breiten, Bachtschisarai-seitigen Bahndammkrone, wo bereits während der Schlußarbeiten an den Jochen die Träger samt Zubehör auf einem langen Zug eingetroffen waren. Das Entladen ging noch relativ einfach vor sich, weil wir Platz und die übermannshohen, aus französischem Beutegut stammenden Doppel-T-Träger Längen von 'nur' etwa 40 m hatten. Da uns kein Kran zur Verfügung stand, mußten die rd. 100 t schweren Eisenbarren mittels Pressen und Schwellenstapeln vertikal und auf Rollen horizontal bewegt werden. Zum Ziehen waren bis zu 32 Mann notwendig.

Für das Abladen der Träger wurden nicht alle Pressen gebraucht und meine Mitwirkung dabei gar nicht. Nachdem ich die dazu erforderliche Zahl intakter Pressen unter Assistenz eines im Baufach erfahrenen Kameraden aussortiert und bereitgestellt hatte, nahmen wir uns den zweifelhaften Rest vor. Jetzt wurde mir doch ein wenig bange. Es wäre nicht zum ersten mal passiert, daß eine Druckpresse beim Absenken der Brückenträger nachgegeben und der abstürzende Träger Pioniere mitgerissen und erschlagen hatte.



Pressen dieser Größe hatten wir nicht. Wir mußten daher mehrere ansetzen. <II>

Wir durften uns bei Überprüfung der Dichtungen Zeit lassen. Denn zunächst mußten die Träger teils dem Pfeilerabstand angepaßt, teils dem Vorbauprogramm entsprechend miteinander verbunden und mit dem sogenannten Vorbauschnabel versehen werden. Dann wurden die Stücke, eines zum Beispiel von 160 m Länge mit einem Gesamtgewicht von ca. 420 t, im Schneckentempo auf Rollen über die Pfeiler bzw. Joche gezogen, wobei die ca. 2 m Höhendifferenz Unterkante Träger/Oberkante Pfeiler noch durch Schwellenstapel ausgeglichen war. Das etappenweise Absenken mit Abbau des Schwellenstapels in luftiger Höhe kostete Zeit und Nerven. Dabei kletterte ich wie ein Affe an der Leiter des einen Pfahljochs herunter und am nächsten hinauf, um mich zu überzeugen, daß die Pressen richtig angesetzt waren und funktionierten.

An sich bin ich nicht ganz schwindelfrei, und als ich begriffen hatte, was auf mich zukam, hätte ich mich gern zum Rollen- bzw. Zug- und Schubkommando gemeldet. Aber diese Blöße wollte ich mir doch nicht geben. So überwand ich mich und war heilfroh, als alles zu Ende ging, nichts und niemand abstürzte, und ich nicht mehr den Affen spielen mußte.

Unsere Soldatenzeitung brachte einen großen Artikel über den Bau und die Fertigstellung der Brücke zum 25.8.1942. Unter den besonderen Leistungen wurde auch das unfallfreie Absenken erwähnt, namentlich genannt wurde nur Heeres=Pionier-General Böhringer, der den Dank der Armee übermittelte.

Später, als wir in Newinnomyskaja lagen, fand dann noch eine Ordensverleihung statt, die allerdings - wie bei den Eisenbahn pionieren üblich - so kläglich ausfiel, daß sie auf Anordnung des Chefs in aller Stille vorgenommen wurde. Für ein paar besonders tüchtige Dienstgrade hatte Hackl das Kriegsverdienstkreuz mit 'Messer und Gabel' (korrekt: 'Mit Schwertern') beantragt und bewilligt erhalten. Ich wunderte mich, daß er mich auch in voller Montur 'antanzten' ließ. Zum ersten Mal sprach ich allein mit ihm und unter vier Augen. Er nahm sich zu meinem Erstaunen reichlich Zeit. Vollends verblüffte mich der Anlaß meiner Beorderung zum Chef. Mit einem verhaltenen Lächeln schob er mir unvermittelt über den Tisch eine Schachtel zu. "Sie sollen auch nicht leer ausgehen," sagte er. "Von den Rumänen habe ich einige Orden zur freien Verfügung bekommen. Einen davon sollen Sie haben!"

Es war mein erster Orden und ich den Umständen entsprechend mächtig stolz, mehr über die Anerkennung des gestrengen Hauptmann Hackl als über den Orden selbst, obwohl der sich auch recht hübsch ausnahm. Die Urkunde, derzufolge ich freie Straßenbahnfahrt in Rumänien haben sollte, ging verloren. Ich weiß daher nicht, ob das mit der Straßenbahnfreifahrt stimmt, da mir der rumänische Text damals von einem Kameraden übersetzt wurde, der ein bißchen Rumänisch konnte. Aber den Orden besitze ich noch. Um eine Faust, die ein Schwert hochhält, steht (hier ins Deutsche übersetzt) 'Kreuzzug gegen den Kommunismus'. Die Rückseite zeigt einen Frauenkopf, und um diesen die textliche Zusicherung der Dankbarkeit Rumäniens. Eine Probe der Einlösung des Versprechens unterlasse ich lieber. Immerhin ist am Material des Ordens nicht gespart worden. Er glänzt heute noch wie neu - im Gegensatz zu den Wehrmachtsorden, die mittlerweile schwarz und schäbig aussehen.

Wenn es stimmt, was man mir erzählte, kam die Beförderung Hauptmann Hackls zum Major auch unter beinahe schäbigen Umständen etwa ein Jahr danach zustande, als diesem fähigen Offizier die örtliche Bauleitung der gewaltigen Brücke bei Cherson übertragen worden war.

Ein Vorzug der Eisenbahn pioniertruppe lag darin, daß wir bei unseren gattungsspezifischen Einsätzen nicht nur viel herumkamen, sondern auch nicht so ortsgebunden waren wie andere Truppengattungen. Auf der Krim hatten wir meist einen halben Tag zu unserer persönlichen Verfügung, weil wir in zwei Tagesschichten arbeiteten. Nachts konnten wir nichts tun, ausgenommen ein paar Spezialisten. Denn die für einen Großeinsatz notwendigen Scheinwerfer hätten Luftangriffe oder Partisanen=Störaktionen provoziert. Für Tagesluftangriffe war für die Russen offenbar das Risiko zu groß, auf dem langen Anflugweg abgeschossen zu werden. Daher blieben wir davon im Belbektal unbehelligt. In dem unwegsamen Gelände um uns herum hielten sich jedoch noch Sowjetsoldaten versteckt, die am Tage in sicherer Deckung blieben und nur aus weiter Entfernung einige Male auf uns schossen, ohne zu treffen. Nachts wagten sie sich näher, d.h. bis an den Wachbereich unserer Tatarenposten heran, und

Mit Volldampf nach Sewastopol

Eisenbahnpioniere bauten eine zerstörte Brücke wieder auf — Meisterleistung in 250 000 Arbeitsstunden

Vor einigen Tagen wurde der Wiederaufbau einer grossen Eisenbahnbrücke im Zuge der Eisenbahnstrecke nach Sewastopol beendet.

Diese 250 Meter lange Brücke stellt eine Meisterleistung der Eisenbahnpioniere dar.

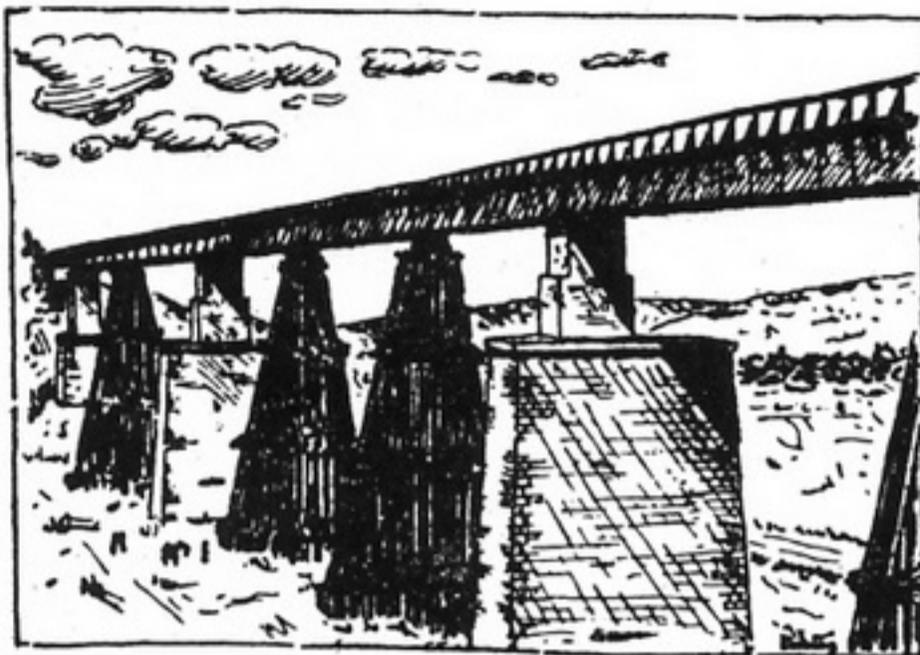
Am Tage der Fertigstellung der Brücke hatte sich auf dem nahen Bahnhof eine Schar von Offizieren und Eisenbahnbeamten eingefunden, um der ersten Überfahrt beizuwohnen. Langsam schob sich der mit zwei schweren Lokomotiven fahrende Versuchszug über

die Brücke. Einige Messungen noch, dann hatte das Werk seine Belastungsprobe bestanden, und die Strecke konnte der Heimat-Betriebsdirektion übergeben werden.

Damit hatte eine mehrwöchige Arbeit ihren Abschluss und ihre verdiente Würdigung gefunden, die der anwesende Armee-Pionier-Führer, General Böhringer, den am Bau beteiligten Eisenbahnpionieren zugleich mit dem Dank der Armee überbrachte. Anerkennung ist auch den rumänischen Kameraden zu zollen, die mit grossem Fleiss und unermüdlichem Eifer zum Gelingen des Werkes beigetragen haben.

Als die Vorarbeiten zum Bau der Brücke begonnen wurden — es war am 8. Juni dieses Jahres — lag hier noch feindliches Artilleriefeuer. Auch später war dem Schaffen der 450 Eisenbahnpioniere, denen 200 Ge-

zangene als Hilfskräfte zugeteilt waren, keine ruhige Arbeitszeit beschieden. Mehrmals wurden sie von Partisanen beschossen.



Die neue Eisenbahnbrücke überspannt das breite Tal
250 000 Arbeitsstunden

Die Brücke hat eine interessante Vorgeschichte: Sie wurde früher schon einmal zerstört, als nach der russischen Revolution hier die Weissrussen eine ihrer letzten Stellungen verteidigten. Die Bolschewisten haben sie dann später neu erbaut. Während des Kampfes um Sewastopol haben unsere Truppen einen Teil der Brücke zerschossen, den Rest sprengten die Bolschewisten beim Zurückweichen selber.

Zum jetzigen Neubau wurden 250 000 Arbeitsstunden benötigt. Acht Wochen wurde in Tag- und Nachtschichten schwer gearbeitet, um das Tal wieder zu überbrücken. Dabei mussten grosse Schwierigkeiten überwunden werden: Arbeiten auf engem Raum, Abhängigkeit von technischen Hilfsmitteln, die gewaltige Bauhöhe von 30 Metern über der Talsohle bei einer Überwindung von

250 Metern Brückenlänge und... die grosse Hitzel

Mit französischem Beutematerial

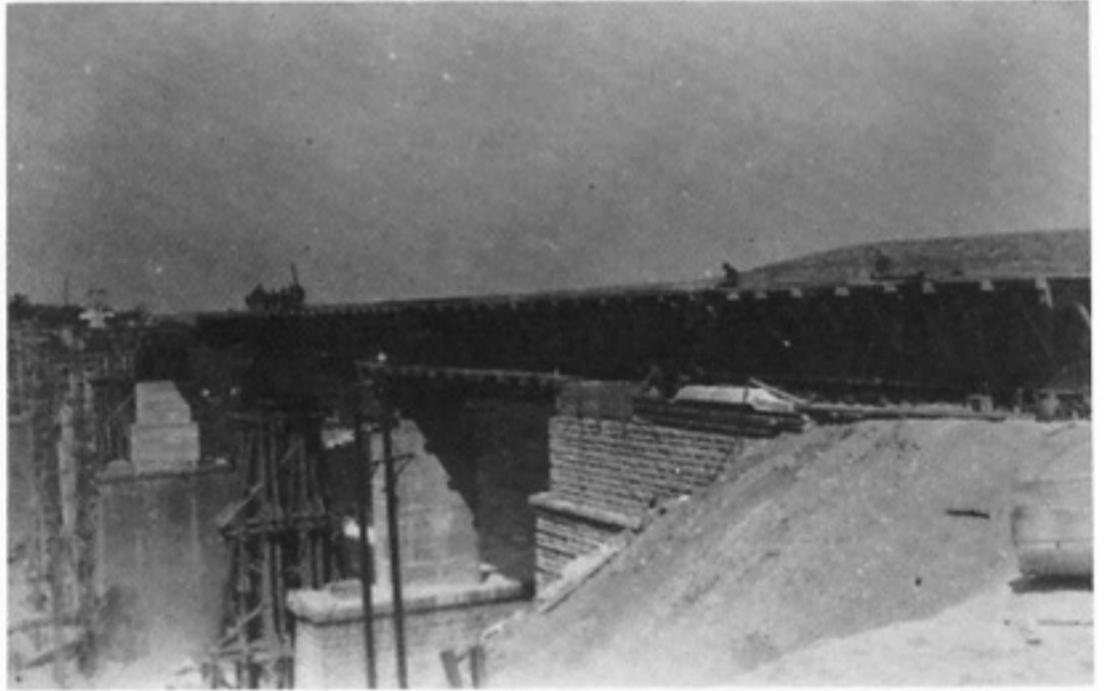
Über die Arbeiten geben auch die folgenden Angaben Aufschluss: Von der alten Brücke waren noch viele Steinfelder vorhanden, die je sieben Meter höher betoniert werden mussten. Die Neukonstruktion erforderte den Bau von vier neuen dreistöckigen Holzpfählen, wozu 270 Pfähle z. T. bis zu 18 Metern in die Erde gerammt wurden.

Die eisernen Überbauten stammen noch aus französischen Beutebeständen, die nun nach langem Transport ihre Bestimmung gefunden haben. Einer dieser Brückenträger von 160 Meter Länge im Gewicht von etwa 420 t musste auf dem Bahnhof vor der Brücke zusammengebaut und dann auf 4 Rollenpaaren von 32 Mann vorgeschoben und um fast drei Meter auf die Brückenpfähle herabgesenkt werden. Man kann sich daraus ungefähr eine Vorstellung machen von den gewaltigen Anforderungen, die unsere Eisenbahnpioniere bewältigten.

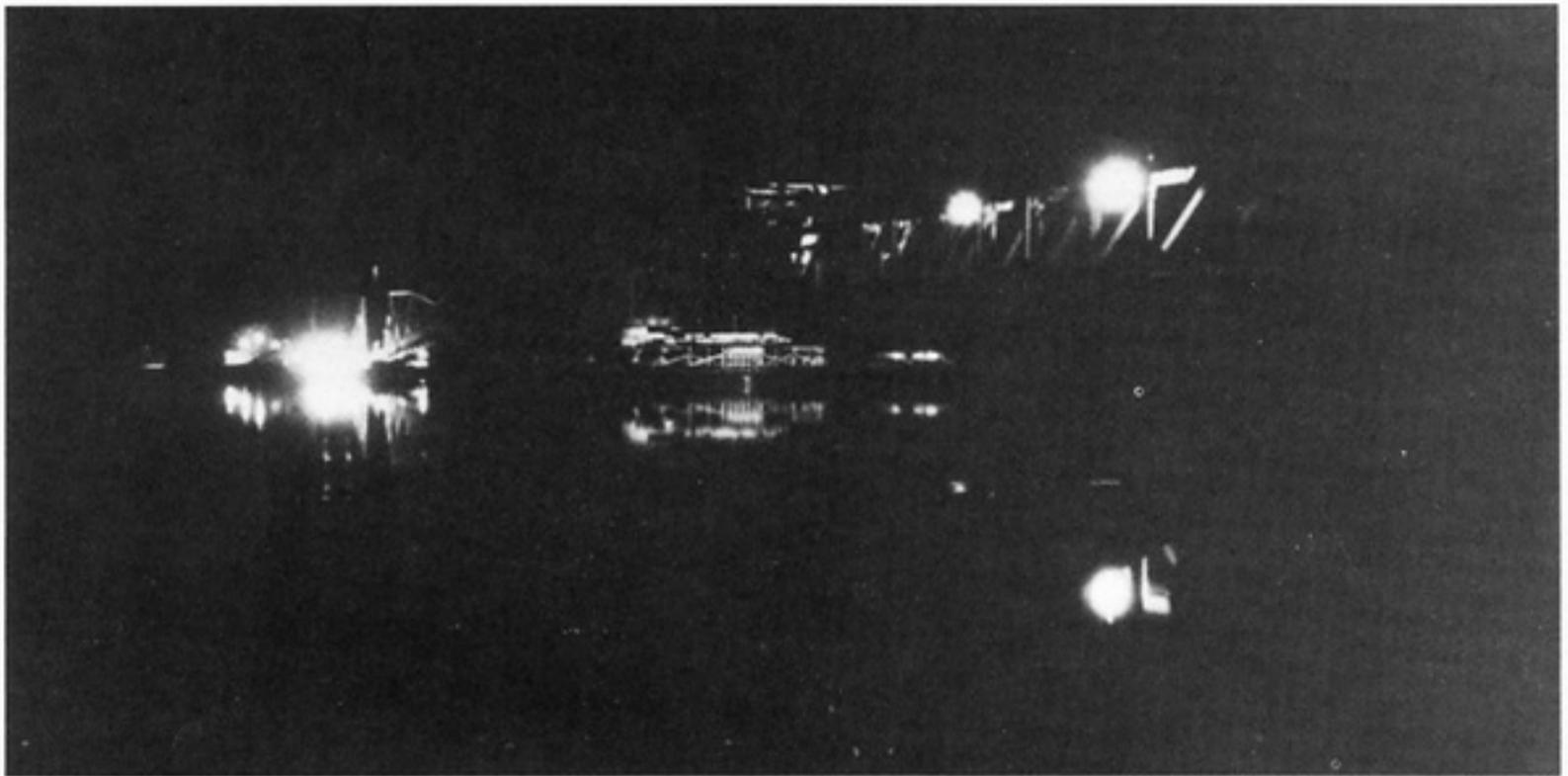
Auch die bisherigen Leistungen dieser Männer während des Ostfeldzuges sind nicht „von Pappe“. Wenn man hört, dass die Pioniere über 3 900 km Bahnstrecken im Vorgehen mit der Infanterie erkundet, etwa 2 200 km Bahnstrecken oft unter Feindeinwirkung wiederhergestellt, ca. 1 600 km Bahnstrecken umgespurt, dabei über 1 100 Weichen in Bahnhöfen und an 173 Brücken gebaut haben, so ist das schon etwas, das auch einem Mann vom Bau die entsprechende Hochachtung abnötigen kann.

Kriegsberichtler Rudolf Kratsch

Bei der Zahl "450 Eisb.Pi." sind die Rumänen mitgerechnet; auch die Angaben des letzten Absatzes betreffen nicht nur die 8./2. Daß nachts ein paar Spezialisten in guter Deckung Vorbereitungsarbeiten leisteten, legte der Berichterstatter als Nachtschicht aus. <I>



Unsere Brücke von Sewastopol: oben re. noch beim Vorbau;
li.: Belastungsprobe / re. unten: feierliche Eröffnung <I>



Nachtaufnahme der beleuchteten Baustelle Savebrücke (2./2)

Das hätten wir uns auf der Krim nicht erlauben dürfen <II>

dann wäre ihnen ein erleuchtetes Ziel von Vorteil gewesen. Zweifelhaft ist auch, ob unser Aggregat außer der Speisung von Elektrogeräten eine hinreichende Stromerzeugung für die Ausleuchtung einer größeren Fläche aufbrachte.

Jedenfalls war die Kompanie in zwei Schichtgruppen aufgeteilt. Die eine fing bei Tagesgrauen an und wurde gegen Mittag abgelöst, die zweite arbeitete bis zum Anbruch der Dunkelheit. In der freien Zeit durften wir uns zwischen Sewastopol und Bachtschisarai nach Belieben tummeln. Verboten war lediglich, allein und unbewaffnet 'auszugehen' sowie das Betreten ehemaligen Kampfgebietes. Seitlich der Straße standen Schilder, die mit drastischen Symbolen oder der Aufschrift 'Minen' auf die Gefahr hinwiesen und an das Verbot gemahnten.

Nun wurden ja Eisenbahnpioniere auch zu Kampfeinsätzen herangezogen, und die 'alten Krieger' der 8./2 hatten schon praktische Erfahrung mit Minen, weshalb sich etliche von ihnen keinen Deut um das Verbot scherten. Mit einem heimlich besorgten Minensuchgerät klapperten sie die verlassenen Stellungen ab und machten Beute. Man konnte es auch Leichenfledderei nennen. Mich hätte schon der Verwesungsgeruch abgehalten. Seitlich der Straße vor Inkerman lagen noch so viele unbestattete Tote, daß man sie weithin roch.

Eine sowjetische Maschinenpistole, die unempfindlicher als unsere waren, besorgten sich viele von uns, und ich nahm in einem deutschen Unterstand nahe dem Ostkopf der Brücke ein zerfleddertes Reclamheft mit Oscar Wildes Märchen an mich. Über diesen Fund, der anderen Besuchern des Unterstandes vor mir offenbar des Mitnehmens nicht für wert erschienen war, freute ich mich sehr und nicht nur, weil es an Lesestoff

überhaupt mangelte. Selbst die Soldatenzeitung erhielten wir spärlichst, obwohl wir diese doch dringend zum Hinternabputzen brauchten! Angesichts dieser ernstesten Problematik stritten wir, mit wie wenig Papier man auskommen könne. Einer schoß den Vogel ab, indem er erklärte, ihm genüge ein Handteller großes Stück, durch das er den Zeigefinger stecke, der die eigentliche Arbeit erledige. Mit dem Papier würde er nur den Finger säubern.

Viele Ausflüge unternahm ich nicht. Die Anstrengung der Arbeit und das ungewohnte Klima strapazierten mich hinreichend. Zweimal fuhr ich nach Sewastopol und einmal mit Karl Müller in die Nähe des Forts Maxim Gorki ans Schwarze Meer, was mit gutem Grund auch verboten war.



Hafen von Sewastopol <I>

Sewastopol bot nur den Anblick eines Trümmerhaufens, dgl. Fort Inkerman. Landser erzählten, die Sowjets hätten, statt sich zu ergeben, die Zugänge der steinerne Kasematten gesprengt und dadurch sich und auch dorthin geflohene Zivilisten bei lebendigem Leibe begraben. Man habe sie noch tagelang schreien gehört.

Dieser Teil der Krim war ein Alptraum, und eine meiner bei-

den Fahrten nach Sewastopol wäre mir beinahe zum Verhängnis geworden. Es war die zweite Fahrt, und ich hatte nur eine kurze Erledigung vor, weshalb ich erst ziemlich spät, allein und unbewaffnet auf einem unserer LKW hingefahren war. Zurück erwischte ich nur ein Fahrzeug für ein kurzes Stück und marschierte dann weiter, in der Hoffnung, bald wieder aufsteigen zu können. Nichts kam, und es begann zu dämmern. Ich tippelte schon östlich Maxim Gorki im Belbektal dahin, als plötzlich vor mir Straßenschotter aufspritzte. Mit Herüberhallen des Abschlußknalls vom jenseitigen Berghang lag ich im Straßengraben, dann robbte ich um mein Leben. Unteroffizier Rath hätte seine Freude an meiner Geschwindigkeit und Perfektion gehabt. An einem Straßenstück, das beidseitig einen spärlichen aber genügend Deckung gebenden Bewuchs hatte, konnte ich mich aufrichten. In diesem Moment hörte ich aus Richtung Sewastopol einen Automotor. Ich stellte mich mitten auf die Straße und winkte wild. Erleichtert sah ich, wie der Wagen, in dem rumänische Soldaten saßen, bremste und zum Einsteigen anhielt. Deutsche Fahrer waren manchmal stoffelig, Rumänen haben mich immer freundlich mitgenommen.

Auch der Ausflug mit Karl Müller ans Schwarze Meer wäre beinahe ins

Auge gegangen. Wir hatten uns in der Nähe vom Fort Maxim Gorki absetzen lassen, dessen eine Panzerkuppel, angeblich von unserem 80 cm-Eisenbahngeschütz Dora aus der Verankerung gehoben, mit dem riesigen Geschützrohr schräg in die Luft ragte und einen unheimlichen Anblick bot. Bevor wir das Meer erreichten, passierten wir einen zerschossenen Bauernhof, von Bäumen umgeben und einem Ziehbrunnen davor. Da wir durstig waren, ließen wir den Eimer mit der Winde hinunter und holten uns frisches Wasser herauf. Den Eimer stellten wir dann auf den steinernen Brunnenrand und gingen die letzten 200 m zum Strand. Seitlich zog sich eine Stellung den Hang hinauf. Sie sah so aus, als ob die Besatzung gerade auch eben 'mal baden war. Da dort, wo die Befestigungen ans Meer stießen, ein paar Landser herumplantschten, dachten wir zunächst, hier sei tatsächlich ein Sicherungsposten von uns stationiert. Sie zogen sich aber bald an und verschwanden, so daß wir allein zurückblieben.



Ehe wir abwechselnd schwammen, beobachteten wir eine Weile das Meer vor uns, ob sich Anzeichen für Unterwasserdrähte oder dgl. fänden. Obgleich wir nichts bemerkten, ging der erste doch sehr vorsichtig ins Wasser, der andere paßte weiterhin auf. Badehosen hatten wir nicht, und zur Erinnerung machten wir jeder vom anderen ein paar 'Aktfotos'.

Wir waren erfrischt und bester Laune, als wir den Heimweg antraten und vorher noch einmal trinken wollten. Bevor einer von uns den Eimer ergreifen konnte, knallte es vom jenseitigen Hang, demselben, von dem aus ich Tage zuvor aufs Korn genommen worden war. Der erste Schuß riß den Eimer weg, und wir gingen blitzartig hinter dem Brunnen in Deckung und beobachteten die Umgebung. Nach einer Weile liefen wir mit entscherten Gewehren und unter aufmerksamer Beobachtung zur Straße. Auf eine Wiederholung des Badeunternehmens verzichteten wir, und unsere Krimzeit endete bald darauf ohnehin.

* * * *

Unmittelbar nach der Verkehrsübergabe der Brücke verlud die 8./2 ihr Gerät und ihre Fahrzeuge auf einem im Bahnhof Belbek bereitstehenden Transportzug, und erwartungsvoll fuhren wir über Rostow Richtung Kaukasus neuen Aufgaben entgegen. Daß sich gleichzeitig eine Katastrophe und die Kriegswende anbahnte, kam wohl keinem von uns in den Sinn. Die Eindrücke der Fahrt durch eine uns unbekannte Landschaft, dazu Spekulationen hinsichtlich unserer Verwendung gaben genügend Gesprächs-

stoff ab, wenn wir nicht zum Takt der Räder sangen, stolz über den Raum, den unsere Truppen in einem Monat erobert hatten.



Bahntransport einer vollmot. Eisb.Pi.Kp (2./2) <II>

Die von Rostow nach Süden führende Bahnstrecke war von anderen Eisenbahnpionier-Einheiten bereits in Stand gesetzt und umgespurt worden so daß wir mit dem Zug fast 400 km südwärts bis Newinnomyskaja fahren konnten. Hier luden wir aus, und dann sollte die Kompanie im Mot-Marsch nach vorn an den Terek bei Mosdok fahren, da es im Zwischenstück für uns nichts mehr zu tun gab. Aber die 8./2 bekam auch vorr nur ein paar kurze Aushilfseinsätze, denn unser Vormarsch war am Terek und vor Tuapse zum Stehen gekommen. Die konzentrierte Abwehr der Sowjets bei Verzettelung unserer Kräfte durch den gleichzeitigen Angriff auf Stalingrad bildeten einen Grund dafür, ein weiterer lag im ausbleibenden Nachschub. Kraftstoff und Munition mußten zeitweilig auf dem Luftwege zugeführt werden, und mancherorts nahmen Einheiten sogar Kamele als Transportmittel, wenn ihre Fahrzeuge infolge Spritmangel stilllagen.

Den Ernst der Lage, die eine tödliche Falle war, begriffen wir immer noch nicht. Noch sangen wir mit Landserhumor ein neues Lied nach der Melodie von Lilly Marleen. Der Refrain lautete:

"Auf der Straße von Tuapse marschiert ein Bataillon
und das sind die Reste von einer Division.

Wir konnten schon Tuapse seh'n und mußten wieder
stiften geh'n wie einst Napoleon."

Bald jedoch sollte uns auch das Singen vergehen. Zunächst verging mir einiges, denn ich durfte nicht mit zum 'Abenteuer' Mosdok. Zu meinem Verdruß erhielt ich wieder einen Sonderauftrag und wurde in Newinnomyskaja 'deponiert', um als Verbindungsmann zwischen dem Stab bzw. dem Kodeis in Armavir und der Kompanie zu fungieren. Ich bekam eine Legitimation für den Leiter der Telefonzentrale in Newinnomyskaja, wo ich mich aufhalten sollte zwecks Entgegennahme von Befehlen und Weiterleitung von Meldungen.

Eine schöne Aufgabe war das nicht. Erstens war ich völlig gebunden, weil der Termin der Anrufe nicht vorhersehbar war und die in der Zentrale tätigen Nachrichten-Soldaten genug zu tun hatten und mir etwas gehustet hätten, wenn ich sie mit meinem Kram auch noch belästigt hätte. Zweitens vollzog sich die Telefoniererei auf Sammelleitungen mit Rufzeichen von einer Vermittlung zur anderen. Hatte man endlich die gewünschte Verbindung hergestellt, quatschte bestimmt jemand dazwischen, und das Theater ging von vorne los. Nein, um dieses Geduldsspiel beneidete mich niemand.

Außerdem befand sich die Telefonzentrale - die richtige militärische Benennung habe ich vergessen, da ich ja nicht vom 'Fach' war - in der Nähe des Bahnhofs, und dieser, nur von leichter Vierlingsflak geschützt, wurde häufig bombardiert. Die eingeschossigen Häuser des Ortes boten keinen Schutz, und weil die Russen beim Bombenwurf oft daneben trafen, war man im Zielbereich, d.h. den Gleisanlagen, in der Regel weniger gefährdet als neben dem Bahnhofsgelände. Diesbezügliche Erfahrungen

besaß ich zwar noch keine, aber die entsprechenden Landserweisheiten fand ich bald bestätigt.

Mein Antrittsbesuch in der Telefonzentrale übertraf meine Befürchtungen. Der Leiter, ein Nachrichten-Oberfeldwebel, fauchte mich sofort an, ob ich nicht lesen könne, draußen stünde doch groß und breit "Eintritt Unbefugten verboten!". Ich sollte mich rausscheren. Dann ließ er sich doch herab, einen Blick auf das mitgebrachte Schreiben zu werfen. Das imponierte ihm kein bißchen. "Die Herren Eisenbahnpioniere meinen wohl, sie seien das Wichtigste. Und nur eine Kompanie! Wenn da jeder einen Mann hier abstellen wollte! Ja, was glauben Sie denn. Das geht auf keinen Fall. Rufen Sie ihren Scheiß-Kodeis an und sagen Sie denen, sie sollen sich eine eigene Leitung legen, wenn sie eine Extrawurst brauchen."

Dann wurde er von einem anderen Unteroffizier gerufen, und als er mich danach immer noch warten sah, fragte er nur böse: "Was gibt's noch? Hauen Sie endlich ab!"

Ich hatte ihn nun eine ganze Menge reden hören. Auf sprachliche Eigenarten achtete ich damals schon, und in diesem Fall brauchte ich gar nicht zu raten, denn die waschechten Mühlhäuser haben eine besondere, mir sehr vertraute Aussprache. Ich sagte also: "Gestatten Herr Oberfeld noch eine Frage. Sie sind doch wohl aus Mühlhausen?" - "Mensch", fuhr er auf, "du auch?". Und dann stellte sich heraus, daß wir zu Hause sogar Nachbarn waren. Der Oberfeldwebel hieß Hering, und die Familie wohnte in unserer Siedlung um die Ecke herum, Luftlinie keine 100 m weg. Er kannte meinen Vater sehr gut, mich nur als Junge. Da er, mindestens vier Jahre älter als ich und nach einem anderen Ausbildungsgang, schon vor Kriegsausbruch eingezogen worden war, hatte es in Mühlhausen für uns keine Berührungspunkte gegeben. Später sollte ich noch mehrere solcher eigenartigen Begegnungen haben. Diese rettete in Newinnomyskaja die Situation.

Jetzt war alles in Butter. Oberfeld Hering reichte mich sofort freudestrahlend bei seiner ganzen Belegschaft herum, und alle wurden hilfsbereit. Einer wußte ein 'pfundiges' Quartier, und im übrigen sollte ich mich um nichts kümmern, sie würden selbstverständlich die Chose für mich schmeißen. Sie hatten auch Lesestoff übrig und boten mir Geld an, wenn mein bescheidenes Salär für den schwarzen Markt, der hier wie überall hinter der Front zwischen Deutschen und Russen blühte, nicht reiche. Oberfeldwebel Hering saß dann oft stundenlang mit mir zusammen. Wir tauschten Erinnerungen an die Heimat aus und erzählten uns, was wir nach dem Kriege machen wollten.

Die unerwartete Rückkehr der Kompanie beendete mein Idyll. Es gab ein lärmendes Wiedersehen, ansonsten meinten meine Kameraden, ich hätte nichts versäumt. Einzelheiten ihres Berichtes habe ich vergessen. Auch von dem, was wir während der folgenden Wochen in Newinnomyskaja trieben, weiß ich nicht mehr allzu viel. In der Hauptsache bestand



Die Cherson=Brücke, deren Bau unter der örtlichen
Leitung Hauptmann bzw. Major Hackls erfolgte.
(oben: Bundesarchiv Nr. 76/94/17 - unten: <II>)





Der am weitest vorgeschobene Bau: Malkabrücke bei Prochladnyi
vor Mosdok.- (durch 2./2 vom 8.10.-31.12.1943) <II>





Partisanenerfolg - Frontalzusammenstoß auf Nebenstrecke nahe Newinnomyskaja <I>



unsere Tätigkeit im Stellen der Wache für einen einsamen Pionierpark am Steppenrand, Versuch der Klärung und Beseitigung der Schäden von Partisanenanschlägen auf Züge und in gelegentlichem Unterricht zur geistigen Auffrischung.

Ich hatte mich inzwischen mit einem KOB angefreundet, der schon länger bei der 8./2 und dienstälter als ich war. Dieser Gefreite namens Axel Mattil, groß, dick und frech, stammte aus der Gegend von Pirmasens und sprach pfälzische Mundart. An Schnoddrigkeit und Schnauze übertraf Axel alle, womit er bei den Mannschaften der Kompanie regen Anklang fand, bei den Unterführern und Leutnant Obarius weniger.

Axel war überdies ein großer Schlawiner. So betrog er mich um das Viertel einer Gans, als die Kompanie in Newinnomyskaja einmal wahlweise pro Kopf eine halbe Ente oder ein Viertel Gans erhielt. Die Zubereitung mußten wir selber übernehmen. Da ich noch abgesondert in meinem Telefonzeitquartier lag und Axels Argument, bei der Braterei nicht nur im Wege herumzustehen, gern akzeptierte, wartete ich, bis er mich zum Essen holte. Axel kam dann betrübten Gesichts, die Galle sei ausgelaufen und alles verdorben. Naiv, wie ich in manchen Dingen war, nahm ich ihm den mit scheinheiliger Treuherzigkeit vorgebrachten Schwindel ab. Der Kompanie blieb der Streich natürlich nicht verborgen. Ich rätselte über die spöttischen Bemerkungen herum, bis mich Axel selbst aufklärte. Schließlich machte ein Streich nur Spaß, wenn der Betroffene auch weiß, daß und wie man ihn hereingelegt hat.



Der vorübergehend vollbärtige Verf.
mit seinem Freund Axel Mattil in
Ilowaiskoje <I>

Kubantal mit Newinnomyskaja
<I>



Ende Oktober wurden wir KOB zusammengetrommelt, und man eröffnete uns, daß wir demnächst zum Auswahllehrgang nach Nowo-Kubanka kämen, wofür unsere Disziplin aufgemöbelt gehörte. Wir wurden also wieder einmal gebimt. Dann bestimmte der Chef mich zum Führer unseres Trupps von sieben oder acht Mann, und ab ging es mit einem Güterzug. In Nowo-Kubanka, nördlich Armavir, wartete auf uns kein Privatquartier wie in Newinnomyskaja, sondern die ausgeräumten Zimmer einer Schule, damit wir straffer überwacht werden konnten.

Meines Wissens gehörte unser Auswahllehrgang zum letzten dieser Art berüchtigten Spektakels. Wie bereits im Zusammenhang mit dem Hanauer Auswahllehrgang erwähnt, gab es bei den Eisenbahn pionieren erheblich mehr KOB als Offiziersstellen. Von den gut 100 KOB, die in Nowo-Kubanka erschienen, konnten nur knapp 1/5 zu Unteroffizieren befördert und zur Waffenschule nach Rehagen=Klausdorf südlich Berlin geschickt werden, von unserer Kompanie nur einer. Keiner wollte natürlich bei denen sein, die als Gefreite zur Kompanie zurückkehrten. So nahmen die Lehrgangsteilnehmer stoisch jede schikanöse Härte auf sich. Was ich von früheren Auswahllehrgängen gehört hatte und in Nowo-Kubanka persönlich erlebte, stellte Hanau weit in den Schatten.

Der Chef unseres Auswahllehrganges hieß Sonntag, ein intellektueller, ehrgeiziger Hauptmann, der nicht so ganz mein Fall war - und ich nicht seiner. Nachhaltiger auf den Ablauf des Lehrganges wirkten sich für mich die Charaktere unserer beiden unmittelbaren Vorgesetzten aus. Der Führer des Zuges, dem wir zugeteilt waren, stammte aus dem Mannschaftsstand, ein zum Offizier beförderter 'Zwölfender' mit dem Gemüt eines Steines. Unseren Gruppenführer, ein Unteroffizier aus Wien, konnte man getrost als Schwein oder Sadist bezeichnen. Er genoß seine Macht, und ich hätte ihn manchmal umbringen können. Gut ein Jahr später wurde er - immer noch Unteroffizier - mir bei einemachteinsatz bei Odessa überraschend von einer anderen Einheit zur Verstärkung zugeteilt. Als er mich - inzwischen Leutnant - erblickte, erschrak er sichtlich und rechnete wohl mit dem Schlimmsten. Edelmut meinerseits war es nicht, wenn ich mich gar nicht um ihn kümmerte.

In Nowo-Kubanka brachte er meinen Freund Axel immerhin so weit, daß er dem Wiener Schinder in schöner Deutlichkeit sagte, er könne ihn am Arsch lecken. Das gab drei Tage Bau, bei der Kompanie abzusitzen, und für einige Zeit Beförderungssperre. Ich wurde bockig und fiel ebenfalls durch. Karl Müller machte das Rennen.

Die Namen des Unteroffiziers und unseres Zugführers habe ich vergessen. Schikanierte uns ersterer vorwiegend beim Innendienst, besorgte das der Zweitgenannte im Gelände. So übten wir eines Morgens Angriff und Verteidigung. Ein Zug hatte sich an der Kuban-Höhe zu verschanzen, der unsere anzugreifen, wobei wir uns angeblich zu lahm bewegten. Nach dem zweiten Angriff ließ uns unser Zugführer antreten und ins Dorf zurückmarschieren. Die Dorfstraße war ein Matsch, am dicksten vor einer

Mühle, wo ständig Fuhrwerke wendeten. Hier dehnte sich ein schöner, gleichmäßiger Brei aus. Kurz bevor wir diesen im gewöhnlichen Gleichschritt mit abgeschlagenem Gewehr erreichten, kamen die Kommandos für Parademarsch, und im Stehschritt patschten wir in die Soße. Als wir mitten drin waren, hieß es "Volle Deckung", und dann lagen wir, sicher ein grotesker Anblick für die umstehenden Russen, im Schlamm. Wie Hunde trabten die Unterführer um uns herum und kontrollierten, ob wir auch die Gewehre hochhielten. Denn wehe, wenn die dreckig geworden wären. So lagen wir minutenlang, dreibeinigen Spinnen ähnlich, aufgestützt, mit dem Bauch den Schlamm berührend, mit einer Hand mühsam das Gewehr hochhaltend.

Wir waren dem Zusammenbruch nahe, als uns das Kommando zum Antreten erlöste und unser Offizier höhnisch bemerkte: "Jetzt sind die Herren hoffentlich ausgeschlafen; wenn nicht, machen wir so weiter." Verdreckt, naß und wütend konnte uns diese Drohung nicht mehr erschüttern. Am Abend nach Dienstende wuschen wir unsere Klamotten und hingen sie an den Ofen, denn am nächsten Morgen hatte alles trocken und sauber zu sein.

Letztmalig wurden wir hier auch mit Gasmaskenübungen bis zum Umfallen geschunden, und die Unterführer paßten auf, daß die Masken fest saßen und wir nur durch den Filter Luft holen konnten, was bei körperlicher Anstrengung zu Atemnot führte. Hauptmann Sonntag sah nur gelegentlich schweigend zu und machte sich Notizen. Sein Tätigkeitsbereich war der Unterricht.

Frei hatten wir nur die Sonntagnachmittage, an denen Axel und ich spazieren gingen. An eine altertümliche Fabrik, die wir uns ansahen, erinnere ich mich noch deutlich. Und einmal begegneten wir einer Kavalkade Kosaken, die, ein wildes Lied singend und Gewehre schwingend, über das Land ritten. Als sie ein Stück weg waren, hörten wir sie in die Luft ballern. Später suchten wir die Kate 'unserer' Matka auf, die uns von ihrer Bolsche (Kohlsuppe) anbot und ihrerseits genüßlich unseren Pudding mit aß, den wir mit Axels Puddingpulver gekocht hatten. Die Matka, eine ältere, allein wohnende Russin, war eine der vielen netten Matkas, die ich kennenlernte und deren Katen für uns zum flüchtigen Refugium wurden.

Dann landeten wir wieder bei der Kompanie, wo Axels 'drei Tage' zu einem, alle erheiternden Problem wurde. Ich erinnere mich dunkel, daß er seinen Arrest dann symbolisch absaß. Ernster war, daß nach Ausfällen und wegen Urlaub Unterführermangel herrschte. Daher wurde mir vom Chef die Führung unserer Gruppe übertragen, und das erste Kommando bestand in einer Woche Wache in jenem einsam gelegenen Pionierpark. Mittlerweile war es lausig kalt geworden, so kalt, daß man sich beim Kacken im Freien mächtig beeilen mußte, damit nichts anfror, und länger als eine halbe Stunde hielten es die Doppelposten draußen nicht aus. Der kurze Wachablöserrhythmus ergab für jeden immer nur zwei Stunden

ununterbrochenen Schlaf. Auch deshalb sahen wir dem Ende der Wache mit Erleichterung entgegen und waren froh, daß uns keine unliebsamen 'Gäste' wie andere Wachen heimgesucht hatten. Das Lager barg zwar fast ausschließlich Holzbaumaterialien - der Hauptpionierpark befand sich in Armavir - aber dennoch waren bei Überfällen hier schon Posten getötet worden.

Anders als auf der Krim schien die Partisanentätigkeit in Südkaukasien organisiert zu sein, außerdem wurde sie begünstigt durch die unkontrollierbare, weite Steppe östlich der Bahnlinie Rostow-Mosdok und die Nähe des Kaukasusgebirges. Das Gros der Bevölkerung war uns zwar freundlich gesonnen, die Partisanen mußten jedoch unter dem einheimischen Eisenbahnpersonal Informanten haben. Es passierten zu viele eigenartige Unfälle. Als wir dahinter kamen, wer der Partisanenspitzel in Newinnomyskaja war - eine Eisenbahnertochter - befanden wir uns bereits im Sperr-einsatz des Rückzuges.

Anfang Dezember konnten etliche, die z.T. an die zwei Jahre keinen Urlaub erhalten hatten, auf Weihnachtsurlaub fahren. Axel gehörte zu den Glücklichen, und mir hinterließ er am 13.12.1942 eine Postvollmacht, d.h. einen Wisch, auf dem stand:

"Der verfressene Gefreite Ritzau ist zum Empfang meiner ganzen Post berechtigt!"

Dieses Vermächtnis brachte mir sehr schnell einen verdorbenen Magen und der Gruppe üppige Freßtage. Wir 'Normalen' erhielten ein Päckchen, vielleicht zwei im Monat, Axel, jetzt also ich, bekam eine überwältigende Anzahl, und Weihnachten konnte ich kein Gebäck mehr sehen. Außer Obst gab ich alles weg.

Am Tag nach Axels Abreise, am 14.12., wurde ich zum Chef befohlen, der mich überaus ernst empfing und mir eröffnete, ich müsse sofort zum Kodeis, wichtige Dienstpost holen. Was mir da anvertraut wurde, erfuhr ich erst später. Es handelte sich um Sperrpläne. Die Armeeführer dachten im Gegensatz zu Hitler an die unausbleibliche Entwicklung der Lage und befahlen aus eigenem Ermessen, den Rückzug vorzubereiten. Sie hatten auch allen Grund dazu. Die 6. Armee war bereits drei Wochen eingekesselt, und die Versicherung Görings, ein Durchhalten vermittels Versorgung aus der Luft sei gewährleistet, erwies sich schnell als das übliche Meier=Wort.

Im Rückblick ist mir unverständlich, warum Hitler den Zusagen Görings nach so vielen Pleiten immer noch glaubte. Daß unsere Luftwaffe trotz großartiger Einzelleistungen ihrer Aufgabe nicht gewachsen war, erkannte bei uns selbst der dümmste Stabsgefreite, aber Erkenntnisse nützten weder uns noch besserten sie die Sache. Uns blieb nur die Hoffnung, daß den Meldungen über Feindeinbrüche östlich und nördlich Rostow bald solche über deren Bereinigung durch unsere Truppen folgten.

Die oben erwähnte Fahrt werde ich nicht vergessen, weniger weil ich

meinen Dienstreiseausweis noch besitze, als vor allem der Rückkehr nach Newinnomyskaja wegen. Mir war größte Vorsicht und Eile befohlen worden. Daher verzichtete ich auf Übernachtung und schwang mich in Ar-mavir auf den letzten abgehenden Güterzug dieses Tages. Ich erwischte gerade noch, vom Lok- und Zugbegleitpersonal unbemerkt, einen der hintersten Wagen des langen Zuges, wahrscheinlich schon zum Abtransport von Materialien oder überflüssiger Verbände bestimmt. Bei der Ankunft in Newinnomyskaja war es schon dunkel. Wegen Partisanengefahr wurde nicht weitergefahren. Die Lok kuppelte ab und rollte in die bewachten Schuppen, die Begleitpersonale verschwanden im Dienstgebäude. Ich verschlief das, und als ich meinen Kopf aus der Güterwagentür steckte, sah ich mich allein, von abgestellten Zügen umgeben und etwa 1 km vom Wach- und Dienstgebäude entfernt. Außerdem war ich steif vor Kälte. Durch die finsternen Wagenreihen vorzugehen, schien mir zu gefährlich. Ich wäre nicht der erste deutsche Soldat gewesen, der nachts im weitgestreckten Bahnhof Newinnomyskaja ermordet und ausgeplündert wurde. So vorsichtig konnte ich gar nicht schleichen, daß man mich nicht gehört hätte, aber ich wollte weder in einen Hinterhalt tappen noch die Nacht im eiskalten Wagen verbringen. Da dachte ich an eine auf der anderen Zugseite stehende Wärterbude, zu der es nur ein paar Schritte waren. Dort verbarrikadierte ich mich, heizte den Ofen nach und schlief mit dem Gewehr im Arm und anderen griffbereiten Mordwerkzeugen. Als mich am Morgen das Bumpen der Eisenbahner weckte, war ich dennoch froh, kein Abenteuer gehabt zu haben wie der Held in Grimms Märchen 'Von einem der auszog, das Fürchten zu lernen'.

Heiligabend stieg ein großes Kompaniefest in einem turnhallenähnlichen Raum. Hauptmann Hackl feierte mit, schließlich blau wie wir, und ließ sich anpflaumen. Auch Sylvester ging störungsfrei vorbei. Wenngleich von der nördlichen Ostfront äußerst beunruhigende Nachrichten zu hören waren, merkten wir in Newinnomyskaja die Krise zunächst nur am Verhalten der Einheimischen. Sie lehnten plötzlich deutsches Geld ab und drängten sogar zu einem für sie ungünstigen Umtausch gegen Rubel. Sie wußten mehr als wir.

Das zweite Alarmzeichen bildete die Menge der Richtung Norden fahrenden Züge, alle beladen, auch mit Wehrmachteinheiten. Am 6. Januar 1943 feierten die Einheimischen, deren orthodoxer Kalender von unserem abweicht, geräuschvoll irgendein Fest, vielleicht Weihnachten. Ich erlebte das zum ersten und einzigen Mal, und das nächtliche Krachen der Böller kam mir wie der Auftakt zu dem vor, was nun für uns begann.

Die Absetzbewegungen unserer Verbände zur Räumung des Kaukasusgebietes war bereits voll im Gange, und uns Eisenbahnpionieren fiel dabei eine Hauptrolle zu. Nicht nur Eisenbahn, Brücken und Dienstgebäude sollten zerstört, sondern auch die gesamten Gleisanlagen gesprengt werden, und zu letzterem fehlte uns Erfahrung. Im Umgang mit Sprengmitteln, Berechnung der Ladungen, Bestimmung von Trennschnitten bei Brük-

kensprengungen usw. waren wir unterwiesen worden, aber an die Möglichkeit, einmal Hunderte von Kilometern Eisenbahnschienen sprengen zu müssen, war in der Ausbildung unserer auf Angriff gedrillten Wehrmacht kein Gedanke verschwendet worden. Die zweckmäßigste Methode galt es erst zu erproben, wofür uns einige Tage zur Verfügung standen. Jene Eisenbahnpionier-Kompanien aber, die als erste und unvorbereitet mit der zurückgehenden Infanterie zu sperren hatten, mußten blutiges Lehrgeld bezahlen.

Nach Versuchen an einem unbenutzten, abgelegenen Gleisstück waren wir uns klar, daß wir für unseren Sperrabschnitt bis Armavir einen Monat brauchen würden, wenn wir nach der klassischen Lehrmethode verfahren: Eine Ladung Pioniersprengmittel anbringen, verdämmen, zünden und in Deckung gehen, bis es gekracht hat. Bald jedoch hatten wir die Lösung des Problems gefunden.

Pioniersprengmittel, 'hieb, stich- und schlagfest', gab es in verschiedenen vorgefertigten Größen. Die kleinste war rund und hieß Bohrpatrone, weil sie z.B. zum Fällen von Bäumen in ein vorgebohrtes Loch gesteckt werden konnte. Eine der größeren in rechteckiger Kastenform paßte genau zwischen Schienenkopf und -fuß. Sie wurde so angedrückt, daß die Öffnung für Zündkapsel mit Zeitzündschnur auf die freie, der Schiene abgewandte Seite kam. Die Ladung reichte aus, auch unverdämmt ein Stück Schiene herauszusprengen, und wir stellten fest, daß die Eisenteile dabei durchweg im rechten Winkel zur Gleisachse weggeschleudert wurden. War man also nach dem Zünden im Gleis ein Stück weitergegangen, passierte einem in der Regel nichts. Nach dieser Erkenntnis wurde der Ablauf organisiert. Das Gros der Kompanie übernahm die Sprengung der Gebäude, Brücken und Durchlässe; die Zerstörung der Gleisanlagen führten Sprengtrupps durch, einer in den größeren Bahnhöfen, zwei auf der freien Strecke nach Armavir. Jeder dieser beiden Trupps erhielt für seine Aufgabe eine zweiachsige Klein-Diesellok, Köf genannt, und einen gedeckten Güterwagen, in dem die Sprengmittel lagerten.

Um den 10. Januar, als die Front schon sehr nahe gerückt war, ging es los. Im Bahnhofsbereich krachten bereits die Detonationen der Sprengungen, als die beiden Sperrzüge, V-Loks und Wagen, verspätet eintrafen. Für den einen war ich mit meiner Gruppe eingeteilt worden, und wir machten uns sofort ans Einladen. In die eine Längsseite des Wagens stapelten wir die Sprengmittel-, in die andere die Zünderkisten und Rollen der Zündschnüre. In die Wagenmitte stellten wir einen Tisch mit zwei Stühlen, wo ein Mann beschäftigt war, die Zündschnüre auf die errechnete Länge abzuschneiden, zunächst auf 30 cm für 30 sec Brenndauer. Später kürzten wir noch etwas. Der andere steckte die Zündkapsel auf das eine Ende der Schnur, knipste sie mit einer Spezialzange fest und steckte die fertigen Zündschnüre in eine Umhängetasche. Weil es sehr kalt war, und diese Arbeit keine steifen Finger vertrug, kam vor die eine

verschlossene Schiebetür ein Kanonenofen. Der Fahrer der Köf wurde ermahnt, Anhalten oder Anfahren sanft zu gestalten, damit der Ofen nicht umflog. Das kam trotzdem vor, denn das Getriebe der Köf reagierte nur ruckweise.

Gegen Mittag fuhr der andere Sperrzug auf dem linken, d.h. dem Nord-Süd-Richtungsgleis ab. Unserer folgte etwa eine Stunde später auf dem rechten Gleis im Schrittempo nach. Zwei Mann gingen ein paar Hundert Meter hinter dem Wagen und drückten die Sprengladungen an die beiden Schienenstränge. Einen halben Kilometer hinter diesen Männern und um etwa 100 m versetzt gingen abermals zwei mit der vorerwähnten Umhängetasche, dauerrauchend und mit ihren Zigaretten die Zündschnüre ansteckend, bevor sie diese in die Ladungen schoben. Zwei Mann pendelten zwischen dem Wagen und denen, die auslegten, und sorgten für Sprengmittelnachschub. Da Axel in Urlaub war, blieb nur ein Ersatzmann übrig, und wir wechselten einander stündlich ab, denn bei einem Marschtempo von ca. 4 km/h kamen die draußen Tätigen mit Bücken, Hantieren und Rennen trotz beißender Kälte ins Schwitzen; wer den Diesel fuhr, kriegte Eisbeine.

An die ersten 24 Stunden erinnere ich mich recht gut, weil wir noch nicht übermüdet und die Eindrücke neuartig waren. Wir sprengten, um voranzukommen, sogar nachts, wenn auch in langsamerem Tempo. Bei ausgezeichneter Sicht konnten wir weit durch das Kubantal sehen. An der langgezogenen Stecke brannten die Wärterhäuser, hinter uns flog ab und an ein Durchlaß in die Luft, weiter südlich und östlich blitzten Granatdetonationen und bei Dunkelheit sahen wir, daß unsere Minisprengungen ebenfalls ein hübsches, rhythmisches Feuerwerk verursachten. Dazu roch es recht markant.

Von Zeit zu Zeit gönnten wir uns eine kurze Ruhepause, und ab dem zweiten Sperrtag griffen vereinzelt sowjetische Schlachtflieger an. Sie kamen im Tiefflug von Osten, aus der Steppe. Die weit voraus fahrenden Sperrzüge mit ihrem brisanten Inhalt sahen sie offenbar nicht. Sie nahmen stets die Zündtrupps zum Ziel. Unsere beiden Gruppen hatten dadurch Verluste; einen der Toten mußten wir umständebedingt liegen lassen.

Bis zum Mittag hatten wir rund 60 km zu schaffen und beim Kompaniesammelplatz einzutreffen. Das Treffen fand vermutlich bei Konokowo statt, der letzten Station vor Armavir. Es dürfte bei einem Wärterposten in der Nähe gewesen sein. Dorthin waren Spieß und Feldküche beordert, ohne den Kompanietroß, der schon Tage zuvor mit den dienstunfähigen Kranken Richtung Rostow in Marsch gesetzt worden war. Als wir am Sammelplatz eintrafen, wartete die Kompanie bereits. Der Chef mit Oberleutnant Schreiber - an Leutnant Obarius kann ich mich bei diesem Einsatz gar nicht erinnern - und einem Vorkommando war schon wieder weg zum neuen Sperrabschnitt, dgl. der erste Sperrzug. Um den Haltepunkt bzw. den Wärterposten standen Bäume, ein Gehöft oder eine Kol-

chose schloß sich an. Die Zeit bis zum Essenfassen wollte 'Jeweils' für eine Befehlsausgabe nutzen. Er hätte es formlos machen können, aber er schätzte eben militärische Zeremonien sehr und ließ im Hof des Gehöfts antreten, ausgenommen die Wache des Sperrzuges.

Zu zweit saßen wir an der offenen Waggontür, genossen die Wintersonne und hofften, daß sich 'Jeweils' kurz fassen würde, und unsere Kameraden mit dem Essen bald zurück wären. Ein Brummen in der Luft schreckte uns auf. Von Süden, genau über der Strecke, flog ein mehrmotoriger Bomber an. Das Hoheitszeichen erkannten wir nicht, sprangen jedoch vorsichtshalber vom Wagen ab und liefen vom Gleis weg zu einem flachen, ausgemauerten Erdgewölbe. Ich beobachtete noch sekundenlang das Flugzeug. Als ich sah, wie sich ein paar schwarze Punkte aus dem Rumpf lösten, machte auch ich einen Satz und landete auf meinem Kameraden, der hinterher abscheulich roch und schimpfte, weil er in Scheiße gelandet war.

Unser 'Jeweils' und die Kompanie merkten die Gefahr durch das laute Gerede des Spießes erst, als einer eine Warnung brüllte. Die meisten schmissen sich platt auf den Boden, ein paar wollten in ein Gebäude laufen und wurden von den Splittern einer Bombe des Reihenwurfes, der sich über den Hof zog, erwischt. Immerhin war unser Arzt da, der den Verletzten sofort helfen konnte.

Meine Erinnerungen an die nächsten Tage sind sehr verschwommen, weil es infolge wachsenden Drucks der nachdrängenden Sowjets turbulenter wurde und wir, erschöpft und übermüdet, nur noch wie Roboter agierten. Durch den großen Bahnhof Armavir gekommen zu sein, erinnere ich mich überhaupt nicht, lediglich an einen Bericht über eine Sprengkatastrophe. Eine Kompanie, die den dortigen Pi-Park zu zerstören hatte, soll probeweise ein neues Sprengverfahren angewandt haben, das eine Druckwelle erzeugte, die für das Sprengkommando tödlich war.

Von unserem Einsatz sind mir auch nur einige besondere Vorkommnisse in Erinnerung geblieben. Eines Morgens, wir machten gerade Pause, kam ein Melder die Strecke entlang gefahren, um der Kompanie einen Post-sack zu bringen. Weil der Melder keine Zeit hatte, übergab er den Sack einfach uns zur Weiterleitung an den Spieß. Wir sahen natürlich nach, was für uns dabei war und sortierten etliche Päckchen für gefallene Kameraden aus. Wir beschlossen, 'Jeweils' des Problems zu entheben, was mit diesen Fressalien geschehen sollte und teilten sie unter uns auf. Wir 'dachten', wen schädigen wir schon, die Päckchen hätten ja auch woanders verlorengegangen sein können. Um klar zu denken, war ich viel zu kaputt; ein schlechtes Gewissen hatte ich hinterher dennoch.

Beinahe wären wir mit unserem Sperrzug vor Tichoretzkaja auf der Strecke geblieben. Nicht nur wir hatten nach mehreren schlaflosen Nächten Glieder und Köpfe wie Blei, auch die Gruppe des anderen Sperrzuges war so im Tran, daß sie bei der Sprengung der Gleise einer kleinen Sta-

tion vergaß, unser Durchfahrtgleis intakt zu lassen. Wir sollten hier vorgehen und an die Spitze rücken. Als unser Minizug in Sicht kam, waren die Schienen unseres Gleises bereits an der Reihe und auf ca. 30 m an beiden Strängen handlange Stücke herausgesprengt. Wir saßen in der Falle oder mußten etwas riskieren. Der Kanonenofen wurde in den Schnee geschmissen, die wenigen noch vorhandenen Kästen mit den empfindlichen Zündkapseln vorsichtig ausgeladen und die Türen des Güterwagens von außen fest zu gemacht. Dann setzte unser Fahrer so weit zurück, daß er mit Höchstgeschwindigkeit, so an die 45 km/h, das kritische Stück überfahren konnte. Hinterher amüsierten wir uns königlich: "Hat bißchen gehupft, aber ging!"

In Tichoretzkaja (oder Soyska) wurden wir abgelöst. Für die Sprengung dieses Bahnhofes und der weiteren Strecke war eine andere Kompanie vorgesehen. Da das Gros der 8./2 auf LKW schon Stunden vor uns eingetroffen war, hatte Hauptmann Hackl zur Entlastung der anderen Einheit noch die Sprengung eines großen, modernen Fabrikgebäudes, offenbar ein chemisches Werk, übernommen. Uns vom Sperrzug brauchte man nicht. Ich bummelte herum, sah den Vorbereitungen zu und legte mich irgendwo in dem Betonkasten schlafen. Als ich geweckt wurde, war es Abend. Man schickte mich zu Hauptmann Hackl, den Zündbefehl zu holen. Ich fand ihn in einem dunklen Raum an einem Tisch sitzend, den Kopf auf seine Arme gelegt. Erst dachte ich, er schliefe. Das tat er aber nicht. Während ich noch überlegte, ob ich nicht noch einmal das Zimmer verlassen und anklopfen sollte, richtete er sich auf und sah mich wortlos an. Er wirkte bedrückt. "Mit Stalingrad geht es zu Ende," sagte er und dann nach einer Weile, er wäre versetzt worden. Eine offizielle Verabschiedung fand in dem Durcheinander nicht statt. Ohne Formalitäten übernahm Oberleutnant Schreiber in Rostow die Kompanie.

Bevor wir nach dort abfahren, wurde gezündet. Wir sahen aus sicherer Entfernung zu. Nach einem dumpfen Grollen neigte sich die uns zugekehrte Außenwand und kippte um. Dann sanken die Geschosse langsam zusammen. Anschließend fuhren wir bei guten 30° Minus auf den nur mit flatternden Planen bedeckten Mannschafts=LKW durch die Nacht nach Rostow. Wir saßen zusammengerückt, da einer unserer LKW zuvor zerschossen liegengeblieben war. Trotz der Enge froren wir fürchterlich. Ich hockte ganz hinten, wo es am meisten zog. Das bewahrte mich ausgleichshalber vor Schaden, als unser LKW=Fahrer einen im Fahrweg stehenden defekten Panzer zu spät erkannte und auffuhr. Uns zuhinterst Sitzende schleuderte es beim Anprall auf die Vorderen, von denen einige Brüche und Prellungen davontrugen. Ein zweiter LKW war kaputt, und die Weiterfahrt vollzog sich noch gedrängter.

Rostow erreichten wir im Morgengrauen und wurden gleich eingewiesen, die Sprengung der Don=Brücken vorzubereiten. Meine Gruppe gehörte zum Sprengkommando der steinernen Flutbrücken. Die Sprengschächte mußten mit Preßluftschlämmern, langen Meißeln und schweren Schlägeln durch das

hart gefrorene Erdreich bis zum Mauerwerk getrieben werden, keine angenehme Arbeit bei der Kälte und den ständigen sowjetischen Luftangriffen. Weit übler waren aber die dran, die das Sprengkommando der Strombrücke bildeten. Diese, eine selbsttragende, bogenförmige Stahlkonstruktion, sollte mit sauberen Trennschnitten in elektrischer Zündung gesprengt werden. Die Temperatur fiel auf 40° Minus, und es war eine Tortur, dabei in den Eisenträgern herumzuklettern, Ladungen anzubringen und eine Doppelleitung zu legen. Da elektrische Leitungen, besonders bei großer Kälte die Neigung haben, einen Unterbruch zu bekommen, wurde noch eine zweite Leitung mit durchschlagener Knallzündschnur gezogen.

Wie nötig das war, bewies schon die stündliche Kontrolle mit dem Meßgerät, das zweimal keinen Stromfluß anzeigte. Noch konnte der Fehler gesucht und gefunden werden. Als dann aber die HKL an den Don zurückgenommen wurde und gezündet werden sollte, war der Stromkreis wieder tot, und jenseits des Flusses tauchten schon die ersten Sowjetpanzer auf. Ein Unglück kommt selten allein. Der Wind und die Kälte hatten auch die zweite Zündleitung unterbrochen. Nur ein Teil der Ladungen zündete. Die Brücke fing sich in den oberen Streben und brach nicht auseinander. Zur Sicherung standen zwei 8.8-Geschütze auf Selbstfahrlafette in der Nähe. Eines feuerte weiter auf die Panzer, das andere nahm die Brücke zum Ziel. Der zweite Schuß traf, löste die Restsprengung aus, und die Brücke sackte ab.

Ich muß hier noch einfügen, daß ich mich bald nach unserer Ankunft in Rostow krankmelden wollte, weil ich Fieber zu haben glaubte, mich miserabel und beim Anlegen der Sprengschächte unter Aufsicht eines Feldwebels entbehrlich fühlte. Unser Oberarzt war in der Kompanie sehr beliebt, weil er unsere Weh=Wehchen mit Humor nahm. Mich verband mit ihm ein beinahe freundschaftliches Verhältnis, obwohl Ärzte im Gegensatz zu Sonderführern oder Zahlmeistern bei der deutschen Wehrmacht Offiziersstatus besaßen. Manchmal hatte ich ihn wegen seiner 'Toleranz' gegenüber den Gelbsuchtkranken aufgezogen. In medizinischer Ahnungslosigkeit dachte ich wie fast alle, denen fehlt ja nichts, außer daß sie ein bißchen gelb aussehen, und sie 'dürfen' doch mit Vorzugskost ins Revier. So meinte ich, eine Nacht im warmen Bett würde mir jetzt sicher auch einmal genehmigt.

Unser Oberarzt hatte sich in Rostow im Erdgeschoß eines unzerstörten, düsteren Hauses zwei Räume provisorisch zur Behandlung und als Lager für Kranke und Verwundete eingerichtet. Dort meldete ich mich mit einigen anderen in Erwartung eines wohlwollenden Empfangs. Das erwies sich als Irrtum. Der Herr Oberarzt, diesmal ganz Vorgesetzter, untersuchte mich kühl und jagte mich zur Kompanie zurück. Insgeheim stimmte ich mit seiner Diagnose überein und bekannte mich als gesund. Ich war einfach an einen Tiefpunkt angelangt: wochenlang kaum Schlaf, selten warmes Essen, dazu die Depression des ungewohnten Rückzuges, der

zeitweilig seines planvollen Charakters verlustig zu gehen drohte. Dann war ich als tressenloser Gruppenführer, ein junger Gefreiter, der durchweg Dienstälteren und Erfahreneren Anordnungen zu geben hatte, doppelt überfordert.

Nach Erledigung unserer Sperraufträge sammelten sich die einzelnen Sprengkommandos im Stadtgebiet von Rostow. Es war Abend geworden, und die sowjetische Luftwaffe flog einen Bombenangriff nach dem anderen. Brände sorgten für Beleuchtung. Als ich mich mit meiner Gruppe beim Spieß meldete, sagte er, wir könnten uns noch ein paar Stunden aufs Ohr hauen und uns in der Nähe ein Quartier suchen. Wir sollten ihm nur Bescheid geben, wo er uns finden könne.

Ein benachbartes, mehrstöckiges Wohnhaus, unbeschädigt und in moderner Betonbauweise, schien uns das Richtige zu sein. In der Annahme, die Bewohner wären geflohen, machten wir es uns in einer erstaunlich komfortablen Wohnung gemütlich. Mir war es zwar nicht recht, daß meine Kameraden gleich anfangen, für sie Brauchbares einzustecken, aber ich unternahm nichts dagegen. Unvermittelt stand eine gepflegt aussehende Russenfamilie im Flur, die lediglich während des Bombardements im Keller Schutz gesucht hatte. Leise befahl ich, alle genommenen Sachen unauffällig wieder an ihren Platz zu legen, entschuldigte mich bei den Russen für unser Eindringen, und dann trollten wir uns.

Der Mühe einer neuen Quartiersuche wurden wir enthoben, da der 'Jeweils' gerade herumschickte, die Kompanie zusammenzuholen. Oberleutnant Schreiber hatte zwischenzeitlich das Transportproblem geklärt. Denn während der Sperrvorbereitungen war uns noch ein LKW zusammengeschnitten worden, und so mußte die Kompanie auf die Fahrzeuge einer Nachschubkolonne steigen, um befehlsgemäß nach Taganrog zu kommen.

Die Nachtfahrt war ein eisiges Grauen. Die kaum erkennbare Rollbahn verlief durch eine wellige, einförmige Schneelandschaft, die einer Wüste ähnelte. Mehrfach hielten wir an, weil sich der Kolonnenführer des Weges nicht sicher war. Dann stiegen wir ab und liefen um den Wagen herum, damit unsere Blutzirkulation wieder in Gang kam.

Wiederholt stoppten uns sowjetische Schlachtflieger, die die klare Mondnacht nutzten. Da es keine Deckung gab, schmissen wir uns möglichst abseits der Wagenkolonne in den tiefen Schnee, und kurz vor Taganrog erwischte es unseren letzten Kompanie=LKW, mit Material beladen.

In Taganrog schien der Krieg noch sehr fern, und wir schliefen uns erst einmal aus. Anderntags gingen wir am späten Nachmittag zu zweit mit einem Kommißbrot unter dem Arm in den Stadtpark. Dort, so hatte man uns erzählt, könne man dafür ein Mädchen bekommen. Wir glaubten das nach unseren bisherigen Rußland-Erfahrungen nicht, und wir beide bildeten daher nur eine Art Spähtrupp. Es stimmte jedoch, und bald gingen wir mit zwei jungen Frauen in deren Wohnungen. Diese bestanden aus je einem Zimmer in einem Betonkasten, und das, in dem ich landete, wirkte öde: eine eiserne Bettstelle mit einigem weiteren primitiven Mobiliar.

Der kleine eiserne Ofen war kalt, und in einem kistenartigen Bettchen greinte ein Kleinkind. Hatte ich mich auch seit unserem Wiener Bordellbesuch in Enthaltsamkeit üben müssen, was mir besonders während der ruhigen Wochen in Newinnomyskaja schwer gefallen war, vergingen mir alle sexuellen Ambitionen. Ich unterhielt mich, in meinen dicken Mantel gehüllt, so gut es ging eine Weile mit der Russin. Dann ließ ich ihr das Brot da, versprach, am nächsten Tag noch Eßbares zu bringen und verabschiedete mich. Mein Kamerad wartete schon, ebenfalls ohne Brot. Ein zweites Treffen fand nicht statt, denn die Kompanie verlegte am folgenden Morgen per Bahn nach Ilowaiskoje bei Stalino.

Die Not der jungen Frauen überraschte und bedrückte uns. Wo wir herkamen, brauchte die einheimische Bevölkerung weder zu frieren, noch mangelte es ihr an Nahrung. In Taganrog schien es aber nicht einmal einen Markt zu geben, den es, mit Ausnahme von Sewastopol bzw. Kampfgebieten, in allen größeren Orten Rußlands gab. Deprimiert gingen wir schweigend durch den dunklen, nun einsamen Park zu unserem Massquartier zurück. Das so völlig anders verlaufene Abenteuer während unserer ersten Verschnaufpause seit Wochen löste in mir eine unerquickliche Gedankenkette aus. Plötzlich schoß mir die fürchterliche Vision durch den Kopf, daß wir im Begriff waren, den Krieg zu verlieren. Die Fakten, die ich mir wortlos vorhielt, sahen nicht gut aus: Unsere militärischen Leistungen und die menschlichen Opfer eines halben Jahres waren umsonst gewesen. Wir standen wieder da, wo unser Angriff begonnen hatte, eine Armee völlig verloren, einige weitere schwer angeschlagen und die Sowjets von einer unerwarteten Überlegenheit an Masse und Angriffselan. Aber was wäre der Mensch ohne Hoffnung, und so verdrängte ich meine dunklen Gedanken schnellstens.

In Ilowaiskoje sollte die Kompanie wieder aufgefüllt werden sowie neue Fahrzeuge und neues Gerät erhalten. Wir lagen in Privatquartieren und hatten viel Zeit für uns. Eine unserer Hauptbeschäftigungen bestand im Kampf gegen Läuse. Leider half es nicht viel, täglich die Nähte unserer Klamotten abzusuchen. Ich war froh, daß sich die Plage bei mir auf Kleiderläuse beschränkte, denn Kopfläuse bedeuteten Haarschnitt=total. Noch mehr fürchtete ich jene Läusesorte, die sich auf die Schamgegend spezialisiert hatte. Sie wurden Sackratten genannt, und ihre Bekämpfung bestand in radikaler Abrasur der Schamhaare. Der Gedanke, so oder mit Kahlkopf nach Hause fahren zu müssen, entsetzte mich. Meinem Freund Axel hingegen, der wieder da war, machte es gar nichts aus, unter seiner Pelzmütze eine Weile glatzköpfig zu sein.

Ansonsten lebten wir in Ilowaiskoje üppig. Ich hatte einen Eimer mit Magarine organisiert, die wir mit Zucker verkneteten und genüßlich aßen, ohne uns den Magen zu verderben, vielleicht weil wir das Zeug mit reichlich Alkohol hinunterspülten, an dem es uns auch nicht mangelte.



Landserspäße: Der Gefreite Ritzau im Hemd und mit Russenmütze mimt Sommer; der Kamerad links daneben Winter. <I>

Ilowaiskoje: Die neuen LKW der 8./2 <I>



Unsere kurzweiligen Tage dort wurden durch einen überraschenden sowjetischen Vorstoß, von dem wir auch etwas mitbekamen, gestört. Sowjetische Panzerverbände hatten am 10.2.1943 nördlich Stalino eine offenbar von Verbündeten Truppen besetzte Frontstelle durchbrochen und waren, ohne Widerstand zu finden, in der Nacht weit in das Hinterland vorgestoßen. In Grischino, ca. 75 km westlich Ilowaiskoje, ermordeten die Sowjets, bevor sie am 18.2. von deutschen Einheiten aufgerieben werden konnten, ungefähr 600 Personen, Verwundete eines Lazaretts, Krankenschwestern, Eisenbahner und auch Kriegsgefangene.

Eine andere sowjetische Panzerabteilung stieß östlich Stalino vorbei und kam bis in unseren Raum. Wir hatten ohne Wissen um die Gefahr wieder einmal seit dem Nachmittag gefeiert, und so sind meine Erinnerungen sehr vage. Stark angetrunken und schon sehr spät putzte ich einen dumme Sprüche klopfenden Saufkumpan zusammen, woraufhin mich Axel einen herzlosen Grobian nannte. Ich sagte ihnen, sie könnten mich 'mal, schnappte mir ein Hindenburglicht und die Soldatenzeitung und schwankte damit versehen zum abseits im Garten stehenden hölzernen Scheißhäuschen, um dort in einsamem Frieden zu lesen, worüber ich wohl eindöste.

Plötzlich schreckte mich Motorengeräusch und malmendes Kettengeklirr auf. Ich hörte Holz splintern und wie von Geisterhand gehoben flog der Überbau des Scheißhäuschens davon. Ich saß im Freien, und dann ging es rund: Alarmierung des Standortes - nicht nur unserer Kompanie - und nächtliches Geschiesse. Ich erinnere mich, daß ich mit dem MG in den dunklen Dorfweg hineinballerte, der an den Garten unseres Quartiergrundstückes grenzte und auf dem zuvor der sowjetische T 34 durch eine Schwenkung mein Idyll gestört hatte. Das MG bediente ich, weil der

MG=Schütze wegen Volltrunkenheit nicht stehen konnte, und ich unseren Zustand in Anbetracht der prekären Situation nicht publik werden lassen wollte. Vermutlich war mein Beitrag an Erledigung der bis zu uns vorgedrungenen Reste des sowjetischen Kampfverbandes nur akustischer Art. Wie ich aber sagte, sind meine Erinnerungen an diese Nacht sehr verschwommen.

Jedenfalls fühlte ich mich anderntags ziemlich mulmig. Als mich der Schreibstubengefreite überraschend im Auftrag vom 'Jeweils' umgeschnallt, d.h. im Dienstanzug mit 'Hurratüte', dem Stahlhelm, zum Chef beordnete, ging ich beklommen mein Sündenregister durch, denn umgeschnallt bedeutete häufig Bestrafung. Ich meldete mich vorbeugenderweise betont zackig. Oberleutnant Schreiber schüttelte den Kopf. "Hauptfeldwebel", rief er. "Wann begreifen Sie endlich, daß Kasernenmätzchen nicht mehr angebracht sind!"

Dann saßen wir uns gegenüber, ich mit der 'Hurratüte' auf den Knien und erleichtert, denn Oberleutnant Schreiber eröffnete mir, daß er mich zur Beförderung zum Unteroffizier vorgeschlagen und zur Waffenschule gemeldet habe. Das sei auch mit Hauptmann Hackl abgesprochen, und der Kommandeur, Oberst Beauvais, würde dem sicher stattgeben. Wir unterhielten uns noch zwanglos über das Erlebte und Persönliches. Oberleutnant Schreiber wollte weg von den Eisenbahnpionieren. Erzählungen nach hatte sein Versetzungsgesuch Erfolg. Ich sah ihn nicht wieder. Er soll bei einer Divisionspionier-Einheit das Deutsche Kreuz in Gold und danach ein Kreuz aus Holz mit seinem eigenen Stahlhelm darüber bekommen haben.

4. Beim 13. Fahnenjunker=Lehrgang der Eisb.Pi.=Schule in Rehagen=Klausdorf und Vertiefungslehrgang beim Ersatzbataillon des 2. Eisb.Pi.Rgts. in Korneuburg.

Der Grukodeis (Heeresgruppe A), Stab und Personal, war in einem weitläufigen Altbaugebäude in Stalino untergebracht, in dem auch wir, etwa ein Dutzend nacheinander eintreffenden KOB Quartier bekamen. An sich hatte der Kommandeur, Oberst Beauvais, die Absicht, uns Offiziersaspiranten gründlich und persönlich zu interviewen. Wir waren insofern weise, als uns in diesem Fall der Wille genügte. Keiner meckerte, daß wir einen Vormittag nach dem anderen herumsaßen und darauf warteten, zum Kommandeur befohlen zu werden. Gegen Mittag erschien dann stets sein Adjutant, der bekanntgab, infolge der unruhigen Frontlage habe der Kommandeur heute leider keine Zeit zur Examinierung gefunden. Er könne auch keinen der anderen Herren dafür freistellen. Vielleicht klappe es morgen.

Wir beschäftigten uns also einige Tage selbst, was nicht schwerfiel. Denn nach Bereinigung der feindlichen Durchbrüche beidseits Stalino war hier das Etappenleben wieder intakt. Wir konnten ins Kino oder Soldatenheim gehen, und es gab noch zwei weitere Attraktionen, die allerdings Geld kosteten. Unser Tagessalär, Gefreiten sold plus Frontzulage, reichte nur für eine von beiden, und so spielten wir vormittags 'Grüne Wiese' (wie wir '17 und 4' nannten), das als Glücksspiel verboten war. Mein Glück oder meine Blufferei zeigte sich erfolgreich, und ich gewann täglich das nötige Kleingeld für beide Genüsse, nämlich in einer nahe gelegenen russischen Bäckerei Kuchen - das Stück für 5 Mark - kaufen und das Wehrmachtsbordell aufsuchen zu können!

Es hatte die Dimensionen der Wiener Bordelle und war zuvor vermutlich auch ein Hotel gewesen. Wenn man unten rein kam, erlebte man zunächst ein Beispiel bester Völkerfreundschaft. Einträchtig nebeneinander saßen ein großdeutscher Sanitäts=Unteroffizier und eine russische Puffmama. Von letzterer hatte der Besucher einen Bon à 5 Reichsmark zu erstehen, den man gegebenenfalls verdoppeln oder zurückgeben konnte. Vom Sani bekam man kostenlos ein Präservativ, das man gegebenenfalls nicht zurückgeben mußte, denn darin war die Großdeutsche Wehrmacht großzügig, was nicht als Spitze gemeint ist. Außerdem ging der Sani mit dem Kandidaten kurz nach nebenan und spritzte in dessen Harnröhre eine medizinische Flüssigkeit. Das tat nicht weh und schadete auch dem nicht, der nur vor hatte, einen Blick zu riskieren. Dies jedoch zu behaupten, um die Vorauslage von 5 Mark plus kostenloser Zutaten zu ersparen, hatte keinen Sinn. Der Sani antwortete höchstens: "Laß man, Appetit kommt beim Essen!", oder er guckte nur schräg, im Sinne von "Euch Brüder kenn' ich".

Der Sani hatte Recht. Was wir oben vorfanden, hätte auch einen 'keuschen José' willig gemacht. Ein großer Saal und in jenen Tagen wenig Landser, weil es an der Front turbulent zuging, dafür viele unausgelastete Mädchen: mollige, schlanke, junge und mittelalterliche Russinnen, und recht hübsche darunter. Sie benahmen sich kein bißchen prüde, und beim Tanzen durfte man sich von den erwünschten Qualitäten überzeugen, soweit sie nicht frei gezeigt wurden.

Hier kam ich zu allerlei Studien. Das erste Mal fiel ich auf ein hübsches Gesicht und verführerische Brüste hinein. Das Mädchen wollte sich dann nicht einmal ganz ausziehen und drängte zur Eile. Nach dieser Erfahrung und mit jeweils zwei Bons in der Tasche - den Damen Geld zu geben war offiziell untersagt - ließ ich mir mehr Zeit und prüfte vor der Wahl sachverständiger. Da die nun Ausgesuchten nicht unbedingt zu den Jüngsten zählten und das Geschäft, wie oben angedeutet, flau ging, nahmen sie sich 'danach' gern Zeit für einen kleinen Plausch. Ich beherrschte mittlerweile allerlei russische Brocken, und meine Partnerinnen radebrechten deutsch. Es palaverte sich also ganz gut. Mich interessierte vor allem die Herkunft der Russinnen und der Grund ihres Hierseins, der durchweg prosaisch war. Der Krieg sei ja doch irgendwann aus, und dann wollten sie Geld für dieses oder jenes haben. Wo sie das Geld verdient hätten, würde niemand erfahren. Rußland sei groß, und sie wären nicht von Stalino oder aus der Nähe. Wenn es ihnen nicht mehr paßte, oder wenn sie genug verdient hätten, würden sie Schluß machen. Sie betätigten sich ja aus freien Stücken hier und hätten einen entsprechenden Vertrag.

Wieviel Tage wir in Stalino herumbummelten, weiß ich nicht mehr genau. Ich glaube, etwa eine Woche war vorbei, als uns der Kommandeur doch zu sich rief und sich mit jedem von uns einzeln unterhielt, sehr freundlich, ohne arrogante Allüren. Er bedauerte den Verzug und die Kürze des Gespräches, aber er vertraue der Entscheidung unserer Chefs, die uns ja hinreichend kennen mußten. Er hörte sich noch unsere Erlebnisse an, dann schüttelte er jedem die Hand, und wir verließen ihn als frischgebackene Unteroffiziere. Mein Eintrag im Soldbuch trägt das Datum 1.3.1943 und ist von einem Leutnant Schroeder, Regiments-Adjutant, bestätigt. Der zweite Eintrag gleichen Datums war mir unwichtiger, nämlich im Wehrsold von der Stellengruppe 16 auf 14 aufgebessert worden zu sein. Die Hauptsache, die sichtbare Unteroffizierslitze, hatten wir schon besorgt, und das Annähen erledigte ein netter Kammerbulle.

Bevor es Richtung Heimat ging, war noch Formales zu erledigen. Jeder Soldat hatte bekanntlich für die empfangenen, wehrmacheigenen Ausrüstungs- und Bekleidungsstücke zu haften. Mir fehlte aber eine ganze Menge, u.a. beide Paare Handschuhe, das Kochgeschirr, meine Marschdecke und als Peinlichstes die 'Eiserne Ration'. Die hatte ich zwischen Armavir und Tichoretskaja, als wir ganz ohne Verpflegung blieben, aufgegessen, was der Vorschrift nach lediglich im äußersten Notfall erlaubt

war. Jetzt brauchte ich eine Bestätigung, alles sei Rechtens, d.h. durch Kriegseinwirkung verlorengelassen. Diese ist noch in meinem Besitz und auf den 4.3. für den Unteroffizier Ritzau ausgestellt. Ich muß also nach der ausgesprochenen Beförderung noch einmal von Stalino zur Kompanie im nahen Ilowaiskoje zurückgefahren sein und diese Angelegenheit dort erledigt haben. Die Bescheinigung trägt auch im Kopf des Schriftstückes die Feldpost-Nummer der 8./2 und die unleserliche Unterschrift ihres Zahlmeisters.

An die Rückfahrt nach Deutschland habe ich eigenartigerweise auch keinerlei Erinnerungen. Ich weiß nur, daß wir alle zusammen Richtung Warschau fuhren, daß ich am 15.3. in der Entlausungsanstalt Nr. 71 entlaust wurde, und wir uns mindestens einen Tag in Warschau aufhielten. Meine Aufenthaltsberechtigung datiert auf den 16.3.1943, und ich entsinne mich dreier Eindrücke:

Erstens gingen wir seit langem wieder einmal in ein richtiges Schwimmbad, das kaum besucht war. Die Leitung oblag einem Polen. Das hätte ich sicher vergessen, wenn nicht eine hübsche, junge Polin in einem schicken Badeanzug da gewesen wäre. Mit ihrem Blondhaar und schlankem Wuchs hätte sie im Rassekunde=Unterricht ein Beispiel für 'Prototyp germanisch' abgeben können. Ich versuchte anzubändeln, zwar erfolglos, erfuhr aber dabei, daß sie die Nichte des Bademeisters sei.

Vor dem Besuch des Schwimmbades unternahmen wir zu zweit oder dritt einen Gang durch das Ghetto. An einer Stelle muß ein breiter Holzsteg ein Stück des Ghettos gequert haben, von wo aus ein Überblick möglich war. Am Anfang und Ende standen deutsche Posten. Sowohl diese als auch die Juden hinter dem Zaun sahen uns nicht sonderlich freundlich an. Die Situation kam uns so unwirklich und bedrückend vor, daß wir uns schnell wieder verzogen.

Drittens gingen wir ins Kino. Man hatte den vorderen Teil des Zuschauerraumes gerade notdürftig repariert, nachdem hier kurz zuvor eine Bombe der polnischen Untergrundbewegung zur Explosion gebracht worden war. Mehrere deutsche Soldaten kamen dabei um, viele wurde schwer verletzt. Gemütlich fanden wir die Lage in Warschau nicht, und das unterstrichen auch die beschränkte Ausgangszeit sowie der Befehl, nicht waffenlos und allein in die Stadt zu gehen.

In Warschau trennten wir uns, da sich jeder zunächst bei dem für ihn zuständigen Ersatztruppenteil zu melden hatte. Meine Heimatgarnison seit der Versetzung zur 8./2 war Korneuburg bei Wien, das ich bisher nur dem Namen nach kannte. Neugierig darauf, was mich erwartete, fuhr ich von Warschau südwärts und fand am Ziel meiner Reise eine aus der K.u.K.=Zeit stammende Kaserne, räumlich viel beschränkter als der Hanner Komplex. Zum Eingewöhnen kam ich nicht, denn vom 21.3.-5.4.43 erhielt ich Erholungs- bzw. Einsatzurlaub und zudem ein im Soldbuch als Führergeschenk eingetragenes Fronturlauberpaket.



Korneuburg: Marktplatz 1937 und Kasernenhof (Rekrutenvereidigung 1939) <II>



Nach meiner Rückkehr aus dem Urlaub, die am 6.4. bis spätestens 1 Uhr früh zu erfolgen hatte, blieben auch nur ein paar Tage Frist, die wir sinnvollst ausnutzten. Wir gingen wieder einmal ins Theater und amüsierten uns bei Madame Lou, -René oder -Rosa. Das waren die Namen der Wiener Wehrmachtbordelle, ehemalige Hotels, in denen es heiter und zwanglos zuging, mit Tanz wie in Stalino, ebenso freizügig, jedoch viel komfortabler und ohne Tripperspritze. Die Damen kassierten selbst und sorgten auch für Präservative.

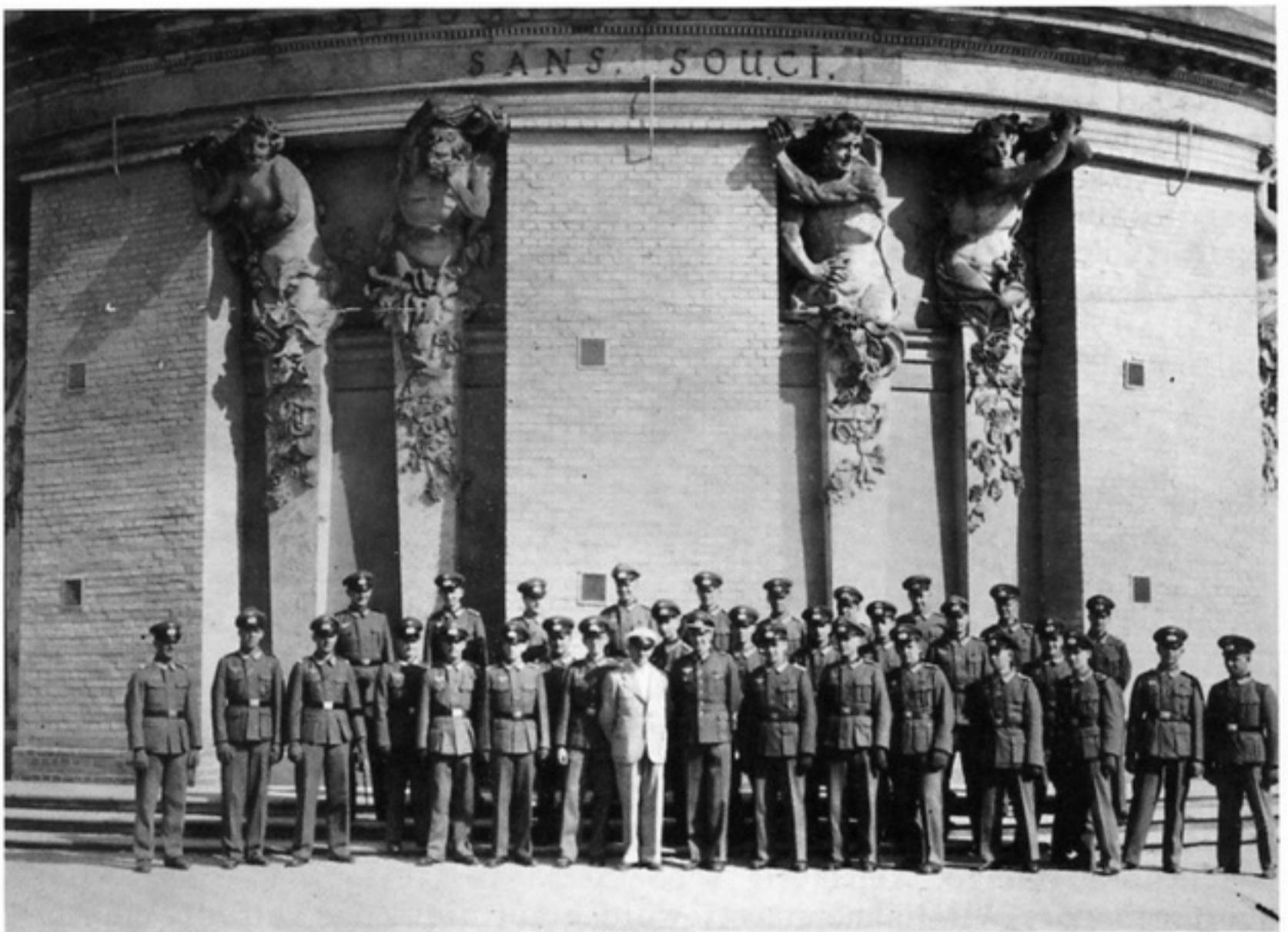
Am 12.4.1943, etwa zwei Wochen vor meinem 21. Geburtstag bekam ich meinen Dienstreiseausweis nach Rehagen-Klausdorf mit Kommandierung zum 13. O.A.= bzw. Fahnenjunker=Lehrgang an der Eisenbahnpionierschule. Da mir das Eintreffen dort für den 15.4. zwischen 12 und 18 Uhr vorgeschrieben und ein Umweg erlaubt war, machte ich noch einen Abstecher in heimatliche Gefilde. Zur Fahrt erhielt ich für drei Tage Verpflegungsgeld und Urlaubermarken.

Auf der Rückseite der Kriegsurlaubsscheine bzw. den Ausweisen für Dienstreisen standen allerlei zu befolgende Anordnungen, u.a. die Pflicht, diese Dokumente nach Beendigung der Reise abzugeben. Ich habe das wie so manches andere nicht befolgt. Gekümmert hat sich keiner darum, und so besitze ich eben noch alle meine Papiere, ausgenommen jene, die später in Bessarabien verloren gingen.

Die Eisenbahnpionier=Schule in Rehagen-Klausdorf war eine moderne, beachtliche Anlage, weitläufig schon das Areal der Schul- und Unterkunftsgebäude. Wir Fahnenjunker wurden auf drei Züge verteilt, die Aufsicht hießen. Zur Aufsicht A kamen nur Aktive, d.h. solche, die Berufssoldaten waren oder werden wollten. Aufsicht B war gemischt und C für die Reservisten, darunter ich. Vor allem in Aufsicht A befanden sich auch etliche Feld- und Oberfeldwebel, sogenannte 'Zwölfender'; in Aufsicht B und C wiederum in anderer Hinsicht bereits 'gestandene' Männer, die schon einen Zivilberuf hatten. Mit zweien dieser hielt ich einen freundschaftlichen Kontakt über den Krieg hinaus, einem Reichsbahnrat Röhr und einem technischen Reichsbahn=Inspektor Stadler. In Aufsicht A begegnete ich meinem Hanauer Genossen Geißler wieder. Wir zwei hatten uns nicht mehr viel zu sagen.

Üblicherweise führte den ersten Zug einer Kompanie der dienstälteste Offizier. In Rehagen, wo die Kompanie 'Inspektion' genannt wurde, war es umgekehrt. Der Aufsicht A stand 'Bubi' vor, der seine Beförderung zum Leutnant noch nicht lange hinter sich hatte und gleich mir gerade volljährig wurde. Der dienstälteste und ranghöchste Aufsichtsoffizier, Oberleutnant Hemming, betreute uns, die dritte Aufsicht. Oberleutnant Hemming lispelte ein wenig, und wir merkten bald, daß seine gelegentlichen Anfälle betonter Forschheit einen sehr gutmütigen Kern verbergen sollten.

Lästerzungen behaupteten, mit der Umkehrung der üblichen Ordnung wollte



Die noch fast komplette Aufsicht C von Olt. Hemming nach Sanssouci ausgeführt <I>



Kaserne



Wirtschaftsgebäude

(li. die Kantine) <I>

Pion.-Üb.-Platz Rehagen-Klausdorf, Lager Klausdorf

man dem geistigen Gefälle Rechnung tragen. Was unseren Lehrgang betraf, wäre dieses Vorurteil gegen das geistige Niveau der 'Aktiven' bedingt zutreffend gewesen. Aber wie alle Verallgemeinerungen einen Pferdefuß haben, ist natürlich auch Vorstehendem anzufügen, daß es im Lager der Aktiven wie der Reservisten solche und solche gab. Wahrscheinlich lag der Sinn des Rehagener Modus, dem jüngsten Offizier die 1. Aufsicht zu unterstellen, darin, daß Leutnant Schubert aktiv diene, und die Aktiven einen der Ihren als Vorgesetzten haben sollten.

Unser Inspektionschef, Hauptmann Timmermann - ein junger, humorvoller Offizier - erteilte auch Unterricht, und zwar in Heerwesen. Diesen, heute vergessenen Begriff verständlich zu machen, hätte genauso wenig Zweck wie heutige Begriffe wie Logistik oder Infrastruktur damals erklären zu wollen. Das sind Stelzen=Benennungen für verschwommene Inhalte, in die allerlei hineingepackt wird, was nicht so recht zueinander paßt und daher nur wortreich/vage umreißbar ist. In unserer Lehrgangszeitung, die in den Teilen der Aufsichten B und C ein in Bild und Text köstliches Witzblatt ist, steht die treffende Persiflage: "Das neueste, besterprobte Schlafmittel wirkt bis zur Bewußtlosigkeit - eine Stunde genügt! Marke Heerwesen."

Zwei Reserveoffiziere, ein Oberleutnant und ein Hauptmann, letzterer von Zivilberuf Regierungs=Vermessungsrat, lehrten uns Algebra, Statik, Vermessungskunde. Der eine, Hauptmann Geile, war ein gutmütiges Original, und seine Unterrichtsstunden eine geschätzte Abwechslung und Erholung, jedenfalls für uns Reservisten. Die Aktiven dagegen mochten diese Fächer weniger, wie ihren Stoßseuffern zu entnehmen war. (Im Januar 1945 fiel Hauptmann d.R. Geile, 56 Jahre alt, bei Frankfurt an der Oder.)

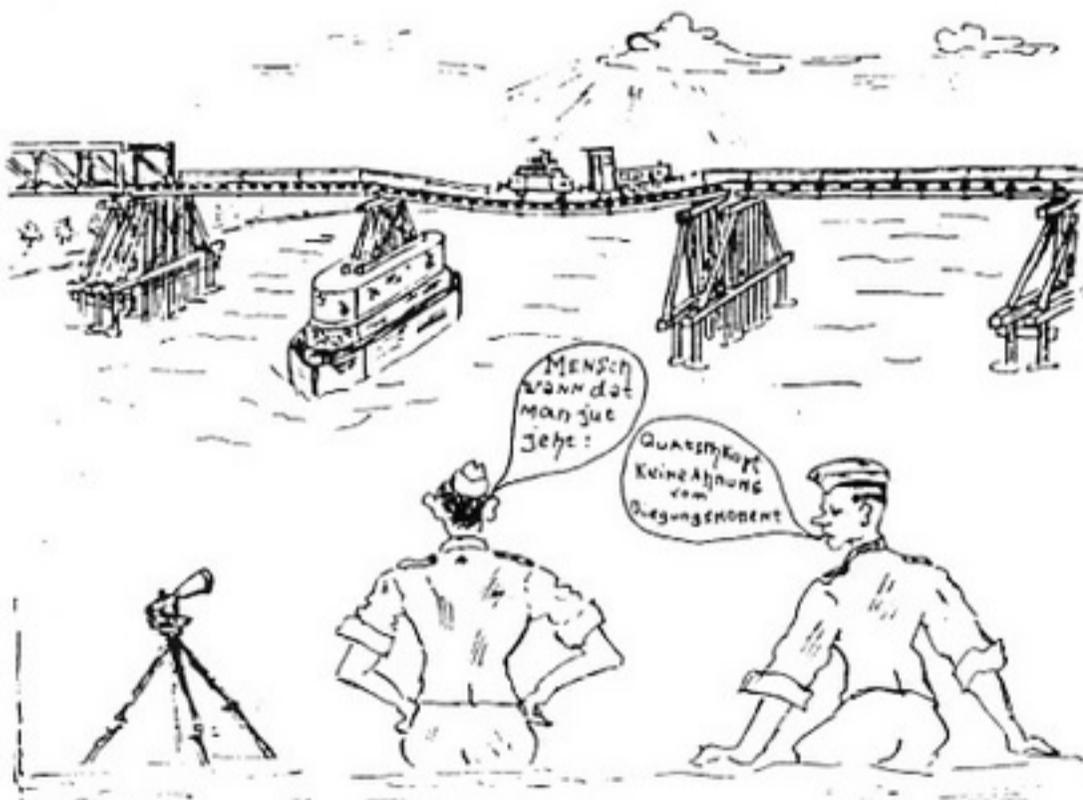
Zu meiner, zunächst nicht gerade angenehmen Überraschung fungierte der mir von Nowo-Kubanka her bekannte Hauptmann Sonntag als Lehrer in Eisenbahnpionier=Taktik. Meine ihn betreffenden Befürchtungen erwiesen sich jedoch im Laufe der strapaziösen Wochen als unbegründet. Ja, er und Hauptmann Timmermann setzten sich für mich bei einer Geschichte entscheidend ein, die mir fast den Rausschmiß gebracht hätte, womit ich zum heißesten Eisen der Waffenschule komme.

Für den rein militärisch/infanteristischen Teil der Ausbildung zeichneten Major Görres und Oberleutnant von der Osten=Sacken verantwortlich, beide von der Infanterie 'ausgeliehen'. Letzteren, mehr für die Praxis zuständig, nannten wir 'von de Socken'. Ob seines humorig, schnöselhaften Benehmens und seiner schnoddrigen Sprüche vom 'Alt=Moabiter=Adel' oder der 'dahingeschiedenen 1./67' besaß er unsere volle Sympathie. Wir bewunderten ihn ferner wegen seiner unnachahmlichen Eleganz. Als ich einmal in seiner Wohnung etwas abgeben mußte, traf ich nur seine Frau an, und ich war erstaunt, daß sie mich mit meinen Knobelbechern und der 08-15-Uniform freundlich und wie einen Menschen ansprach. Natürlich trug Oberleutnant 'von de Socken' ein Monokel, und das inspirierte

Die Zeitbrücke



Streng neutrale Abschiedszeitung
der Aufsicht V.



Aufsicht VI



für die Lehrgangszeitung zur Glosse, daß der traditionelle Führer der 1./67 auch nicht ohne Monokel schlafen ginge.

Major Görres lehrte Taktik. Sein Gemüt erinnerte mich an das unseres Nowo-Kubankaer Lehrgangsoffiziers. Herr Görres schaute sparsam und gab sich äußerst bemessen. Er wirkte wie vergattert. Nichts gab es an ihm, das zu den üblichen Witzen über Vorgesetzte reizen konnte, kein bißchen Saloppes, alles gerade und überkorrekt. Nicht nur ich dürfte Schupper vor ihm gehabt haben. In seinen Stunden nahm ich mich mächtig zusammen. Trotzdem erwischte er mich, wie mir die Augenlider zufielen, und rief mich auf. Ich spritzte empor, mir wahrscheinlich gar nicht bewußt, daß ich eingeduselt war, und schmetterte die Antwort in den Saal, die ich im Kopf gespeichert hatte. Eiskalt erklärte mir Major Görres, er werde mich wegen Belügen eines Vorgesetzten melden und dafür sorgen, daß ich kein Offizier würde. Im Unterricht eines Vorgesetzten zu schlafen, sei schon schlimm, dann aber so zu tun, als ob nicht, wäre Betrug.

Daß es nicht nach Major Görres Kopf ging, deutete ich bereits an. Zur Sache muß ich noch einiges anfügen. Wir hatten nicht nur einen äußerst anstrengenden Dienst mit Nachtübungen, sondern auch häufig nächtlichen Fliegeralarm. Berlin lag ja nahe. Wir waren alle übermüdet, und wenn Hauptmann Geile oder die anderen Lehrer die Mentalität Major Görres gehabt hätten, wären wir fast alle gegangen worden. Denn fast alle wurden wir einmal oder öfters beim Schlafen erwischt und stotterten dann herum oder gaben unpassende Antworten, in der Regel Anlaß zu Heiterkeit und einem Minuspunkt im Lehrerbuch.

Das besonders Kritische an dem Vorfall mit Major Görres war der Zeitpunkt, nämlich kurz vor Lehrgangsende, als wir, die zum Fahnenjunker=Feldwebel Beförderten uns aus der Gefahrenzone heraus und in Sicherheit wähten, und bis dahin war es ein harter Weg gewesen.

Etwa vier Wochen nach Beginn des Lehrganges faßte der Kommandeur, Major Meixner, die Führungs- und Leistungsbenotungen zusammen. Wir standen vor seinem Dienstzimmer an, um den Stand des 'Hochradrennens', wie wir den Lehrgang nannten, zu erfahren. Major Meixner teilte uns mit, in welchen Fächern wir Schwächen aufwiesen und gab die entsprechenden Ermahnungen. In der Folgezeit packten die hoffnungslosen Kandidaten ihre Sachen und verschwanden Richtung Ersatztruppenteil. Andere fanden ihre Namen am schwarzen Brett unter der Rubrik "Befördert wurden...". Das Häuflein der noch Hoffenden - darunter ich - wurde immer kleiner. Anfang Juli harrten nur noch wenige und am 5.7. kamen die letzten Beförderungen heraus, die eine betraf mich.

Diese Stufe erreicht, konnte einem an sich nichts mehr passieren. Dennoch erhielt ich zwei Warnungen. Eine von Hauptmann Timmermann, der mir riet, mich in Taktik zusammenzureißen. Major Görres sei mit mir und meinen Leistungen nicht zufrieden. Die andere Warnung wurde mir vermittelt Poesie zuteil. Nach Bewältigung des zweiten Lehrgangsdrittels

veranstalteten wir in der Kantine ein großes Fest, an dem auch General von Donat, Kommandeur der Eisb.Pi.=Schule, teilnahm, und zu dem jede Aufsicht jene schon erwähnte humoristisch/satirische Zeitung verfertigte, in der über mich u.a. stand:

... "Allzu viel Ruhe steht dir zwar gut,
doch schläfst du 'mal nicht nur bei
Hauptmann Geile wird es gefährlich,
drum sei auf der Hut." ...

Na ja, und wenige Tage darauf war ich eben nicht auf der Hut. Für den literarischen Teil unserer Aufsichtszeitung zeichnete übrigens in der Hauptsache ich verantwortlich, und ich trug unseren Erguß zur allgemeinen Erheiterung an jenem Abend auch vor. Besonderes Gelächter löste meine Empfehlung in Versen aus, sich den General in der Unterhose vorzustellen, wenn er wieder einmal unangenehm würde, wie ich gleich erzählen werde.

Unter der Handvoll jener, die Anfang Juli täglich noch verstoßen das schwarze Brett der Aufsicht C absuchten, befand sich auch der schon genannte technische Reichsbahninspektor Emmeran Stadler aus Südbayern. Ich mochte ihn und hielt ihn für fähiger als etliche der Erfolgreicheren. Emmeran fiel unter die Gattung 'ruhiger Vertreter', und die wurden von manchen Vorgesetzten nicht geschätzt. Warum man übereifrige Schaumschläger nicht als Blender erkannte, sondern sie den verlässlichen Typen vorzog, habe nicht nur ich nicht begriffen. In einer meiner Beurteilungen stand der Satz "geht noch zu wenig aus sich heraus". Anfangen konnte ich mit dieser pauschalen Aussage ebenfalls nichts.

Am 20.7. wurde ich rückwirkend zum 1.7. zum Oberfähnrich d. R. befördert. Die restlichen Tage in Rehagen verbrachten wir schon fast wie feine Pinkel. Wir übten sogar den Umgang mit Säbeln, wofür wir nie Verwendung fanden. Viel Zeit wurde darauf allerdings nicht verwendet, ebenso wenig auf rein Formales, z.B. wie sich ein Offizier bei seinen diversen Vorgesetzten zu melden habe. Diese zeitgemäß sinnvolle Vernachlässigung verschaffte mir später Verdruß mit einigen alten Knackern, die offenbar nicht begriffen hatten, daß im Krieg übertriebene Kasernenhofspielereien der Friedenszeit unangebracht waren.

Unsere Waffenschule habe ich in achtungsvoller Erinnerung. Schikaniert wie in Nowo-Kubanka wurde nicht, und es ging absolut unpolitisch zu. Damit wir nicht völlig ohne 'innere Führung' blieben, hatten wir politische Schulung - aber meines Wissens nur einmal. In Anbetracht unseres künftigen Ranges besuchte uns eines Tages ein erlauchtes Gremium. Die mokante Lehrgangszeitung würdigte im Teil der Aufsicht B das Ereignis folgendermaßen:

"Am 25.5. fand im Hörsaal 10 eine erhebende Feier statt.
Über das Thema: Jahreszeit und Kinderreichtum sprach ein
bekannter Gauredner. Lautlose Stille im Saal deutete darauf

hin, daß die Zuhörer aufs tiefste von den wirklich interessanten Ausführungen ergriffen waren. <alle schliefen nämlich; d.Verf.>

Höhepunkt und Abschluß der Feierstunde bildete das Schlußwort des Herrn Hauptmann Ge(geile; d. Verf.).

Unter dem Absingen patriotischer Lieder und dem Jubel der Zuhörer verließen die Festredner den Saal."

Da der Samstagsdienst meist handsam vor sich ging, fuhren wir Freitags, Samstags oder Sonntags, ja in der zweiten Lehrgangshälfte mitunter sogar während der Woche, nach Berlin und besuchten Theater- oder Opernaufführungen. Hauptmann Timmermann, dessen Fach Heerwesen den Bereich Bildung mit einschloß, legte Wert auf diese kulturelle Freizeitbeschäftigung und sorgte stets für ein ausreichendes Angebot an billigen Karten, wovon ich oft und gern Gebrauch machte.

Zur Fahrt nach Berlin mußten wir erst die Nebenbahn Jüterbog-Zossen benutzen, und unser Weg zum Bahnhof führte über einen Fußgängersteg, der von uns Seufzerbrücke genannt wurde, weil das Überschreiten je nach Richtung Seufzer der Erleichterung oder Beklommenheit auslöste. Außerdem stellte der Steg eine Gefahrenquelle an sich dar. Begegnete man doch hier gelegentlich General von Donat, der sehr auf korrektes Aussehen achtete. Insbesondere wenn wir von Berlin kamen, wo wir uns einige Lässigkeit erlaubten, prüften wir vor Betreten der Brücke unsere Mützen auf vorschriftsmäßig geraden Sitz und was sonst noch zur pedantisch, militärischen Ordnung gehörte.

Ab Zossen ging es per Dampf-S-Bahn weiter bis Rangsdorf, wo wir ein zweites Mal und in elektrische Triebzüge umzusteigen hatten. Der Betrieb der Berliner S-Bahn vollzog sich rasant, rasanter als der S-Bahnbetrieb in München heute. Wem Berliner Tempo ungewohnt war, erlebte wie wir bei unserer ersten Fahrt, daß sich die Türen vor der Nase schlossen und man, verduzt am Bahnsteig stehend, dem Zug hinterhersehen konnte. Wir paßten uns schnell an und benahmen uns bald wie geborene Berliner.

Bei gutem Wetter zogen wir am Sonntag, zumindest tagsüber, ein anderes Vergnügen vor. Etwa 4 km östlich Rehagen - damals durften wir nur sagen 'ostwärts', damit das Wort auf keinen Fall mit westlich verwechselt werden konnte - liegt der Mellensee zwischen dem gleichnamigen Ort und Klausdorf. Am Mellensee besaß die Eisenbahnpionier-Schule ein Übungsgelände, das zu meiner Zeit dort nur am Wochenende und des zugehörigen Segelbootes wegen aufgesucht wurde. Oberleutnant Henning gehörte zu den Segelbeflissenen, und grundsätzlich waren auch Lehrgangsteilnehmer von der Benutzung des Bootes nicht ausgeschlossen. Wenn ich, wie meisten meiner Kameraden, darauf nicht reflektierte, hatte das mehrere Gründe, vor allem weil uns etwas anderes anzog. Im Ort Mellensee gab es nämlich einen Seegasthof, in dem wir eine besondere Fischart, trocken wie Thunfisch, ohne Marken zu essen bekamen. Außer-

dem gab es Mädchen, zu wenige für die vielen Soldaten, aber der Mensch lebt, wie bereits gesagt, von der Hoffnung, und ich hielt es gern mit alten Weisheiten, etwa der: "Probieren geht über Studieren!"

An einem schönen Sonntag Ende Juni sah ich in besagter Wirtschaft eine Maid, die meine Sinne weckte. Ich dachte, jetzt oder nie, schmiß mich in Positur und brabbelte drauflos. Amüsiert ließ sie mich reden, und ich hatte, taktisch gesehen, einen Brückenkopf gewonnen. Tags darauf wurde ich großdeutscher Feldwebel, und das bedeutete nicht nur seelischen Auftrieb und pekuniäre Verbesserung um zwei Wehrsoldgruppen, es bedeutete vor allem 'Plempe'. Als Feldwebel war man Unteroffizier mit Portepée. Man durfte also wie die Offiziere Schleppsäbel tragen, diese wann sie wollten, die Feldwebel nur außer Dienst, Zahlmeister und andere Heeresbeamte durften weder noch.

Der 'gehobenere' Soldat fing somit bei der Plempe an, weshalb sich einst die frischgebackenen Feldwebel trotz des nicht unbeträchtlichen Preises sofort nach stattgefunder Beförderung dieses Zeichen ihrer Würde kauften. Mitte des Jahres 1943 mußte man jedoch nicht nur das Geld dafür hinlegen, sondern einen Laden finden, in dem es noch Plempen zu kaufen gab, und daran scheiterte die Dekorierung.

Ich mußte aber dringend jenem Mädchen, das Margot hieß, imponieren. Daher wandte ich mich an die 'Zwölfender' der Aufsicht A, die ihre Säbel dabei hatten, und bat mit Darlegung meines, diese alten Haudegen überzeugenden Grundes um Ausleihe. Nur einer brauchte aber seinen Säbel nicht selber, und dieser eine durfte an die 1,90 m Leibesgröße gehabt haben. Mit einer Plempe entsprechender Länge und trotz der Bedenken des Besitzers, marschierte ich - keine 1,70 m groß - kurz darauf gen Mellendorf. Inwieweit der Eindruck meiner neuen Rangattribute Margot imponierte, oder ob sie sich aus innerer 'Motivation' über meinen Besuch freute, versuchte ich nicht zu ergründen - Hauptsache, daß!

Margot war von einer ungekünstelten Natürlichkeit, und wir freundeten uns eng an. Ihre Mutter betrieb ein Lebensmittel- oder Feinkostgeschäft, was mir noch sehr zu Nutzen sein sollte. Außerdem besaß die Familie ein Gartengrundstück mit Pavillon und eigenem Boot am Mellensee, wodurch ich auch noch in den Genuß des Wassersports kam.

Um diese Zeit herum muß mich auch mein Vater mit seiner Frau besucht haben. Eine Erinnerung an diesen Besuch habe ich nicht. Es gibt nur Briefwechsel darüber und über ihre Bemühungen, mir in Mühlhausen Uniformzubehör zu beschaffen. Aber wir hatten ja so viel um die Ohren, jetzt vor allem Außerdienstliches, daß ich darüber diese Kurzvisite vergaß.

Nicht nur ich war von außerdienstlichen Freuden voll in Anspruch genommen, auch die anderen tummelten sich gleich mir irgendwo im erweiterten Standortbereich. Nur drei von jeder Aufsicht durften den Kasernenbereich nicht verlassen. Sie hatten Brandwache, je ein Führer, Angriffsmann und Melder. Ein Vierter, der UvD=Dienst versah, mußte

natürlich auch dableiben. Insbesondere an schönen Sonntagen war das für die Betroffenen verdrießlich, aber leider notwendig, denn einige Monate zuvor hatte es bei einem alliierten Bombenangriff Tote, Verwundete und Brand gegeben. Da sich jedoch seitdem nichts Brenzliches mehr ereignet hatte und die Anwesenden nie kontrolliert wurde, lösten wir das Problem auf rationellste Weise.

Erlaubt war, untereinander zu tauschen oder einen Ersatzmann zu stellen. Schließlich einigten wir uns auf den Modus, daß der UvD die Brandwache mit übernehmen könne. An einem Sonntag aber ließ Hauptmann Timmermann, der offenbar von unserer Patentlösung Wind bekommen hatte, die Brandwache antreten und siehe, es meldete sich nur der UvD. An sich wog dieses Vergehen schwerer als Schlafen im Unterricht, und Hauptmann Timmermann hätte es disziplinarisch ahnden können. Er donnerte aber nur mit verstecktem Schmunzeln ein wenig herum und bestrafte die vier Übeltäter mit einer ganzen Woche UvD und Brandwache. Weil diese lediglich das Pech gehabt hatten, erwischt zu werden, beteiligten wir uns alle an der Buße, womit Hauptmann Timmermann auch einverstanden war.

Während der letzten Rehagener Wochen fanden Übungen in größerem Rahmen statt, bei denen wir im Wechsel zur Übernahme von Führerrollen bestimmt wurden und Soldaten einer Lehrkompanie zugeteilt erhielten. Der Eisenbahnpionier-Schule stand Gerät für einen Behelfsbrückenbau mit Dieselrammen und Aggregat zur Verfügung, und bei unserem Brückenschlag fiel - wörtlich genommen - einiges ins Wasser, was trotz Anschuß allgemeine Heiterkeit auslöste.

Bei einer vierunzwanzigstündigen großen Gefechtsübung auf dem zugehörigen Truppenübungsplatz schossen wir sogar mit scharfer Munition bei imitierten Granateinschlägen mit zwar vorbereiteten, dennoch kräftigen Sprengsätzen. Unsere Ausbildungsoffiziere sahen zu und beurteilten, wie wir unsere Aufgabe bewältigten, wiederum im Wechsel als Kompanie- oder Zugführer.

Ein Sportfest durfte natürlich nicht fehlen und den 10 000-Meter-Lauf wollte ich unbedingt gewinnen. Was ich bei meinem Training auf der Aschenbahn nicht bedachte, war die Durchführung des Laufes auf der Straße. Das ging wegen der Menge der Teilnehmer nicht anders, weil alle Lehrgänge der Eisenbahnpionier-Schule mitmachten. Um aus dem Haufen herauszukommen, schlug ich sofort ein scharfes Tempo an und führte auch mit großem Vorsprung bis kurz vor dem Ziel. Nicht überall verlief neben der Straße ein benutzbarer Seitenstreifen aus Sand. Die Pflaster- und Asphaltstraßen hatte ich zu hart genommen, so daß ich schließlich einen Wadenkrampf bekam und ins Ziel humpelte - nur als Dritter, zwei 'lange Laster' überholten mich kurz zuvor.

Am Lehrgangsschluß bekam ich einen Fieberanfall. Ein Atebrinstoß half nicht. Mein linkes Schienbein und meine Leistendrüsen begannen zu schwellen, und ich ging mit denselben Symptomen, die ich in St. Ghislain ge-

habt hatte, ins Lazarett der Eisenbahnpionier=Schule. Da das Lazarett kaum belegt war und der Chef wegen mir keine Stube 'anbrechen' wollte, legte er mich zu einigen Unteroffizieren.

Von diesen erfuhr ich einiges über den Chefarzt, einem Ekel im Range eines Unterarztes. Diese Ungewöhnlichkeit hatte den Erzählungen meiner Zimmergenossen zufolge ihren Grund in politischen und militärischen Querelen. Der Chefarzt war offenbar nicht nur 'Regimegegner', er hatte sich auch lange geweigert, ein Lazarett neben seiner lukrativen Praxis als Frauenarzt in Berlin zu betreuen.

Beim Stichwort 'Frauenarzt' fiel mir mein Zusammenstoß mit den Medizinstudenten bei Bachmann, von Blumenthal & Co in Fürth ein, denn seitdem war ich Frauenärzten gegenüber voller Widerwillen. So geriet ich mit dem Chefarzt, mir ranggleich, fast täglich aneinander, insbesondere, da ich sehr oft Besuch erhielt, nämlich von Margot. Sie brachte immer etwas mit, auch für meine Leidensgenossen, die uns verständnisvoll allein ließen und gegebenenfalls rechtzeitig vor dem Erscheinen des Herrn Unterarztes warnten.

Unterdessen waren alle Lehrgangsteilnehmer zu ihren Ersatztruppenteilen abgereist. Sobald ich wieder gehen konnte, folgte ich ihnen und fuhr über Dresden, wo mein Onkel in einem Lazarett als Stabszahlmeister amtierte, und wo ich mich zwecks Aufenthaltslegitimation verbinden ließ, nach Korneuburg und von dort am 15.8. für zehn Tage in Genesungsurlaub. Für die Fahrt nach Hause plante ich einen Umweg mit Unterbrechung in Zeulenroda ein, da dort meine Wolframshäuser Freundin Gerti ihre Arbeitsdienstpflicht absolvierte. Wir hatten uns nun wieder fast ein halbes Jahr lang nicht gesehen, und ein Treffen war eben nur in Zeulenroda möglich. Dadurch bekam ich auch einen Eindruck vom weiblichen Arbeitsdienst.

Daß ich kommen würde, wußte Gerti, nur nicht den genauen Termin. Aber ich nahm an, wenn ein Rußlandkrieger, eben Oberfähnrich geworden, von weither anrollt, erhält die besuchte Arbeitsmaid großzügigsten Ausgang. Weit gefehlt! Die keineswegs alte Lagerführerin benahm sich wie eine altjüngferliche Internatsleiterin der Karikatur. Ich glaube, wir durften uns nur eine Stunde im Aufenthaltsraum unterhalten, weil die Lagerführerin von oben herab sagte, da könne ja jeder kommen, um sich mit ihren Maiden herumzutreiben.

Als ich nach Ablauf meines Urlaubes wieder in Korneuburg eintraf, lief hier unser 'Vertiefungslehrgang' bereits auf vollen Touren. Bisher, das heißt bis zum 12. Fahnenjunker=Lehrgang, hatten die erfolgreichen Absolventen der Waffenschule diese als Leutnants verlassen. Wir waren die ersten, die vor der Beförderung zum Offizier noch einen Ergänzungslehrgang bei ihrem Ersatztruppenteil hinter sich bringen mußten. Dieser neuen

Verfügung lagen pragmatische Erwägungen zugrunde. Sollten wir doch noch einige rein praktische Dinge lernen, so reiten und den KFZ=Führerschein 2. Klasse erwerben. Die Lehrer dieser Bereiche standen im Feldwebelrang, und sie taten sich leichter mit Schülern, die noch keine Offiziere waren.

Ich hatte mindestens zwei Wochen versäumt. Man fuhr schon kräftig LKW und begann auf der Reitbahn bereits mit Springen. Der Oberschirrmeister bot mir Sonderunterricht an, was ich dankend ablehnte, weil ich meinen ersten Reitunterricht als Kind bekommen hätte. Ich würde ein wenig zusehen und könnte es dann sicher wieder. Nachdem mein Pferd und ich dreimal getrennt hinter der Hürde aufgesetzt hatten (ich mit einer Bodenrolle längelang im Gras), grinste der Oberschirrmeister schadenfroh und meinte, mein früherer Reitunterricht müsse aber schon sehr lange zurückliegen. Ich probierte es ein viertes Mal und kam diesmal auf dem Pferd über das Hindernis. Bald hatte ich den Vorsprung meiner Kameraden eingeholt und wurde ein begeisterter Reiter.

Reit- und Fahrunterricht stand täglich auf dem Programm, und bei letzterem gab es einmal einen großen Krach. Warum, weiß ich nicht mehr. Ich erinnere mich nur, daß unser KFZ=Oberfeldwebel wütend schrie: "Wenn Ihr nicht schon genauso viel Sterne auf den Schulterklappen hättet wie ich, würde ich sagen, Ihr seid große Arschlöcher!" Möglicherweise hatten wir nur einen Jux machen wollen, z.B. im Gefälle die Kupplung getreten und dem Fahrlehrer zugerufen, das solle lediglich demonstrieren, was verboten sei.

Beim Fahrunterricht wurde größter Wert auf Praxis gelegt. Wir mußten uns nicht nur in den Verkehrsregeln, der Fahrtechnik und Bedienung der LKW auskennen, sondern auch Reparaturen selbst ausführen können. Dementsprechend bekamen wir Aufgaben in der Prüfung. Deren fahrpraktische Teil ging nicht ohne Originalität vonstatten. Ich hatte auf dem Bittgangweg um eine einsame Wallfahrtskirche zu kurven, ohne anzuecken oder mit den LKW=Rädern vom Weg abzukommen.

Die Teilnahme an einer Sparte unseres Vertiefungslehrganges war freiwillig, nämlich an der Tanzstunde. Nicht alle von uns hatten derartiges in ihrer Jugend genossen bzw. gelernt, sich auf dem Parkett des Tanzbodens geziemlich zu bewegen. Unsere Lehrgangs=Tanzstunde fand einmal wöchentlich in Wien statt, und auch manche der im Tanzen Versierten nahmen teil. Schließlich bekam man Kontakt mit der heimischen Damenwelt. Da ich diesbezüglich schon ausgelastet war, verzichtete ich auf dieses Vergnügen.

Mein erste, ortsansässige Bekanntschaft verdankte ich den veralteten Wiener Bahnhofsverhältnissen. Den gestiegenen Verkehrsanforderungen durch Umbau angepaßt hatte man wohl nur die Gleisanlagen des Westbahnhofes. Ansonsten präsentierten sich die Bahnhöfe etwa wie zu Kaisers Zeiten und die Frage lautete nur, wie lange ankommende Züge vor

der Einfahrt auf 'grün' zu warten hatten. Warten mußten sie fast immer, und als ich, von Dresden über Prag kommend, vor dem Franz-Josef-Bahnhof am Gangfenster stand und ungeduldig den Signalflügel seitlich der Lokomotive fixierte, schimpfte neben mir eine hübsche junge Dame über diese permanente Schlamperei. So ergab es sich eben. Ihren Namen habe ich vergessen, und wir korrespondierten später auch nicht miteinander. Ich weiß nur noch, daß sie aus einer wohlhabenden Wiener Familie stammte, von nervöser Lebenslust war und dauernd "Sie liebt nicht Tee, sie liebt nicht Schokolade..." intonierte. Außerdem hatten wir ein gemeinsames, strapaziöses Erlebnis, wovon noch berichtet wird.

Meine zweite Bekanntschaft machte ich dienstlich. Sie hieß Irene und war Chefsekretärin in der Korneuburger Schiffswerft, zwischen der und dem Eisenbahnpionier-Ersatzbataillon zeitweilig Kriegszustand herrschte. Zufällig erhielt ich den Auftrag, einer neuerlichen Beschwerde der Schiffswerftdirektion nachzugehen und die Sache auszubügeln. Daraus entstand eine länger dauernde Freundschaft, obwohl wir als Vertreter zweier feindlicher Parteien über die Streitsache selbst nie zu einer Einigung gelangten.

Ferner hatte Korneuburg den zweifelhaften Ruhm meiner beiden einzigen Episoden mit verheirateten Frauen. Der erste Fall war zeitsymptomatisch. Ich wurde von Kameraden überredet, an einer Orgie teilzunehmen, die 'einsame' Unteroffiziersfrauen regelmäßig veranstalteten. Als im Verlaufe des Abends mein Verstand wieder funktionierte, verdrückte ich mich still. Die Sache war mir zu gefährlich und schräg - nicht wegen der Ausschweifungen an sich.

Dann lernte ich dienstlich noch eine junge Frau kennen, die in der Korneuburger Stadtverwaltung tätig war. Ihr Mann war zwar ebenfalls eingezogen, aber sie erklärte mir, sie gingen ohnehin eigene Wege in puncto Sex, und ich brauche mir nichts dabei zu denken. Sie verfügte über ein perfektes Repertoire, aber bei mir funkte es nicht. Dabei befanden wir uns damals in bester körperlicher Verfassung. Keine Nachtübung, kein Fliegeralarm oder anstrengender Dienst zehrten an unseren Kräften, und zu Essen gab es genug, sowohl in der Kaserne als auch außerhalb.

Zum 1.10. kam unsere Beförderung zum Leutnant. Das hieß silbergeflochtene Offiziersschulterstücke, Kriegsbesoldung der Stellengruppe 10 und eine Einkleidungsbeihilfe in Höhe von 350,-- Reichsmark. Eine Pistole Marke Sauer 7.65 hatte ich mir schon in Rehagen nach der Beförderung zum Oberfähnrich aus Heeresbeständen erworben und natürlich die eigene Uniform, wenn auch noch ohne Kleidergeld nähen lassen.

Unsere sogenannte Ersteinkleidung, d.h. was wir von Rußland mitgebracht bzw. danach in Korneuburg neu empfangen hatten, wurde uns geschenkt. In meinem Soldbuch gehen durch die Spalten der vierfach Faltseiten, in denen die aus Heeresbeständen empfangenen Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke exakt eingetragen sind, rote Striche und vermerkt steht:

"... geht in Eigentum über." So peinlich genau über Verluststücke Rechenschaft abgelegt werden mußte, so großzügig konnte die Wehrmacht sein, und es sei schon hier erwähnt, daß gegen Kriegsende vor allem jüngere Offiziere nur Uniformen aus Heeresbeständen trugen.

Zu den wenigen Pflichten, die uns in Korneuburg zufielen, gehörte das Stellen des täglichen OvD. Anstrengend war das nicht. Die Wache mußte 'vergattert' und frühmorgens die Flaggenhissung kommandiert werden. Für den, der OvD hatte, bedeutete das am Vortag Rückkehr in die Kaserne mit dem letzten Zug von Wien, denn der erste kam zwar theoretisch zeitig genug in Korneuburg an, praktisch jedoch nie, und der Weg vom Bahnhof zur Kaserne mußte ja auch berücksichtigt werden. Als ich einmal OvD hatte, passierte mir das Mißgeschick, den letzten Zug zu verpassen, der ausgerechnet an diesem Tag ohne die genormte und somit eingeplante Verspätung abfuhr. Mir blieb nichts anderes übrig, als die Tram bis zur Endhaltestelle zu nehmen und dann rd. 3 Stunden durch die Nacht zu tippeln. Ab Mitternacht gab es keine andere Lösung. Immerhin hatte ich Gesellschaft bei dem Nachmarsch. Meine erste Wiener Freundin ging mit. Sie meinte, sie sei es mir schuldig, weil ich wegen ihr den Zug verpaßt hätte.

Unsere überaus reichliche Freizeit verbrachten wir vorwiegend in Wien, meist in Zivilkleidung, die wir uns von zu Hause hatten schicken lassen, und vor unseren Beförderungen zum Offizier mit Genehmigung trugen. Die Uniform abzulegen war nicht nur wegen des Besuches zwangloserer Lokalitäten angebracht, sondern auch um der lästigen Grüßerei zu entgehen. Höheren Dienstgraden hatte man sonst laufend Ehrenbezeugungen zu erweisen, Untergebenen die Aufmerksamkeit des Dankens.

Wir leisteten uns eine weitere Bequemlichkeit, indem wir uns in Wien zu zweit ein Zimmer bei einer Generalswitwe mieteten, das dann unser eigentlicher 'Wohnsitz' jener Tage wurde. In der Korneuburger Kaserne hatten wir nach wie vor alle zusammen nur unsere alte Unteroffiziersstube mit einem unkomfortablen Waschraum daneben zur Verfügung. Das störte uns an sich wenig, aber die tägliche Bahnfahrerei war ein Übel, insbesondere die Abhängigkeit vom letzten Zug. Neben der Möglichkeit des Verpassens bestand eine weitere Gefahr. Bei der Bummelei (für gut 15 km brauchten die Züge planmäßig 34-36 Minuten) kam es vor, daß wir einschliefen und erst an der Endstation Stockerau vom Schaffner geweckt wurden. Auch ich hatte einmal das Vergnügen, dort in einer Kaserne um Asyl nachkommen zu müssen.

Das Wiener Übernachtungsproblem gelöst, brauchten wir nach Theaterbesuchen oder sonstiger Lustbarkeiten nicht auf die Uhr zu sehen und fuhren je nach Dienstplan anderntags wieder in die Kaserne. Da lag dann auch die inzwischen eingegangene Post für uns, und manchmal gab es besondere Überraschungen. Einmal kam ich vormittags aus Wien und fand meine Kameraden behutsam umhergehend und wispernd vor. Die Lösung

dieses seltsamen Benehmens bot sich in Gestalt eines blonden Wuschelkopfes dar, der mein unbenutztes Bett zierte. Margot war überraschend mit dem Nachtschnellzug von Berlin gekommen, und ein Posten der Wache hatte sie zu unserer Stube geführt, wo ihr die anwesenden Kameraden mein leeres Bett offerierten. Als Leutnants durften wir 'Damenbesuch auf Bude' empfangen. Während Margots Aufenthalt in Wien kam ich meines Wissens überhaupt nicht in die Kaserne, und der Kamerad, mit dem ich das Wiener Zimmer teilte, verzichtete in diesen Tagen auf seinen Benutzungsanspruch.

Was die Verpflegung betraf, ließen wir uns, wenn es nur um das Abendessen ging, die uns zustehenden Naturalien geben, andernfalls Marken. Die Teilnahme am Mittagessen im Kasino vollzog sich in Korneuburg völlig leger. Entschuldigte in Hanau nur dienstliche Abhaltung eine Verspätung oder Fernbleiben, legte der Korneuburger Kommandeur, ehemaliger österreichischer Offizier, auf derartige Formen keinerlei Wert. Wir aßen der Ordonanzen wegen innerhalb einer fixierten Zeit, aber wie lange wir wollten und nicht in einem vom Kommandeur gesteuerten Rhythmus.

Leider hatte, wie alles im Leben, die Korneuburger Nonchalance des Kommandeurs auch ihre Kehrseite. Er kümmerte sich ebenso wenig um dienstliche Übergriffe bzw. Rüpeleien, und ein paar ältere reichsdeutsche Reserveoffiziere im Hauptmannsrang erlaubten sich unangefochten allerlei Schikanen. Sie benahmen sich mitunter, als ob man sie vom Schrottplatz oder aus einer Vorstadtkneipe geholt hätte. Mein Pech war es, einem dieser Typen einmal als Ventil zu dienen.

In unseren letzten Korneuburger Tagen erhielt ich die Aufgabe, frisch eingezogenen Reichsbahnräten in einem Schnellkurs Kommißelementaria beizubringen. Ihre Berufskenntnisse sollten ohne längere Grundausbildung, jedoch nicht ganz ohne Soldatenschliff verwertet werden. Mir machte die Sache Spaß, und wir kamen gut miteinander hin. Mit Vergnügen nahm ich auch ihre Einladung in die Kantine an, um mit ihnen bei ein paar Gläsern Wein über Eisenbahn und bessere Zeiten zu klönen.

Während dieser Kurzausbildung tauchte eines Vormittags, als wir auf einem Platz nahe der Kaserne übten, einer jener vorerwähnten, mir nur flüchtig bekannten Knacker auf. Welche Funktion er im Bataillon ausübte, habe ich vergessen. Ich weiß nur noch, daß er mich wegen meiner Meldung oder etwas anderem, das ihm mißfallen hatte, vor versammelter Mannschaft lauthals und regelrecht geifernd herunterputzte. Nach meiner Erinnerung beruhte der Anlaß nur auf einem Mißverständnis, und vielleicht wäre eine dezente Rüge angebracht gewesen, diese rüde Ausfälligkeit eines reiferen Offiziers aber war schockierend und peinlich.

Der Vorfall erleichterte mir wenigstens den Abschied von Korneuburg, denn alle 'schönen Tage von Aranjuez' gehen einmal zu Ende. Vor der Abfahrt nach Rußland erlebte ich noch eine heimatliche Begegnung in

Wien. Zufällig traf ich eine Jugendbekannte aus Mühlhausen, Usch Markewitz, die in Wien studierte. Den Nachmittag verbrachten wir in einem gemütlichen Cafe, und während der Alleinunterhalter, sich selbst auf dem Klavier begleitend, 'Ali Baba und die vierzig Weiber' sang, sprachen wir von 'alten Zeiten'.

Zu Hause hatte ich kaum Kontakt mit Usch gehabt. Ich kannte sie nur flüchtig vom Bummel her. Da sie ein ungewöhnlich schönes Mädchen war, hatten wir auch sie einmal auserkoren, unserem Roulette-Club beizutreten und bei der Einladung eine hochnäsige Abfuhr erhalten. Aus Rache schmissen wir daraufhin eines Nachts in hochgradig angetrunkenem Zustand einen Grottenstein in ein Fenster der Villa von Uschs Eltern. Der Vater, Besitzer und Herausgeber einer bis 1933' linkslastigen Zeitung, hatte die Tat als politische Aktion gewertet. Usch erzählte es mir, als ich ihr im Laufe unserer Unterhaltung den dummen Jungenstreich beichtete. Es wird nicht der einzige gewesen sein, der auf ein falsches Konto verbucht wurde.

Usch war immer noch eine aparte Schönheit und gar nicht mehr hochnäsig. Wir verstanden uns blendend. Am nächsten Morgen fuhr sie mit nach Korneuburg, half mir beim Packen sowie Zurückschicken meiner nicht mehr benötigten Sachen. Wieder einen Tag später gab sie mir das Abschiedsgeleit an den Schnellzug für Fronturlauber nach Lemberg. So begann meine zweite 'Ostland-Rundreise'.

Der Vorfall mit dem Hauptmann in Korneuburg hatte mir gezeigt, daß die neue Würde auch ihre Schattenseiten besaß, und daß man als Leutnant, auf der untersten Sprosse der Aufstiegsleiter stehend, leicht von den höheren Etagen eines aufs Dach bekommen konnte. Ich tröstete mich jedoch mit dem Gedanken, 'draußen' würde es um wesentlichere Dinge gehen und der Kameradschaftsgeist dominieren. Leider erfüllte sich diese Erwartung nur sehr bedingt.

In Lemberg, wo ich keine bärtigen Männer in kaftanähnlichen Gewändern mehr herumstehen sah und übernachten mußte, suchte ich das Offiziersunterhaltungsheim auf. Es war so langweilig wie das Wiener, aber in Lemberg gab es keine andere Möglichkeit, den Abend zu verbringen. Die wenigen anwesenden Offiziere, durchweg Ältere in höherem Rang, freuten sich über einen Gast mehr und ließen nicht den Vorgesetzten heraushängen. So wurde es doch ganz lustig. Ich tanzte viel mit der hübschesten der Animierdamen, die offiziell nur zur Unterhaltung eingestellt waren - Deutsche übrigens.

Die junge Dame nahm mich dann noch mit in ihr Zimmer, wo wir den Abend auf intimere Weise fortsetzten. Sie wurde aber zu meinem Bedauern schneller müde als ich und verlangte am Morgen dennoch mehr Geld als vereinbart. So viel besaß ich nicht mehr in bar, woraufhin sie ein Pfand wollte, bis ich vom Zahlmeister der Ortskommandantur die

fehlende Summe geholt und ihr gebracht hätte. Ich stritt nicht mit ihr herum, nestelte meine 'Hundemarke' ab und ging. Gemäß Soldbucheintrag ließ ich mir am 7.12.1943 Geld auszahlen und beabsichtigte, damit meine Erkennungsmarke einzulösen. Zufällig begegnete ich aber auf der Kommandantur einem alten Bekannten, der mit dem gleichen Zug wie ich weiterfahren wollte. Auf das Wiedersehen mußte natürlich angestoßen werden, und plötzlich war es zu spät, noch einmal in die Stadt zu gehen.

Bei meiner neuen Einheit meldete ich meine Erkennungsmarke als verloren und bekam eine neue ausgehändigt. Das war kein Problem. Dennoch hatte ich wochenlang Sorgen, die Lemberger Edelnutte könne mich angezeigt haben, und ich bin mir nicht sicher, wie das ausgegangen wäre. Diese meine Sorge schwitzte ich bei der Feldbahnkompanie 606 aus, bei der ich schließlich landete.

5. Dramatische Zeiten bei der Feldbahnkompanie 606 im Raum Snigerewka/Nikolajew/Bessarabien bis zur Auflösung des Feldbahnbataillon 502 in Ungarn

Als ich, diesmal ohne kunstvolle Umwege und Bummelei, am Standort meiner neuen Einheit in Snigerewka eintraf, war es schon dunkel. Die Bahnhofswache sagte, ich solle einfach den Weg seitlich der Gleise Richtung Heimat gehen und das abzweigende Feldbahngleis queren, dann stünde ich vor den Baracken der gesuchten Kompanie des Feldbahnbataillons 502. Mein Gepäck, Offizierskiste und Kleidersack ließ ich bei der Wache und stapfte in die Finsternis hinein. Ich fand die Baracken und schließlich den Spieß, Feldwebel Eberwein, der einen aufgeweckten Eindruck machte. Von ihm erfuhr ich, daß der Kompaniechef, Oberleutnant d.R. Sander auf Urlaub sei, und die offizielle Kompanieführung derzeit ein Oberleutnant des Stabes inne habe. In der Praxis teilten sich jedoch der erste und zweite Kompanieoffizier, die Leutnants Gastmeier und Krüger diese Aufgabe. Die Herren seien noch nicht in ihr Quartier gegangen, und er könne mich gleich zu ihnen bringen.

Beide dürften Jahrgang 20 oder 21, also etwas älter als ich gewesen sein. Der Dienstältere von beiden war Leutnant Gastmeier, ein Holsteiner und sehr groß. Meines Wissens hatte er sich zum aktiven Dienst verpflichtet oder wollte es tun. Er gab sich mir gegenüber am Anfang ziemlich schnöselhaft. Nach näherem Kennenlernen bröckelte die arrogante Fassade ab, und er verhielt sich dann recht kameradschaftlich. Der zweite Offizier, Leutnant Krüger aus Südwestfalen oder dem Kohlenpott, Bauingenieurstudent, war verhaltener, vielleicht ein bißchen pedantisch, aber recht intelligent. Wir drei haben zwar viel zusammen gebechert, unser menschlicher Kontakt blieb jedoch oberflächlich.

Die erste Nacht verbrachte ich in einem Dienstzimmer der Kompaniebaracken. Später bekam ich ein Quartier im Dorf, das knapp einen Kilometer östlich des Bahnhofgeländes auf einem flachen Höhenzug lag. Im Dorf waren auch die Versorgungsdienststellen der Kompanie untergebracht und der Stab des Feldbahnbataillons 502, dem die Feldbahnkompanien 604 - 607 unterstanden.

Am Morgen nach meiner Ankunft hatte ich mich als erste Diensthandlung beim Kommandeur, Major d.R. Thöne zu melden. Beim Anblick des Adjutanten blieb mir die Spucke weg. Es war mein alter Hanauer 'Freund' Leutnant Ebel und die Fehlanzeige betreffend Wiedersehensfreude beiderseits. Er führte mich dann zum Kommandeur, wo sich der Empfang kühl, ohne eine freundliche Geste vollzog. Ersatzweise wurde mir gleich eines Formfehlers wegen ein saftiger Anschuß zuteil.

In den folgenden Wochen kam ich mehrfach mit Major Thöne zusammen, vor allem hörte ich viel von ihm erzählen. Er war ein Mann im fünfzig-

sten Lebensjahr und hatte bereits am Ersten Weltkrieg teilgenommen. Im Zivilleben bekleidete er den Rang eines Reichsbahnamtmannes des Verwaltungsdienstes. Inwieweit seine technischen Kenntnisse gleich Null waren, wie behauptet wurde, kann ich nicht beurteilen. Ich lernte nur seine Marotte kennen, bei seinen Visiten mit einer kniffligen Frage aufzuwarten und, falls man keine Antwort fand, belehrend sein (gerade zuvor angelesenes) Wissen von sich zu geben. Als mir das erstmalig passierte, verblüffte es mich. Ich wurde aber schnell über die Herkunft seines Wissens aufgeklärt. Denn im Stab war Major Thöne auch nicht unbedingt beliebt, weshalb ihn betreffende Stabsinterna keine Geheimnisse blieben.

An drei der höheren Stabschergen während Major Thönes Residenzzeit habe ich nur eine blasse Erinnerung: Arzt, Zahlmeister und einen technischen Offizier, einen Oberleutnant, der offiziell auch unseren Kompaniechef vertrat. Diese drei erfüllten ihre Aufgabe still und ohne viel Aufhebens. Außer dem Kommandeur spielte nach außen hin nur sein 'Ia', Hauptmann Dahmann, eine Rolle. Er hieß bei uns 'der Dicke'; von Beruf soll er rheinländischer Weinhändler gewesen sein. Wir trauten ihm nicht, so jovial er sich gab. Von Bedeutung für uns wurde er erst nach Major Thönes Abgang. In Snigerewka und in Bessarabien war der Kommandeur die Stabs-Hauptfigur.

Um gleich noch den für mich wichtigsten Mann im Bataillon vorzustellen: den im Moment abwesenden Oberleutnant d.R. und Kompaniechef Sander, sechzehn Jahre älter als ich und von Beruf Ingenieur. Später erzählte er mir viel von seiner harten Jugend, von Abendkursen, durch die er sich hochgearbeitet hatte, alles in allem von viel Arbeit und wenig Vergnügen. Aber die Tatsache, keine unbeschwerte Jugend wie ich gehabt zu haben, dürfte kaum die Ursache für seine Eigenbrötelei gewesen sein. Es war wohl seine Veranlagung, die den Drang nach Geselligkeit oder eine von Herzen kommende Heiterkeit ausschloß. Gab er sich einmal lustig, wirkte es wie gemacht. Nie bedudelte er sich, nie spielte er mit uns Offizieren und den Feldwebeln Skat oder Doppelkopf, nur ab und zu mit Verpflegungsunteroffizier Storm Schach, das jedoch hauptsächlich, um den Kompanieklatz zu erfahren, wie man mir warnend bedeutete. In meiner Natur wiederum lag es, daß ich häufig mit Sander aneinandergeriet, obwohl er sich zu mir, wie ich bald bemerkte, verblüffenderweise hingezogen fühlte. So zwang er mich nach der rumänischen Katastrophe in Aranymezö, wo wir zur Auffrischung einige Wochen lagen, mit ihm ein gemeinsames Quartier zu nehmen, eine 'Ehre', die nur mir zuteil wurde. Zehn Jahre nach Kriegsende stöberte er mich auf, besuchte mich mehrfach und suchte freundschaftlichen Kontakt mit mir.

Menschlich lernte ich Sander also recht gut kennen, auch als Soldat und Kompanieführer. Als Soldat war er übervorsichtig, ja beinahe ängstlich, als Offizier und Chef auf Korrektheit und eine nivellierende Gerechtigkeit bedacht mit unzeitgemäßen Vorstellungen. Mentalitätsmäßig war er genauso von gestern und um so viel Jahre älter als ich wie Major Thöne.

Nicht in die Lage kam ich, Sanders Qualifikation als technischer Offizier kennenzulernen, was auch umgekehrt gilt, da wir keinen technischen Auftrag gemeinsam zu erledigen hatten. Nach Snigerewka gab es nur noch militärische Einsätze. Ich glaube aber, daß Sander als technischer Offizier ausgezeichnet war.

Seine militärische Laufbahn begann er am 1.12.1933 beim 16. Infanterieregiment. Ich bedaure, daß ich mir mangels Interesse nicht gemerkt habe, was er mir darüber erzählte. Denn er war damals immerhin schon im 28. Lebensjahr, und es gab noch keine befristete Wehrpflicht. Die Mindestzeit, zu der man sich beim 100.000-Mann-Heer verpflichten mußte, betrug 12 Jahre. Sander kann aber nur ein paar Jahre bei der Reichswehr gedient haben, da er sich meinen Erinnerungen nach vor Kriegsausbruch zum Ingenieur bei den Berliner Verkehrsbetrieben hochgearbeitet hatte. Sicher weiß ich, daß darin sein Berufsziel lag. Wenn Thöne 1915 im Alter von 21 Jahren einrückte - er kam zunächst auch zur Infanterie -, gibt es daran nichts zu rätseln. Sanders Schritt hingegen ist seltsam, insbesondere wenn man sein Alter und seine berufliche Entschlossenheit bedenkt und den Zeitpunkt, zu dem sich in der Arbeitsmarktlage im Reich ein Silberstreifen am Horizont zeigte. Das erklärt jedenfalls, wieso er als 'weißer Jahrgang' bei Kriegsausbruch schon Reserveoffizier sein konnte. Daß er erst im Frühjahr 1945 zum Hauptmann d.R. befördert wurde, war typisch für die Eisenbahnpioniere.

Sander bewährte sich beim schwierigen Feldbahnbau und als Kompanieführer im Kessel von Demjansk; im Herbst des gleichen Jahres kam er als technischer Ia zum Stab des neu aufgestellten Feldbahn Btl. 502 und übernahm die Kompanie 606, als deren Chef fiel. Beim Einsatz des Feldbahn Btl. 502 auf der Taman-Halbinsel, Bau und Betrieb von Feldbahnen, leistete er offenbar wiederum Hervorragendes, ab dort unter Thöne als Kommandeur.

Mit Aufgabe des Kubanbrückenkopfes erhielt das Bataillon einen neuen Auftrag. In Voraussicht einer weiteren Verschlechterung der Frontlage sollte vom Eisenbahnknotenpunkt Snigerewka, wo die Strecke nach Cherson von der Linie (Nikopol-)Apostolowo-Nikolajew abzweigt, Richtung Berislaw am Dnjepr eine schmalspurige Stichbahn fertiggestellt und betrieben werden. Diese Feldbahnstrecke trug die Nummer 36 und war seit etwa einem Jahr schon im Bau. Durch die planlose Pfuscharbeit zweier damit von der Reichsbahn beauftragter Privatfirmen mußte bei Übernahme des Projektes am 8.10.1943 durch Eisenbahnpioniere anders trassiert, also neu angefangen werden. Etwa einen Monat danach stieß das Feldbahn Btl. 502 zu den hier eingesetzten Einheiten, die abgezogen wurden, als feststand, daß Thönes Kompanien die Restarbeiten und den Betrieb allein bewältigen konnten. Die Kompanien 604, 605 und 607 wurden auf die Strecke verteilt, die 606 erhielt wie auf der Taman-Halbinsel die Betreuung des rollenden Materials, weshalb sie auch nahe Bahnhof Snigerewka blieb.

Was mir schon am ersten Tag in Snigerewka auffiel, war der noch von der Bahneröffnung her vorhandene 'Triumphbogen', ein über dem Streckengleis hinter den Betriebsschuppen stehendes, girlandengeschmücktes Holzgerüst wie es auch bei der Einweihung anderer Feldbahnen erstellt wurde und sehr an sowjetische Bräuche erinnerte.

Zu weiteren Neuheiten, die ich bei der 606 kennenlernte, gehörten die 'Hiwis', offiziell Hilfswillige, d.h. russische Gefangene, die sich freiwillig zum Dienst in der deutschen Wehrmacht gemeldet hatten. Jede Kompanie des Bataillons besaß welche, und unter ihnen gab es recht intelligente, pfiffige und tüchtige Burschen. Allerdings sollten wir uns ihrer Hilfe nicht mehr lange erfreuen.

Einer von diesen Hiwis beeindruckte mich besonders, ein schlanker, dunkler, sehr smarter Typ, vermutlich ehemaliger Offizier oder Fähnrich. Nachdem ich ein Quartier im Dorf gefunden hatte, meldete er sich als Bursche für mich. Seine Aufmerksamkeit mir gegenüber und sein Interesse an meiner Person fand ich weniger schmeichelhaft als unheimlich. Wenn ich bei ein paar Hindenburglichtern spät in der Nacht saß, schrieb oder las, und ihn schlafend währte, stand er manchmal unvermittelt hinter mir und fragte, ob ich noch Wünsche hätte. Servil war er kein bißchen, und ich hielt ihn für den geheimen Anführer unserer Hiwis. Wahrscheinlich spionierte er auch und gab seine Informationen weiter. Meine diesbezüglichen Bedenken lösten bei den anderen Offizieren des Bataillons nur Heiterkeit aus. Sie glaubten, was sie sahen, und das zeigte die Hiwis zuverlässig und willig.

Das Gros der Unteroffiziere und Mannschaften des Bataillons durfte man getrost als vollwertige, gute Soldaten bezeichnen. Einige waren brilliant; Nieten gab es auch und gibt es überall. Mit den Offizieren der anderen Kompanien kam ich gut aus. Alle waren Reservisten, in Zivil (ausgenommen die Leutnants) Reichsbahnbeamte und um die zehn Jahre älter als ich. In Snigerewka trafen wir uns häufig, besonders oft mit denen der Nachbarkompanie 604, deren Chef Hahne hieß und Hauptmann d.R. war. Die Führer der Kompanien 605 und 607, Oberleutnants d.R., bekam ich seltener zu Gesicht.

Nicht begriff ich, warum ausgerechnet die Feldbahnkompanie 606 drei Kompanieoffiziere zugeteilt erhielt, die übrigen Kompanien des Bataillons 502 nur je einen. Ungereimtheiten solcher Art gehörten wohl auch zum Organisationsstil der Eisenbahnpioniere, bei denen eine Eliteeinheit wie die 8./2 mit eigenem Arzt und Zahlmeister nur für zwei Zugführerstellen über Offiziere verfügte und schließlich nur noch einen einzigen Offizier insgesamt hatte, wie wir bald sehen werden.

Was die 606 betrifft, wäre bei Sanders Anwesenheit von zwei Kompanieoffizieren schon einer entbehrlich gewesen, und ich, der dritte, war völlig überflüssig. Als ich meinen Dienst bei der 606 antrat, teilten sich die Herren Gastmeier und Krüger die Leitung der großartig BW (= Betriebswerk) genannten kleinen Lokstation und des BWW (= -Wagenwerk).

Nun hatten beide zur Eisenbahn an sich gar keine Beziehung und verstanden vom Eisenbahnbetrieb weniger als ich. Das wurde aber auch gar nicht verlangt, denn die Arbeit verrichteten tüchtige Feldwebel, Unteroffiziere und Mannschaften. Mir gab Gastmeier einen Dekorationsjob, und wenn ich tatsächlich einmal einen Befehl erteilte, widerrief er ihn hinter meinem Rücken. Von meinem Drohnendasein erlöste mich Major Thöne durch zwei Sonderaufträge, von denen der schwierigere an sich einem seiner Lieblinge zgedacht war.

Der Chef unserer Nachbarkompanie, der schon erwähnte Hauptmann Hahne, bot mir gelegentlich eines feuchtfröhlichen Abends an, zu ihm zu kommen. Er meinte, das ließe sich schon regeln, weil er ja nur einen Kompanieoffizier habe. Hauptmann Hahne - wir nannten ihn seiner diesbezüglichen Intentionen wegen 'Majorahne' - trank gerne und huldigte dem Motto 'Leben und leben lassen'. Sein Kompanieoffizier hatte es gut bei ihm. Majorahne, der sich zu Recht dachte, es liefе auch so, beschäftigte sich mehr mit seiner 'Paninka', einer Küchenhilfe. Als es 'ernst' wurde, war er aber voll da und erwies sich als mutiger, verlässlicher Führer.

Mir gefiel Hauptmann Hahne gut, und ich teilte diese Sympathie wohl mit allen, außer drei Herren des Stabes. Ob die angebotene Versetzung zu Hauptmann Hahnes 604 realisierbar gewesen wäre, interessierte mich leider nicht, ohne daß ich dafür einen Grund angeben könnte. Meine Kameraden rieten mir zu und prophezeiten, ich würde mit dem Obersander, die Kurzform für Oberleutnant Sander, bestimmt nicht auskommen. Das schreckte mich wenig. Der Bataillonsstab blieb mir auch in einer anderen Kompanie erhalten, und ich glaubte nicht, Unangenehmeres befürchten zu müssen.

Zunächst brachte mir Snigerewka eine grausige Ablenkung. Es muß bei einem Kompanie=Antreten gewesen sein, als aus der Luft ein Brummen zu vernehmen war, und wir ein starkes Geschwader Bomber in nicht allzu großer Höhe parallel zur Bahnstrecke von Cherson heranfliegen sahen. Snigerewka besaß nur Vierlings=Flak am feindseitigen Nordkopf des Bahnhofes und in steter Feuerbereitschaft. Sie bekam fast täglich Gelegenheit zum Üben bzw. zur Munitionsvergeudung an einzelnen Sowjetmaschinen. Hackte die Flak los, löste das Alarm aus, woraufhin sich alles in die Splittergräben verzog, die im Bahnhofsbereich und seitlich unserer Baracken angelegt worden waren.

Diesmal blieb die Flak still, vielleicht weil das Geschwader von 'hinten' kam, und mehr aus Vorsicht jagte der Spieß die Kompanie in unseren abgedeckten Splittergraben neben dem Antreteplatz. Ich wartete am Eingang und suchte die Flugzeuge vergebens nach einem Hoheitszeichen ab. Vermutlich hatten die Flaksoldaten dasselbe getan und deshalb erst beim Ausklinken der Bomben zu feuern begonnen. Als ich die Bomben fallen sah und springen wollte, wurde ich schon von einem Unteroffizier am Bein in den Graben gerissen. Dann dröhnten die Detonationen. Es dauerte keine Minute. Ein paar kletterten mit mir nach oben, um den Schaden

festzustellen. Seitlich des Bahnhofes hing eine Staubwolke in der Luft, hinter der noch die Motoren des abfliegenden Geschwaders zu hören waren. Die Flak stellte gerade ihre verspätet aufgenommenes, nutzloses Feuer ein.

Von einem Erdhaufen sahen wir dann nach den Gleisanlagen, die jedoch nichts abbekommen hatten. Der ganze Segen war auf der Dorfseite daneben heruntergekommen. Jenseits des Feldbahngleises zog sich vom Bahnhofsgelände weg eine Wiese, in der die Bomben ein fürchterliches Gemetzel angerichtet hatten. Viele waren, um dem Bahnhofsbereich zu entkommen, dorthin gelaufen und im Laufen zerfetzt worden. Zwischen den Bombentrichtern lagen auf der Wiese abgerissen Körperteile herum, auch Augen.

Ein Splittergraben und eines der versenkt angelegten großen Rund=Urlauberzelte neben den Bahnhofsgebäuden hatten Volltreffer erhalten. In dem Urlauberzelt waren alle tot bis auf einen, dem erstaunlicherweise gar nichts passiert war. Schwere Schäden hatten auch die massiven Altbauten, jetzt Wehrmachtsmagazine, davongetragen. Auf der freien Fläche zwischen diesen und den Gleisen lagen von den Bombeneinschlägen herausgeschleuderte Ausrüstungs- und Uniformstücke herum.

Angriffe einzelner Flugzeuge, vor allem des nächtlichen 'UvD' und auch kleiner Verbände, kannte ich, aber diese sowjetische Luftaktivität war mir neu, und wenig später erlebte ich im Bahnhof Apostolowo einen zweiten Großangriff. Dort hatte ich einen der erwähnten Sonderaufträge zu erledigen. Als es los ging, hielten wir uns gerade mitten im Gleisbereich des Bahnhofes auf und schmissen uns kurzerhand zwischen die Gleise. Da zum Schutz des wichtigen Knotenbahnhofes Apostolowo schwere Flak postiert war, erfolgte der Anflug in respektvollerer Höhe als in Snigerewka, und die Bomben verfehlten auch hier zu unserem Glück ihr eigentliches Ziel.

In Apostolowo, wo wir drei Tage blieben, lag auch der Rest meiner alten Kompanie, der 8./2. Als ich sie abends aufsuchte, gab es ein mächtiges Hallo. Leutnant Obarius, den der Lärm aufmerksam machte, kam aus seiner Kammer und schaute verblüfft, als er die Ursache des Tamtams erkannte. Er war der einzige, noch verbliebene Offizier und führte die Kompanie. Der neue Chef nach Oberleutnant Schreibers Versetzung war während des Sperreinsatzes bei Saporoshje gefallen. Weitere Verluste hatte die Kompanie in Nikopol gehabt und dort abermals ihre gesamte Ausrüstung verloren. Das Wiedersehen brachte mir keine reine Freude. Dennoch wäre ich gerne bei diesem, mir so vertrauten Haufen geblieben.

Tags darauf wurden wir abberufen, und ich erhielt einen interessanten Auftrag, den einzigen jener Wochen, den ich als Leistung zählen würde, und der an sich zeitlich hier eingeordnet gehörte. Ich schiebe jedoch drei Episoden dazwischen, die sich schon vor der Abordnung nach Apostolowo

um den Jahreswechsel 1943/44 in Snigerewka ereignet hatten. Da hier außer gelegentlichen Luftangriffen oder betriebsüblichen Pannen alles nach Plan lief, hatten wir ein relativ geregeltes Leben. Durch den räumlich konzentrierten Einsatz des gesamten Bataillons fanden des öfteren abends gesellig kameradschaftliche Treffen der Offiziere statt, dem lediglich die Herren des Stabes fern blieben. Dabei wurde viel erzählt, getrunken und Karten gespielt. Weil es dem Kompanieoffizier Hauptmann Hahnes - seinen Namen habe ich vergessen - beim Kartenausteilen nie schnell genug gehen konnte, erhielt er den Spitznamen 'Kattekatte' (d.h. Karte, Karte). Die Unterhaltungen betrafen neben den neuesten Latrinenparolen natürlich Thema 1: Mädchen und Sex. Einmal rückte Kattekatte mit einem gewichtigen Anliegen heraus. Er versprach demjenigen eine Flasche echten Cognac, die er noch von Frankreich aufgehoben habe, der ein 'ganz sicheres Mittel' wisse. Präserative könnten schließlich platzen und überhaupt... Wir gaben ihm Bescheid, er könne den Cognac zum nächsten Beisammensein mitbringen, er bekäme seinen sicheren Geheimtip. Der bestand dann in dem weisen Rat, es zu lassen, da könne gar nichts passieren. Ungerechterweise warf uns Kattekatte vor, wir hätten ihn betrogen, so gescheit wäre er selber.

Zweimal sorgte ich für Erheiterung der Kompanie. Unsere Fortbewegungsmittel waren die altbewährten Füße, die Eisenbahn und Pferde. In Persiflierung der Bezeichnung Voll=mot, wie voll motorisierte Einheiten ähnlich der 8./2 genannt wurden, bezeichneten wir die Kompanien des Bataillons 502 als Voll=hot (= Hottehüh). Nur der Stab verfügte über ein paar Autos.

Ich ritt ebenso viel wie gern. Der Schirrmeister, ein Oberschlesier des Grenzgebietes mit einer sehr harten Aussprache, gab mir einmal ein Pferd, das für meine Beinlänge zu dick und groß, außerdem nervös und schreckhaft war. Auf diesem Zossen von einem Ausritt kommend, näherte ich mich dem rückwärtigen Kompaniegelände. Bevor man den von einer Baracke verdeckten Antreteplatz erreichte, war ein künstlicher Graben zu passieren, in dem an diesem sonnigen Nachmittag, weil es taute, ein kleines Wässerchen gurgelte. Ich hatte meine Gedanken woanders, merkte zu spät, daß das Pferd scheute, unvermittelt einen Satz machte, und schon lag ich im Dreck. Das Pferd vermißte mich nicht und trabte mit hängenden Steigbügeln um die Ecke dem Stall zu, ich dreckbesudelt per pedes hinterher. Die Kompanie erhielt auf dem Antreteplatz gerade eine Belehrung. In der Hoffnung, mich seitlich vorbeistehlen zu können, winkte ich dem Spieß ab, als er zu mir her sah. Das bedeutete: Keine Meldung nötig. Der Spieß übersah aber absichtlich meine Handbewegung, ließ die Kompanie stillstehen und kommandierte: "Die Augen links, ich melde Herrn Leutnant." Was blieb mir anderes übrig! Ich verhielt, nahm Haltung an und dankte mit Fassung. Warum sollte die Kompanie nicht gelegentlich über mich lachen.

Nun passierte mir wenige Tage darauf ein ähnliches Mißgeschick. Es gab Marketenderwaren; ich war ins Dorf hinauf geritten, wo Verpflegungs- und Küchen=Unteroffizier Storm seinen Herrschaftsbereich versah und die käuflichen Herrlichkeiten parat lagen. Mein Interesse galt insbesondere Utensilien der Körperpflege. Damals war ich noch eitel und sehr auf herb duftendes Rasierwasser, Pitralon, und dergleichen hübsche Sachen aus, die mir heute gleichgültig sind.

In beiden Taschen meines fußlangen Fahrermantels - es fror wieder - die kostbaren Fläschchen wohl verwahrt, machte ich mich auf den Rückritt zum Bahnhof hinunter, törichterweise auf der mit Kopfsteinen gepflasterten Straße. Ich ritt sehr vorsichtig. Halben Wegs kam mir ein 'Maultier' (s. Abb.) entgegen, so in der Landersprache genannt, weil es sich um einen Fahrzeugzwitter handelte, hinten Kettenantrieb, vorn Radlenkung. Die Kettenpartien klirrten und dröhnten auf dem Pflaster, was meinem Hottehüh arg mißfiel. Das Pferd begann zu scheuen. Ich paßte aber auf und parierte, konnte jedoch nicht verhindern, daß der stampfende Gaul auf der vereisten Straße ausrutschte und hinfiel. Ich war rechtzeitig aus den Steigbügeln gegliitten und stand breitbeinig über dem Pferd. Damit ich bei dessen Aufspringen nicht umgerissen würde, trat ich zur Seite, ließ einen Moment die Zügel los, um meine Fläschchen zu halten, und schon war das Pferd hoch und trabte ein paar Meter weiter.

Nun begann eine spannende Jagd. Der Fahrer des 'Maultiers', ein großdeutscher Obergefreiter, hatte angehalten und zugesehen. Er wendete und bot mir, der ich mit dem langen Fahrermantel ziemlich unbeweglich war, seine Hilfe an. Ich stellte mich auf das Trittbrett, und vorsichtig näherten wir uns dem zwar wartenden, aber mißtrauisch äugenden Pferd. Jedesmal wenn wir es fast erreicht hatten, stob es schreckhaft ein Stück weiter und schließlich gleich Richtung Stall. Diesmal stand keine Kompanie bereit, sich auf meine Kosten zu amüsieren; nichtsdestotrotz sprach sich so etwas schnell herum. Zu meinem 22. Geburtstag bekam ich dann auch ein hölzernes Steckenpferd geschenkt.



Ein 'Maultier' <II>

Bis dahin dauerte es noch eine ganze Weile, und hunderte von Kilometern zu Pferde und zu Fuß waren zurückzulegen. Vorerst ist von meiner Rückkehr aus Apostolowo zu berichten und dem zweiten Sonderauftrag. Die deutsche Frontlage hatte sich wieder einmal verschlechtert. Im Nord- und Südabschnitt der Heeresgruppe A waren die Sowjets tief in die deutsche Front eingedrungen, wobei sie zwei Korps einschließen konnten. Im Südabschnitt standen sowjetische Truppen bereits am Dnjepr vor Cherson, wodurch die noch von deutschen und verbündeten Einheiten besetzte Krim abgeschnitten war. Für die Versorgung der neuen Auffangstellung am Ingulez forderte das XXVII AK (=Armeekorps) eine Stichbahn, die nordöstlich Snigerewka von Belo Krinitschyi nach Dawydoff Brod am Ingulez führen sollte. An sich hatte der Kommandeur für diesen Auftrag einen Offizier des Stabes ausgewählt, der im Zivilleben bautechnischer Reichsbahninspektor war. Als dieser von der Erkundung zurückkam, erstattete er Bericht, demzufolge die Bewältigung der Aufgabe in der nötigen Eile unlösbar war.

Auch an dieser Feldbahnstrecke (Nr. 35) zur landwirtschaftlichen Nutzung sollen Privatfirmen mit ähnlichem Geschick wie an der Strecke Nr. 36 gearbeitet und das Planum fast fertiggestellt haben. Letzteres steht in einem Schreiben vom 24.10.1943, Kommandeur des Eisb.Pi.Rgt. 5 an den General des Transportwesens bei der Heeresgruppe A. Bis km 13, also bis kurz vor Dawydoff Brod sei der Oberbau vorgesteckt, das Planum "jedoch bereits wieder sehr stark verwachsen". Dem Schreiben ist eine Karte beigelegt, auf der die Gesamtstrecke bis Katschkarowka am Dnjepr gemäß Vorerkundung eingezeichnet ist. Soweit ich es beurteilen kann, ist die Einzeichnung in zwei Punkten falsch, die zugehörige Legende unverständlich; richtig wäre die Zeichenerklärung zu der Karte, die wir im Ausschnitt der Feldbahnen Nr. 35 und 36 zum Abdruck aufgenommen haben.

Was die beiden Fehleinzeichnungen betrifft: Erstens führte die Feldbahntrasse mit einem Linksbogen in den Bahnhofsbereich Belo Krinitschyi, und zweitens endete sie in einer Art Kopfbahnhof auf dem weiten Dorfplatz mit Kirche von Dawydoff Brod. Gemäß oben erwähnten Schreibens sollte hier die verstärkte Straßenbrücke zur Querung des Ingulez mitbenutzt werden. Da Dawydoff Brod im Tal lag, und beidseits das Gelände erheblich anstieg, könnte die Anlage eines Kopfbahnhofes als Spitzkehre zur Vermeidung zu starker Neigungen oder hohen Brückenneubaues nötig gewesen sein. Möglich wäre auch, daß der Kopfbahnhof, der für den Zweck einer Spitzkehre zu viele, von festgefahrenem und gefrorenem Schlamm überdeckte, aber noch liegende Gleise und Weichen hatte, außerdem als Verladebahnhof von Gütern der nahen Kolchosen dienen sollte. Die in Dawydoff Brod hielt ich der Bauausführung nach für ein ehemaliges großes Kloster oder Rittergut aus der Zarenzeit.

Eine zusätzliche Verstärkung der Straßenbrücke fiel mir nicht auf, und wir haben die Brücke schließlich genau geprüft, da wir sie später auch

sprengten. Aber jenes Schreiben ist im Ganzen gesehen Unsinn. Liegt ihm doch die Absicht eines Vollbahnausbaus der Strecke 35 zugrunde, und das zu einem Zeitpunkt, als eine Eisenbahnpionier-Kompanie bereits dabei war, im Bahnhof Belo Krinitschyi lagerndes Gleisbaumaterial nach Snigerewka zu schaffen, um es für die vordringlich gewordene Feldbahnstrecke 36 zu verwenden. Ob diese Kompanie auch das Streckengleis mit Schwellen abtransportierte, weiß ich nicht. Dem Zustand des Plans nach, verrottet und an einigen Stellen unterbrochen oder unfertig, war Gleis überhaupt nicht verlegt worden, oder aber die Schienen wurden schon viel früher abgebaut, und die Bevölkerung holte sich die Schwellen als Heizmaterial, da in der nahezu waldlosen Gegend hoher Bedarf daran herrschte.

Ich habe Vorstehendes so ausführlich geschrieben, um die vielschichtige Diskrepanz zwischen Dokumenten und Tatsachen aufzuzeigen. Für jemanden, der sich ohne weitere Kenntnisse nur auf Karteneinzeichnungen und alte schriftliche Unterlagen stützen kann, ergibt sich häufig ein falsches Bild. So steht in einem über Heeresfeldbahnen erschienenen Werk der sinnige Satz: "Die Strecke 36 (60-cm-Spur) begann in Snigirewka nördlich von Cherson und verlief schnurgerade südostwärts nach Berislaw am Dnjepr."

Von wegen "schnurgerade"! So ist es in der Karte eingezeichnet, aber auch die nach 1945 von den Sowjets erbaute Vollbahn nach Berislaw, die ähnlich der geplanten Landwirtschaftsbahn den Höhenzug von Snigerewka nordöstlich umfährt, verläuft nicht geradlinig. Im übrigen muß ich mich mit besagtem Buch im Schlußkapitel noch speziell auseinandersetzen, da es Falschangaben auch hinsichtlich meiner Person enthält. Zunächst weiter mit dem Bau der Feldbahnstrecke 35.

Major Thöne meinte wohl, da sollte sich lieber Leutnant Ritzau blamieren. Den Bericht bekam ich gar nicht zu sehen, ich erhielt nur ein paar vage Informationen und den Befehl, mich mit einer Handvoll Männer per Bahn nach Dawydoff Brod in Marsch zu setzen und die Sache anzugehen. Mit Oberfeldwebel Treger fuhr ich voraus, um ein Pferdegespann zu besorgen, das die nachkommenden Männer mit ihrem Gerät vom Bahnhof Belo Krinitschyi zum ca. 14 km entfernten Dawydoff Brod bringen sollte. Unser beider Reise endete in der ersten Station hinter Snigerewka. Wir saßen stundenlang beim 'Grauen' Eisenbahner im Dienstraum und warteten. Am Nachmittag kam endlich eine Zugmeldung. Der Eisenbahner gab uns allerdings zu verstehen, daß es der Sonderzug eines Generals wäre, der nicht angehalten werden dürfte. Ich erzwang doch den Halt. Oberfeld Treger stieg in den Begleitwagen, ich in den Personenwagen und meldete mich beim General, ihm den Grund für meine Eigenmächtigkeit schil-

dernd. Der General war sehr nett, bot mir Platz an und unterhielt sich die restliche Fahrt mit mir.

Am Spätnachmittag stiegen wir zwei in Belo Krinitschyi aus und marschierten in die Dämmerung hinein auf der alten Schmalspurtrasse, die immerhin noch so erkennbar war, daß wir den Weg nicht verfehlten, als wir in einen heftigen Schneesturm gerieten und keine Sicht mehr hatten. Durchgefroren, mit eisverkrusteten Gesichtern und ziemlich erschöpft landeten wir beim Sonderführer, der die Kolchosen dort leitete und als Ortskommandant amtierte. Der Sonderführer freute sich über neue Gesprächspartner und erzählte viel, auch von dem Besuch meines Vorgängers, der sehr mißmutig gewesen sei. Jener Leutnant hätte die Meinung geäußert, ohne Abordnung des halben Bataillons sei die Aufgabe überhaupt nicht zu schaffen. Im Laufe des Abends wurde die Stimmung gelöster, und der nette Sonderführer sagte unvermittelt, er wüßte schon einen Ausweg, den er auch dem anderen Leutnant mitgeteilt haben würde, wenn der es nicht so eilig gehabt hätte.

Der Ausweg bestand in einer russischen Methode: Statt Schwellen Rundhölzer - für korrekte Eisenbahner ein Unding - und für die Erdarbeiten, die nötig seien, für ein paar Tage die Hilfe der Kolchosenfrauen. Die Russinnen wären hart arbeiten gewöhnt, und diese Tätigkeit würde ihnen wahrscheinlich sogar Spaß machen.

Inzwischen hatte das AK über die Art, wie der Bau der geforderten Teilfeldbahnstrecke Nr. 35 bis Dawydoff Brod vorangetrieben wurde, beim Kodeis oder Grukodeis Beschwerde geführt und Major Thöne offenbar eine Rüge bekommen. Die wenigen Männer, die Treger und mir folgen sollten, waren daraufhin zurückgehalten worden, und wir beide erhielten den fernmündlichen Befehl, uns im Eiltempo wieder in Snigerewka einzufinden. So marschierten wir am Vormittag nach dem Gelage mit dem Sonderführer auf der verrotteten Bahntrasse zum Bahnhof Belo Krinitschyi und erlebten noch einen Bombenangriff. Auf halbem Wege lag seitlich des Bahndammes eine kleine Kolchose, in der jetzt Panzerreparaturen ausgeführt wurden. Als wir gerade vorbeigingen, kam aus den tief hängenden Wolken ein großes, neuartiges Flugzeug mit glänzendem Sowjetstern und lud seine Bomben ab. Sie detonierten im Feld neben uns, eine in der Kolchose.

Beim Kommandeur bekam ich, bevor er sich meinen Bericht mit Plan anhörte, erst einen gewaltigen Anpfiff wegen der Fahrtunterbrechung des Sonderzuges. Nicht der General, der Eisenbahner hatte Meldung erstattet, und, Auftrag hin, Auftrag her, einen General durfte man nicht anhalten, auch wenn der es nachträglich billigte. Nachdem ich meinen Rüffel weg hatte, kam das Sachliche dran, und danach eilte ich zur Kompanie, wo Oberleutnant Sander - vom Urlaub zurückgekehrt - wieder das Zepter schwang. Von ihm mußte ich mir nun als Auftakt unseres wechselvollen Verhältnisses Fuhrwerke, Werkzeug und Abstellung eines verstärkten Zuges bewilligen lassen. Das erledigt, setzte ich den Abmarsch

der Kolonne auf den nächsten Morgen fest und meldete mich beim Obersander ab.

Die Kolonne brach pünktlich auf, ich hingegen mußte unvorhergesehen noch einmal zum Kommandeur. Er schätzte es, alles wiederholt und möglichst vor Zuhörerschaft ausführlich durchzukauen. Im Begriff, den Wagen nachzureiten, holte mich ein Melder zum Obersander. Angeblich wollte er wissen, warum ich noch nicht weg wäre. Das hätte er, da ich mich ja im Stab aufhielt, telefonisch erfragen können. Worum es ihm effektiv gegangen war, erzählte er mir erst Jahre nach dem Krieg. Es hatte sich um etwas so verworren Schabiges gehandelt, wie es nur das Hirn eines chronisch mißtrauischen Menschen ausbrüten konnte. Damals, in Snigerewka war ich viel zu arglos, um derart Abstruses überhaupt in Erwägung zu ziehen. Ich nahm seine blöde Frage als tatsächliches Anliegen und ärgerte mich nur über den weiteren Verzug.

Als Folge der Marotten meiner beiden Vorgesetzten holte ich die Kolonne nicht vor dem Nachmittag ein, obwohl ich jetzt ein schnelles Pferd nach meinem Geschmack ritt, das ich mir requiriert oder geschenkt bekommen und Inge genannt hatte. Statt den gewundenen Weg im Tal des Ingulez zu nehmen, zogen wir nach Kompaß geradenwegs auf der höher gelegenen Steppe dahin. Gegen Abend stießen Oberfeld Treger und ich, die wir vorausritten, auf einen, uns bis dahin unbekanntem Weiler und beschlossen, dort die Nacht zu verbringen. Der Empfang seitens der Bewohner war nicht unfreundlich. Dennoch veranlaßten uns die einsame Lage und einige Merkwürdigkeiten zu einer Verstärkung der Wachen. Die Vermutung, in einem Partisanenstützpunkt zu sein, war nicht abwegig.

Gegen Mittag des Folgetages erreichten wir, diesmal von der anderen Seite Dawydoff Brod, bezogen Quartier in der Kolchose und stellten sofort einen Arbeitsplan auf. Am anderen Morgen brachte mich der Sonderführer zu seinen wie ein Bataillon aufgestellten Frauen und meinte, eine solle ich mir für den 'Haushalt' aussuchen. Nicht ohne Befangenheit tat ich das und wählte eine schlanke, etwa zwanzigjährige Russin mit schmalem, feingeschnittenem Gesicht. Sie hieß Nadja und lehrte mich Russisch, insbesondere die Grundbegriffe der Grammatik.

Das ist leider die schlichte Wahrheit, wengleich ich nicht bestreite, in sie verliebt gewesen zu sein und mit ihr ein paar harmlose Küßchen getauscht zu haben. Einmal tanzten wir zusammen nach einer mir unbekanntem Tangomelodie, die sie sang. Ansonsten war sie wirklich nur meine Lehrerin und eine sehr sympathische. Als wir abzogen, bot ich ihr an, sie mitzunehmen. Mein Verstand weigerte sich immer noch zu begreifen, daß unser Rückzug keine vorübergehende Sache war. Sie wußte es besser, und in jener Nacht, in der wir sprengten, was wir gerade gebaut hatten, reichte sie mir an der Gartentür ihres Hauses zum Abschied noch ein Glas Milch, während um uns herum die Detonationen krachten, und sagte auf Russisch 'Scheißkrieg'.



Feldbahnbau Strecke Utoschkino - Belebelka (südl. des Ilmensees);
unten: Vernageln des Gleises auf Vollspurschwellen <II>



Vorerst sind wir aber noch beim Aufbau. Nach wenigen Tagen hatten die Frauen die Löcher im Bahndamm zugeschüttet, die Dammkronen gesäubert und planiert. Andere schnitten unterdessen Rundhölzer zurecht und schafften sie zur Trasse. Alle Männer, die nicht zur Anleitung dieser Arbeiten benötigt wurden, holten vom Bahnhof Belo Krinitschy die dort lagernden, sehr leichten Schienen und nagelten sie auf die in weitem Abstand verteilten Schwellenhölzer. Die Nagelei ging nicht ohne Fluchen vonstatten, denn die runden Dinger neigten trotz Festhalten immer zum Wegrollen. Ärgerlich war, daß ich befehlsgemäß täglich einen Melder mit schriftlichem Bericht zum Stab schicken mußte. Da diese per Zug fahren und in Snigerewka in der Regel aufgehalten wurden, waren dann meist vier von meinen knapp 40 Mann nicht verfügbar.

Immerhin, nach dem vierten oder fünften Tag rollte der erste Zug über das Teilstück der Feldbahnstrecke 35, sicher die primitivste, die von Eisenbahn pionieren gebaut wurde. Der Zug bestand aus einer winzigen Diesellok und einem bunten Durcheinander von Kipp-, Kasten- und Plattformloren. Auf die rechnerische Ermittlung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verzichteten wir und überließen es dem Gefühl, wo das Optimum von 8-10 km/h ohne Risiko gefahren werden konnte. Eine gute Stunde brauchte unser Expres, und zweimal entgleisten einige der schwankenden Loren. Dennoch reisten die Verwundeten bei uns bequemer als auf den holpernden Panjewagen von der nahe gerückten Front.

Mit Schlachtfliegern hatten wir Glück. Zweimal flogen sie über einen Zug hinweg, als der gerade in einem bewachsenen Einschnitt dahinkroch. Am letzten Betriebstag gab es im Bahnhof Belo Krinitschy, inzwischen Spitzenbahnhof, eine sehr kritische Lage. Unter Oberfeld Treger's Aufsicht wurden die Verwundeten aus unserem Minizug in bereitstehende Behelfslazarettwagen der Hauptbahn geschafft und die leeren Loren mit Munition beladen. Währenddessen schlugen unvermittelt Artilleriegranaten ziemlich nahe am Bahnhofsgelände ein. Treger behielt seinen kühlen Kopf und verhinderte eine Panik. Er gab Befehl, den Feldbahnzug bis zum nächsten Einschnitt zu fahren, holte den Lokführer der Hauptbahnmaschine - ich glaube es war ein Diesel - aus dem Splittergraben und zwang ihn, die Lazarettwagen aus dem Bahnhofsbereich zu ziehen. Er selbst löste die Kupplungen der Munitionswagen und schob die beiden noch nicht ganz entladenen mit Hilfe der verfügbaren Männer auf die nach Nordwesten führende Strecke. Kaum war der Bahnhof geräumt, als eine Salve im Ziel lag. Damit war das direkte Umladen im Bahnhof nicht mehr möglich.

Am Nachmittag dieses Tages mußte ich wieder einmal zu einer Dienststelle des Stabes vom XVII. AK, der mittlerweile vollständig in Dawy-doff Brod lag. Diesmal ging es um den Zeitpunkt der Sprengung unserer Minibahn. Sprengmittel hatten wir schon reichlich erhalten. Wann wir sprengen sollten, hing von den Absetzbewegungen der Infanterie ab, und

deswegen sollte ich zum Ia des Korps. Statt seiner empfing mich sein erster Ordonnanzoffizier, ein Hauptmann, in dem ich Dieter Model aus Mühlhausen erkannte. Zwar ein paar Klassen über mir, hatten wir doch die gleiche Oberschule besucht und eine Reihe gemeinsamer Bekannte. Wie klein die Welt doch sein kann, stellte ich wieder und nicht zum letzten Male fest, und wie bei allen diesen Begegnungen, drehte sich das Gespräch um enorm wichtige Dinge. So erfuhr ich hier, warum mir 1938 meine heftigst verehrte Tanzstundendame - Dieter Models Cousine - überraschenderweise einen 'Korb' gegeben hatte.

Mit Dieter verbrachte ich die ganze Nacht vom 9. auf den 10.3.1944 bei Cognac und Erinnerungen. Wenn wir die Fenster öffneten, um die Rauchschwaden hinauszulassen, hörten wir die nahe Front, und Dieter informierte mich über die Lage. Die Sowjets waren in Cherson ein- und nördlich der Bahn Apostolowo-Nikolajew weit nach Westen durchgebrochen. Der Stab des AK würde anderntags verlegen, zunächst 120 km westwärts nach Nikolajew. Am Abend könnten wir sprengen und sollten uns dann beeilen, daß wir zurückkämen, bevor die Sowjets den Schlauch dichtmachten.

Ihm fiel noch ein, daß er eine Erledigung durch das unerwartete Wiedersehen beinahe vergessen hätte. Er solle uns eine Anerkennung zukommen lassen. Unsere Leistung, diese Feldbahn mit praktisch nichts so schnell in Gang gebracht zu haben, wäre eine große Hilfe gewesen. Dafür hätte das AK ein paar Orden parat, speziell auch für den mutigen Oberfeldwebel, der bei dem sowjetischen Feuerüberfall auf den Spitzenbahnhof die Verwundeten nicht im Stich gelassen habe. Ich bedankte mich und bat nur um eine schriftliche Anerkennung. Die würde das Lametta schon flattern lassen.

Ich besitze noch eine beglaubigte Kopie besagten, Sander ausgehändigten Schreibens. Mit Briefkopf 'Generalkommando XVII. A.K. Qu' lautete der Text:

"Der Feldbahnbau Dawydoff Brod - Belo Krinitschny ist für die Versorgung des XVII. A.K. von lebenswichtiger Bedeutung geworden. Die schnelle Fertigstellung ist dem tatkräftigen und unermüdlichen Einsatz der unter Leutnant Ritzau eingesetzten Kräfte zu verdanken, die unter Überwindung aller Schwierigkeiten damit zur Sicherstellung der Versorgung der Truppe beigetragen haben.

Allen Beteiligten, insbesondere Leutnant Ritzau, spreche ich meinen Dank und meine volle Anerkennung für die geleistete Arbeit aus.

Für das Generalkommando
Der Quartiermeister

Dienst-
stempel

J.V.
Unterschrift

Nun, nichts flatterte! Ich begann zu begreifen, daß es bei unserer Truppengattung töricht war abzulehnen, wenn man die Chance hatte, bei einem Einsatz für eine Infanterie- oder sonstige Heeresinheit einen Orden

zu ergattern. Wie mir Sander ein gutes Dutzend Jahre später erzählte, reichte er um Verleihung von Auszeichnungen für unsere besonderen Leistungen in Dawydoff Brod ein. Das Gesuch wäre von Thöne abgelehnt worden, wir hätten nur unsere Pflicht getan.

Gut, wie sah es aber mit der Pflichterfüllung dieses Mannes aus! Seine bürokratische Wichtigtuerei hatte bei unserem Feldbahnbau so viel Sand ins Getriebe gebracht, daß sich die Fertigstellung etwa um eine Woche verzögerte. In der nun folgenden Phase war Thöne samt Stab und Arzt stets weit weg und in Sicherheit, wenn seine Kompanien, sich selbst überlassen, im Schlamassel steckten.

Den Rückzug nach Snigerewka traten wir noch in der Nacht an, das erste Stück mit einem kleinen Infanterieverband. Wir hatten uns für den längeren und beschwerlicheren Weg durch das Inguleztal entschieden, weil es hier Deckung gab, und die sowjetischen Schlachtflieger unangenehm aktiv waren. Eigene Kampfflugzeuge besaßen Seltenheitswert; in jener Periode überhaupt eines gesehen zu haben, kann ich mich nicht erinnern.

Meinen Notizen zufolge trafen wir am späten Vormittag des 12.3.1944 in Snigerewka ein. Tags darauf wurde das 65 km südöstlich Nikolajew gelegene Cherson von unseren Truppen aufgegeben. Wie heikel die Situation war, wurde uns erst nun bewußt: Nicht nur direkt hinter uns kamen die Sowjets, sie saßen auch schon unmittelbar nördlich des Bahnhofsgeländes Snigerewka, bei dem sich die 304.ID sammelte. Südlich Snigerewka befand sich noch eine Division, die 302. oder 306., die hier die Sowjets in etwas größerer Distanz hielt. Richtung Westen war der Ring bereits geschlossen. Das ganze Gelände befand sich bis auf einige Kilometer vor Nikolajew in sowjetischer Hand.

Im Moment freuten wir uns erst einmal, wieder in größerer Gesellschaft und im Schutze von Häusern zu sein. Dann kam als nächstes das Problem, wie wir zur Kompanie gelangten. Der Bahnhofsbereich war für die Sowjets uneinsehbar, und so schoß ihre Artillerie Störfeuer auf den Hang, den man vom Dorf hinunter zum Bahnhof passieren mußte. Da wir am Tage mit Pferden und Wagen nicht ohne Verluste durchkamen, gab ich Anordnungen für das Nachrücken bei Dunkelheit und arbeitete mich mit Oberfeld Treger und einem Melder durch die Granateinschläge. Sander, der an unserer Rückkehr gezweifelt hatte, zeigte sich beglückt über unsere nahezu unversehrte Ankunft und nahm meinen Bericht samt Anerkennungsschreiben des AK mit Genugtuung entgegen. Dann hetzte er mich, obwohl ich ziemlich fertig war, mit überflüssigen Bagatellaufträgen herum.

Am Abend gab es noch einen Eklat. Die im Dorf Zurückgebliebenen kamen nicht so gut über den Hang wie wir. Daß einige verletzt wurden, war Schicksal, daß jedoch mein neuerdings im Kompaniebestand geführtes Pferd Inge tödliche Splitter erhielt, kreierte der Obersander ausgerechnet mir als Verschulden an. Ich begriff das zwar nicht, aber Logik gehörte auch nicht zu seinen Vorzügen.

Soweit ich sehen konnte, stand vom Bahnhof nicht mehr allzu viel und die allgemeine Stimmung auf Weltuntergang. Vor Sprengung der Vorratslager, mit deren Räumung man zu lange gewartet hatte, waren zentnerweise Kostbarkeiten in unsere ehemaligen Reparaturschuppen gebracht worden, die feinsten Zigaretten (Friedensmarken), Alkoholika oder Süßigkeiten. Meterhoch lagen die Flaschen und Packungen aufgestapelt, um nun hier vernichtet zu werden. Zu dem in dieser Nacht vorgesehenen Durchbruch durch die feindlichen Linien durfte jeder nur einen Brotbeutel voll mitnehmen. Alles, was unnötig belastete, mußte zurückbleiben. In meinen Brotbeutel stopfte ich Zigaretten, meine Feldflasche füllte ich trichterförmig mit Schnaps.

Meine Wochen später angefertigte Niederschrift sagt zwar über unseren Troß nichts aus, es ergibt sich jedoch, daß Sander diesen mit unserer persönlichen Habe, dem Kompaniegerät und Sonstigem bei Abfahrt des Stabes auch in Marsch gesetzt hatte. Denn meine Offizierskiste ging erst im rumänischen Chaos verloren. In den nun folgenden drei Nächten hatten wir als Troß lediglich einen Schreibstubenwagen dabei.

Gegen 20 oder 21 Uhr war Befehlsausgabe für den Durchbruch im Gefechtswagen des Kommandeurs der 304.ID, General Sieler, angesetzt. Auch unser Bataillonskommandeur hatte zu erscheinen. Major Thöne befand sich allerdings mit dem Stab schon in Nikolajew, und Hauptmann Hahne, ranghöchster Kompaniechef des Bataillons, war mit dessen Führung beauftragt worden. Hauptmann Hahne wollte seinen Leutnant Rackensberger bei der gefährlichen Sprengung der Ingulezbrücke vor der Nase der Sowjets nicht allein lassen und ließ sich wiederum von Sander vertreten. Dadurch kam ich zu der Ehre, als Pseudoadjutant an der Befehlsausgabe teilzunehmen, die auf mich einen nachhaltigen Eindruck machte. Ich fühlte mich dabei wie in einem Hörsaal der TH Karlsruhe, wo nach einer Vorlesung der Professor die Aufgaben für praktische Übungen verteilt.

Der Gefechtswagen General Sielers war eine kastenförmige Blech- oder Stahlkonstruktion auf Rädern, vorn mit geschlossener Fahrerkabine. Durch eine rückwärtige Tür betrat man den länglichen Raum, in dem man aufrecht stehen konnte. Bei unserem Eintritt warteten schon mehrere Offiziere, durchweg höhere Dienstgrade. An der Fahrerhausseite saß der General, neben ihm stand sein Ia. Bevor dieser zu seinen kühl und mit mathematischer Präzision vorgetragenen taktischen Befehlen für jede Einheit und Eventualität kam, informierte er sich über unsere Verwendungsmöglichkeit. Er sagte, auf Sanders EKI blickend, uns habe er mit für den rechten Stoßkeil vorgesehen. Sander erklärte daraufhin unter Räuspern, seine Männer seien ja nur Feldbahner. Der Ia gab noch nicht auf und entgegnete, wir wären doch aber primär Soldaten. Sander verneinte das und betonte, wir seien in erster Linie Eisenbahner.

Ich wurde nicht gefragt. Ich schämte mich und durfte meine Empfindungen nicht einmal zeigen. So marschierten wir als Reserve hinterher, zum Schutz

der völlig kampfuntauglichen, versprengte Angehörige ehemals rückwärtiger Dienststellen, auch Frauen darunter. Unser Weg führte parallel zur Bahnstrecke nach Nikolajew, und die Überrumpelung der Sowjets gelang völlig. Verluste hatten wir meines Wissens keine. Auf Höhe eines südlich von uns, etwas erhöht liegenden Dorfes und vor dem nächsten Sowjet-Stellungsring igelte sich die Division vor Tagesanbruch in der deckungslosen Ebene ein.

Jetzt wurden wir nicht noch einmal nach unserer soldatischen Qualifikation gefragt, sondern für den Sicherungsring um das Lager eingesetzt. Ich übernahm den westlichen Abschnitt gegenüber den vielleicht 1000 m entfernten sowjetischen Erdbunkern beidseitig der Bahngleise; und dann sahen wir aus den des kaum gefrorenen Bodens wegen schnell ausgehobenen Schützenlöchern dem Tag mit gemischten Gefühlen entgegen.

Das oben erwähnte Dorf war ebenfalls vom Feind besetzt. Mir wäre wohler gewesen, wir hätten uns dort, wo es Deckung gab, verstecken können, aber um Verluste zu meiden, zumal die Stärke des Gegners unbekannt war, hatte General Sieler auf einen Angriff verzichtet. Der Tagesverlauf bestätigte die Richtigkeit dieses Entschlusses. Dennoch wunderte ich mich, daß uns, die wir gedrängt und wie auf dem Präsentierteller lagen, weder die Sowjets aus ihren umliegenden Stellungen belästigten noch aus der Luft angriffen. Damit rechnete ich fest, und als gegen Mittag das gefürchtete Brummen in der Luft ertönte und ein großes Geschwader Bomber in Süd-Nord-Richtung direkt auf uns zuflog, schwante mir Schlimmes. Jedoch, nichts passierte. Sie überflogen uns und kehrten nicht mehr wieder.

Nachmittags wurden wir abgelöst, und ich trieb mich bei einer Artilleriestellung herum, die nach Norden sicherte. Der Batteriechef, ein Hauptmann, hatte Order, nur auf Befehl das Feuer zu eröffnen. General Sieler sah ich dann auch in der Nähe und mogelte mich unter die Gruppe bei ihm stehender Offiziere. So bekam ich mit, daß die Annäherung sowjetischer Panzer von Norden her erwartet wurde. Dann sah ich sie, noch weit entfernt, herankriechen. Als sie schon gut sichtbar waren, verlor der Artillerie-Hauptmann entweder die Nerven oder die Geduld und jagte eine Salve hinaus. Die Einschläge lagen nahe, aber getroffen wurde keiner der Panzer, die sofort abdrehten und aus dem Blickfeld rollten. Der Hauptmann erhielt eine 'Zigarre' und die Androhung eines Kriegsgerichtsverfahrens, weil er gegen den Befehl gehandelt habe. Zudem sei die Munition zu knapp, um Zielübungen zu machen. Näher herangelassen, hätte man die Panzer ohne Vergeudung von Granaten vernichten können. Tatsächlich gab es dann auch noch Ärger, vermutlich mit diesem feindlichen Panzerrudel.

Kurz bevor es dunkel wurde, schoß uns eine andere Batterie den Weg nach Westen frei. Wenige Salven genügten, die schon erwähnten sowjetischen Erdwerke umzupflügen. Sobald es dunkel war, zogen wir ohne

Widerstand zu finden weiter, und weil keine akute Gefahr mehr zu bestehen schien, lockerte sich die Marschdisziplin. Die Kolonne zog sich kilometerweit auseinander. Einmal ritt ich, nur von wenigen begleitet und mit weitem Abstand nach vorn und hinten, in einer Bodenwelle, als sich auf dem südlichen Kamm herangaloppierende Reiter vor dem Horizont abzeichneten. Es sah gespenstisch aus und ich mich unvermittelt allein. Ich wartete erst einmal ab, und die für Sowjets Gehaltenen entpuppten sich dann auch als ein Flankenerkundungstrupp von uns.

Soweit es mir möglich war, sorgte ich daraufhin, daß wir besser zusammenblieben. Das war gut, da wir doch noch in einen Feuerüberfall gerieten. Bei dieser Gelegenheit dürften sich unseres Hiwis verdrückt haben. Tags darauf war keiner mehr da. Anzufügen wäre noch, daß die Hiwis anderer Einheiten diese nicht verließen und mitunter mehr Tapferkeit oder Standhaftigkeit bewiesen als Deutsche. Aus Feigheit sind unsere Hiwis sicher nicht davon gelaufen. Die treibende Kraft war wohl mein kurzzeitiger 'Bursche'.

Am Folgetag lagerte die Division beim Bahnhof Zaselje, ca. 20 km vor Nikolajew. Zerstört war wenig. Außer einigen Gebäuden boten Bäume Sichtschutz, und weil keine unmittelbare Feindberührung mehr bestand, ging es lässiger zu als am Vortag. Am Spätnachmittag beabsichtigte die Division, von hier nach Norden weiter zu ziehen, quer durch die Steppe, mit dem Marschziel eines Dorfes jenseits der Bahnstrecke Nikolajew-Novy Bug. Dort, am Ingul=Fluß angelehnt, sollte die 304. ID unsere Auf-
fangstellungen verstärken.

Vor Abmarsch wurden wir aus dem Divisionsverband entlassen, denn unser Ziel lag ja westwärts in Nikolajew. Mehrfach ging ich zum Divisionsstab, dessen wiederholten Angaben zufolge unser direkter Weg feindfrei wäre, und wir es auf diesem in gut drei Stunden schaffen könnten. Sander traute dem nicht und zog es vor, die Division bis zu den Ingul-Höhen zu begleiten. Ich bekam den Auftrag, mit einem kleinen Begleitkommando einige Kranke bzw. Verletzte und den Schreibstubenwagen nachzuführen.

Der Marsch der Division war an sich wieder bestens organisiert. Da das sowjetische Panzerrudel noch in der Gegend vermutet wurde, warteten die Paksicherungen, bis wir Nachzügler heran waren, dann protzten sie auf und gingen überschlägig wieder in Stellung. Theoretisch war die Strecke bis zu jenem Dorf auch in gut drei Stunden zu bewältigen. Nur begann bald nach dem Abmarsch ein Schneetreiben, das sich zu einem noch fürchterlicheren Schneesturm steigerte, als wir ihn vor Dawydoff-Brod erlebt hatten, diesmal jedoch in weglosem, offenem Gelände. Dazu hatte die Division den schwach gefrorenen Boden in Matsch verwandelt. Wir kamen immer mühseliger voran, und ich trat mein Pferd älteren Soldaten ab.

Zunächst hatten wir noch Anschluß an andere Einheiten; manchmal mußten wir sogar warten, bis es weiterging. Kaputt von den Strapazen

der vergangenen Wochen legten wir uns hin, wo es nicht zu schlammig war. Nicht nur das Schlafbedürfnis plagte uns, viel mehr quälte uns der Durst. Frischwasser hatten wir unterwegs nirgends gefunden, und am letzten Tag bekamen die gesunden Männer gar nichts mehr zu trinken. Jetzt wünschte ich, meine Feldflasche mit Wasser gefüllt zu haben. In dieser letzten Nacht mit der 304.ID mußte ich aufpassen, daß niemand die verunreinigte Brühe der Pfützen trank. Einmal, als wir wieder lagen und abgestumpft warteten, ertappte ich mich dabei, wie ich meine geschwollene Zunge in der Schlammsoße kühlte und mein Hirn mir vorgaukelte, es wäre wunderbares Quellwasser.

Nachdem wir etwa die halbe Wegstrecke hinter uns gebracht hatten, setzte der Schneesturm mit voller Macht ein, und es verging keine Viertelstunde, bis der Anschluß abriß. Unser Wagen blieb dauernd stecken, weil auf ihm ja auch Marschunfähige saßen. Wir hätten 20 kräftige Gesunde sein müssen, nicht nur eine Handvoll, die in die Speichen griffen, damit die Zugpferde die Karre wieder flott bekamen. Voll mit dem Kampf gegen den Morast beschäftigt, kam ich nicht zur ständigen Richtungskontrolle, und plötzlich standen wir wieder an der letzten, etwa eine Stunde zuvor aufgegebenen Pakstellung. Wir waren im Kreis marschiert! Mir schien auch, als ob ich durch den Sturm das Mahlen von Panzerketten hörte; das konnten nur sowjetische sein.

Ich faßte den radikalen Entschluß, die Zugpferde abzuschirren und ein Stück wegführen zu lassen. Dann befahl ich, den ganzen Papierkram auf einen Haufen zu schmeißen, mit Petroleum aus einem Kanister für die Schreibstubenfünzeln zu tränken und im Windschatten des Wagens anzuzünden. Ein Risiko war das nicht, da auch der Feuerschein bestenfalles ein paar Meter weit zu sehen war. Als alles munter brannte, ließ ich die Marschunfähigen auf die Pferde steigen und marschierte mit den noch Gehfähigen voran, diesmal unter sorgfältiger Kompaßkontrolle. Bei jedem Schritt mußte der Stiefel aus dem Schlamm gezogen werden, und als wir endlich wieder auf eine Paksicherung stießen und hörten, daß es nicht mehr weit bis zum Bahndamm sei, waren wir am Ende unserer Kräfte.

Nach Mitternacht suchten wir uns irgendwo einen Schlafplatz in dem überbelegten Ort. Ich quetschte mich in einem Raum voller Landser in eine kleine Lücke auf dem Ofen und schlief mit nassen Klamotten und Stiefeln wie ein Toter. Als ich am Vormittag erwachte, sah ich mich außer der Matka allein im Zimmer und vor dem Hause das Wrack eines T34. Daß im Morgengrauen oder noch in der Nacht einiges passiert war, hatte ich gar nicht mitbekommen.

Gegen Mittag ritten bzw. marschierten wir weiter Richtung Nikolajew. Der Weg führte durch das Ingul-Tal, und irgendwo bestiegen wir einen LKW, der uns zum Bataillonssammelplatz brachte. Bei unserer Ankunft war es stockfinster. Wir hielten in einem Hinterhof, und ein Unteroffizier sprang von der Wagenpritsche mit dem Fuß auf einen langen rosti-

gen Nagel, der aus einem in der Dunkelheit nicht zu sehenden Brett ragte. 1949 begegnete ich ihm zufällig in Weilheim auf dem Marktplatz. Er hinkte und erzählte mir, daß er teilamputiert werden mußte.

Das war unser einziger menschlicher Verlust auf dieser Etappe, und den konnte mir Sander nicht ankreiden. Erstaunlicherweise verlor er auch wegen des Schreibstubenwagens kein Wort. Ihm dürfte klar gewesen sein, daß mir in Anbetracht der Gegebenheiten gar keine andere Wahl geblieben war.

Wir bekamen dann Sperraufträge an der Bahnstrecke nach Beresowka. Über diese wirren Tage machte ich keine Aufzeichnungen und kann mich seltsamerweise nur an sehr Weniges erinnern, z.B. an einen Erkundungsritt mit Sander, zu dem ich sein Reitpferd, die von mir ungeliebte Mimi erhielt. Auf unserem Weg längs der Strecke kamen wir an eine Brücke über ein Quertal. Wir mußten jetzt entweder ins Tal hinunter und drüben wieder hinauf reiten, oder absteigen und die Pferde über eine unbefestigt zwischen dem Gleis liegende Bohle führen, oder die Überquerung aufgesessen riskieren. Wir entschlossen uns zu letzterem, weil wir meinten, die Pferde dann besser in der Gewalt zu haben.

Sander ritt vor mir. Das dumpfe Poltern der Hufe auf der lockeren Bohle brachte Mimi mitten auf der Brücke zum Scheuen. Sie fing an, rückwärts zu tänzeln, ihre Hinterhufe kamen von der Bohle ab und glitten zwischen die Schwellen. Sie hing dann noch ein paar Sekunden auf den Schwellenenden, und ich konnte mich gerade noch aus dem Sattel schwingen, bevor sie in die Tiefe stürzte und sich das Genick brach.

Sander hatte mich schon mit unten liegen sehen, weshalb er mir des Pferdes wegen keine Vorwürfe machte wie in Snigerewka. Das Unglück wäre ohnehin nur dann nicht passiert, wenn wir uns für die erste Möglichkeit entschieden hätten. Leid tat mir dieses Pferd nicht. Ich weiß auch nicht mehr, warum ich das nervöse Biest ritt; freiwillig habe ich es bestimmt nicht bestiegen.

Da die Kompanietrosse bei Verlegung des Stabes nach Odessa gleichfalls sofort dorthin in Marsch gesetzt worden waren, mußten wir uns während unserer Einsätze östlich Beresowka verpflegungsmäßig behelfen. Einmal bekamen wir abends bei einer fremden Einheit Reisbrei, normalerweise ein Vorzugessen für Gelbsuchtkranke; deshalb ist mir diese Belanglosigkeit im Gedächtnis geblieben. Ansonsten bestanden unsere warmen Mahlzeiten aus dem, was wir uns organisierten und selber zubereiteten. Schwierigkeiten verursachte das keine, operierte die Kompanie doch verteilt, und in den von ihren Bewohnern fluchtartig verlassenen Höfen fanden wir genug Kochbares.

Damals lernte ich den Geschmack von Hammelfleisch kennen, und eines Tages stand ein frisch geschlachtetes Schwein auf dem Speisezettel. In einem einsamen Haus wurde gemetzgert und gekocht, während ich mit dem Gros meiner Männer oberhalb des Hauses in einer provisorisch bezogenen Hangstellung sicherte, denn die Sowjets waren in der Nähe durch-

gebrochen. Insgeheim spekulierte ich mit dem Auftauchen sowjetischer Panzer, und meine stille Hoffnung erfüllte sich. Mir war nämlich eingefallen, daß Schweine Trichinen haben können, deren Genuß möglicherweise tödlich ist; einen Fleischbeschauer hatten wir nicht dabei. Jedenfalls überließ ich den Sowjetarmisten gern unser Festessen und begnügte mich mit Kommißbrot, belegt mit Daumen und Zeigefinger.

Weiterhin entsinne ich mich einer abenteuerlichen Nachtfahrt mit Sander auf einer Lokomotive, von rumänischem Personal bedient. Die Eisenbahnbetriebsführung dieses Gebietes war den Rumänen überlassen worden, was nicht wenige Kalamitäten zur Folge hatte.

Dann werde ich die Episode mit der gefangengenommenen Besatzung eines angeschossenen, notgelandeten britischen oder US-Bombers nicht vergessen. Infolge meiner ungewöhnlich verschwommenen Erinnerungen an jene Tage bin ich nicht in der Lage, den Ort zu fixieren, wo sich das ereignete. Es muß gegen Ende unseres letzten Sperrauftrages in einem abgelegenen Bahnhof nahe der Front nordöstlich Odessa gewesen sein. Feldwebel Georgi und ich nahmen spätabends in unserer Unterkunft gerade noch einen 'Kleinen zur Brust', als uns ein paar Landser vier oder fünf Gefangene brachten. Ich war der einzige Offizier in der Nähe und hatte für deren Weiterleitung zu sorgen.

Damals war ich noch weit von irgendwelchen Haßgefühlen entfernt. Hassen lernte ich erst später, insbesondere nach 1945. So waren zu jener Zeit unsere Feinde für mich Gegner, sonst nichts. Ich achtete darauf, daß die Bomberbesatzung korrekt auf Waffen oder Dokumente untersucht und ihnen ihre persönliche Habe gelassen wurde. Bei den Zigaretten, die so aromatisch dufteten, kam es mich hart an. Ich gab sie ihnen dennoch betont freundlich zurück und wollte ein Gespräch anfangen. Sie sahen jedoch auf eine aggressiv verächtliche Weise durch mich hindurch. In puncto Haß waren sie offenbar besser präpariert als wir, die Hunnen oder Nazisoldaten.

Georgi mit zwei Mann Begleitung brachte die Gefangenen anderntags zu einer höheren Kommandostelle. Als sich Georgi zurückmeldete, zierte ein blaues Auge sein grimmiges Gesicht. Die Flugzeugbesatzung hatte unterwegs seine Konzilianz auf ziemlich hinterhältige Weise ausgenutzt und versucht, ihre Nahkampftricks anzubringen. Bei anderen hätten sie vielleicht damit Erfolg gehabt, bei Georgi kamen sie an die falsche Adresse. Er lieferte sie zwar leicht lädiert, aber vollzählig ab.

Bald nach diesem Ereignis mußten wir unsere Sprengerei abbrechen; weil die Front nicht gehalten werden konnte. In Gewaltmärschen ging es quer durch die Steppe zum Bataillonssammelplatz in Odessa. Es war für die Jahreszeit ungewöhnlich warm, und der Stumpfsinn des endlos scheinenden Marsches - auch ich war unberitten - brachte uns auf die Idee, mit einem Stock ginge es leichter. Mittags rasteten wir im Schatten der er-

sten Häuser eines kleinen Dorfes, als ein Kübelwagen plötzlich auftauchte und unsere Siesta störte. Aus dem Halbschlaf gerissen, erblickte ich in dem einige Meter seitlich von uns haltenden Wagen Schörner, den Befehlshaber der Heeresgruppe. Ich glaube nicht, daß ich zur Meldung meinen Stock mitnahm, aber Schörner sah ja, was an der Wand lehnte, und unsere Uniformen dürften alles andere als korrekt gewesen sein. So brach ein Donnerwetter über meinem Haupte ob des 'Wandervereins' los. Unwirsch bekam ich die geprüften Marschpapiere zurück, mit der Bemerkung, er würde uns am liebsten gleich kassieren, womit er seinem Spitznamen 'Heldenklau' gerecht geworden wäre.

Nicht lange nach dieser Begegnung wurde Schörner zur Heeresgruppe Nord versetzt, und wir bedauerten seinen Weggang. Einerseits gefürchtet, schätzten wir ihn doch, weil er Krisen meisterte, und ich frage mich, ob er nicht bei Hitler seinen Willen durchgesetzt und das Größte in Rumänien verhindert hätte. Sein Nachfolger, Generaloberst Friessner, war wohl der Intelligenterere, aber ohne die Schörner'schen Ellenbogen, und außerdem besaß er nicht das gleiche Ansehen bei Hitler.

Da die Frontlage ein Halten Odessas aussichtslos machte, lief die Räumung der Stadt bereits auf vollen Touren. Das Bataillon 502 verlegte in den Raum westlich Tiraspol jenseits des Dnjestr. Mir wurde befohlen, mit Oberfeld Treger den Bataillonstroß zurückzuführen, wobei mir von vorneherein klar war, daß wir mit den langsamen Pferdegespannen direkten Wegs über Majaki nicht mehr durchkommen würden. Ich hielt mich also gleich in südwestlicher Richtung. Am ersten oder zweiten Tag unserer Fahrt brach ein Schneesturm aus, der die beiden anderen, die ich in diesem Rußlandwinter erlebt hatte, weit übertraf und ca. 36 Stunden anhielt. Als wir auf Häuser stießen, waren der Troß im Nu aufgelöst, die Pferde untergestellt und die Männer verschwunden. Dazu brauchte es keines Befehls, und organisieren ließ sich ohnehin nichts. Der Sturm machte aus jeder der vereinzelt stehenden Katen eine Insel. Oberfeld Treger und ich - um beweglicher zu sein waren wir beritten - versorgten ebenfalls unsere Pferde und retteten uns dann in eine warme Stube, wo wir unser letztes Rußlandidyll erlebten.

Nur drei Leute hielten sich in dem Raum auf: Die dort wohnende alte Matka und zwei großdeutsche Obergefreite, die sich in Hemdsärmeln und Strümpfen auf dem Ofen neben dem Topf mit Bolsche lümmelten. Der eine sang gerade zu einer Klampfe:

"Der Papst lebt herrlich auf der Welt,
er lebt nur von geschenktem Geld,
jedoch der Papst möcht' ich nicht sein,
er schläft in seinem Bett allein."

Der andere schlug den Takt dazu, mimte die zweite Stimme und beide grinsten uns ansonsten nur respektlos an.

Es wurden entrückte Stunden in einer Stimmung ähnlich 1001 Nacht bei

Essen, Trinken, Spielen, Erzählen und vor allem Singen. Die beiden Obergefreiten verfügten über ein Repertoire, das bis zur Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück und von Moritaten bis zu den Schlagern der 'goldenen' zwanziger Jahre reichte, für mich fast alles Novitäten. Die beiden meinten, ich solle Wünsche äußern, und offerierten auch Modernes. Aber ich konnte von den frechen, verrückten und romantischen Liedern eines Vorgestern und Gestern, von dem ich als Junge gerade noch das Ende miterlebt hatte, nicht genug bekommen.

Der übernächste Tag, an dem wir weiterfahren konnten, brachte einen Schock. Vor der Stelle bei Ovidiopol, an der wir gehofft hatten, über den Dnjestr gesetzt zu werden, stauten sich die Trosse kilometerweit, und es war unsicher, wie lange dieser Übergang angesichts des russischen Drucks von Norden her offen bleiben würde. Ich prüfte, wer von meinen Begleitmannschaften nicht unbedingt benötigt wurde und setzte diese zu Fuß in Marsch. Wir anderen rollten unverzüglich südwärts der nächsten Übersetzungsmöglichkeit zu, auch einer Pionierfähre. Als wir sie erreichten, hatte sie gerade eines gemeldeten sowjetischen Durchbruchs wegen den Betrieb eingestellt.

Die dichten Bewachungen am Ufer des Limans, wie die weite Dnjestrmündung heißt, und durch die wir zur Anlegestelle der Fähre fahren mußten, hatten unserem Blick die jüngste Entwicklung der Dinge entzogen. Als wir nun zur Rollbahn zurückkehrten, jagten hier in wilder Panik Gespanne nach Süden dahin. Der breite Weg war übersät mit Weggeworfenem, Zeugen einer kopflosen Flucht, bei der es nur noch das Leben zu retten galt.

Wir schmissen nichts weg, um unsere Wagen zu erleichtern, während wir als Nachzügler ebenfalls Kurs Süd nahmen und hinter einer Bodenwelle verschwanden, von Granateinschlägen zur Eile getrieben. Wir, Oberfeld Treger, ich sowie etliche berittene Landser trabten mit Abstand hinterher. Die Art der ungezielten Einschläge ließen auf Granatwerferfeuer schließen. Wir vermuteten, daß es nur eine Handvoll vorgepreschter Sowjets waren, die mit einigen Werfern auf Panjewagen die Panik ausgelöst hatten. Einer der fremden Soldaten meinte spöttisch: "Wie wäre es, Herr Leutnant, wenn Sie sich das Ritterkreuz verdienen! Holen wir noch ein paar Helden und geben denen Saures." Ich zog das durchaus in Erwägung, des ewigen Weglaufens leid. Dann aber sagte ich, eingedenk meiner Erfahrungen ebenso spöttisch: "Gewiß doch, aber Heldentum ist bei uns nicht gefragt!"

Gegen Abend erreichten wir das Ende des Limans, der hier, wo der Dnjestr in das Schwarze Meer mündet, nicht ganz so breit war. Pionierfähren transportierten pausenlos, ohne sich von sowjetischen Schlachtfliegern stören zu lassen, die zwar in regelmäßigen Intervallen angriffen, aber relativ wenig Schaden anrichteten. Vom jenseitigen Ufer dürfte Flak gesichert haben. Ich vermute es nur; genau erinnere ich mich lediglich, daß sich auf unserer, der Feindseite keine Flak befand.

Von mehreren Zufahrtswegen her standen hier lange Kolonnen vor dieser letzten Chance an. Nach Einbruch der Dunkelheit wurde der Betrieb eingestellt, und alles verteilte sich in der Umgebung, weil die Sowjetflieger im Schutze der Nacht ungestört im Tiefflug operieren konnten. Unsere Fahrzeuge hatte ich noch etwas vorgemogelt und in Deckung abgestellt. Wir gruben uns daneben jeder ein flaches Mannsloch in die Erde und schliefen sogar ganz ordentlich trotz gelegentlich sehr naher Bombeneinschläge.

Als der Tag graute, standen die Kolonnen schon wieder bereit. Inzwischen war noch eine weitere Fähre hinzugekommen. Plötzlich brach dort, wo sich die Zufahrtswege zu einer Spur, die zur Anlegestelle führte, vereinten, ein Streit aus. Das brachte mich auf eine Idee. Ich nahm sicherheitshalber Treger und einen Unteroffizier mit, sprang auf einen Wagen und verschaffte mir mit einem Schuß in die Luft und einem gebrüllten Kommando Aufmerksamkeit. Dann rief ich, daß ich jetzt den Verkehr regeln würde. Es kämen ab sofort von jeder Richtung im Wechsel jeweils die gleiche Stückzahl Wagen durch. Notfalls würden wir mit Gewalt für Ordnung sorgen. Danach ging es reibungslos und nach etwa zwei Stunden konnte ich unsere Wagen einschleusen. Ich wartete dann nur auf einen Offizier, der mich ablöste und setzte auch über.

Das letzte Stück unseres Trecks durch ein vom Krieg noch unberührtes Land, schön und reich mit vielen deutschen Ortsnamen wie Friedensthal oder Eigenheim, verlief geruhsam und lukullisch. Die überaus freundlichen Bewohner besaßen, was uns fehlte, und wir von ihnen begehrte Tauschobjekte aus Depotauflösungen, unter anderem Massen an Zigaretten. Pro Stück bekamen wir zwei Eier.

Am 19.4.1944 trafen wir vollzählig und ausgeruht bei der Kompanie in Zaim ein und erfuhren, daß das Bataillon auf die Strecken westlich Causani Richtung Bolgrad verteilt war. Unsere Kompanie hatte den östlichen Abschnitt bis über Causani hinaus. Der Bataillonsstab lag in Petresti und Tarutino, nördlich Bolgrad, wo sich der Kodeis befand. Ich wurde mit einem Zug der Kompanie und wieder mit Feldwebel Georgi als Assistent in den westlichen Teil unseres Abschnittes beordert und bezog ein Bahnwärterhaus bei Cainary mit einem romantischen, strohbedeckten Scheißhäuschen dahinter. Die dem Wärterhaus abgewandte Seite war offen, und man konnte dort stundenlang sitzen, rauchen, lesen und über die Bahnstrecke hinweg weit ins Land blicken. Irgendwer brachte mir ein Fahrrad, für das es hier kaum einen geeigneten Weg gab. Außerdem bekam ich eine Ente, die uns so ans Herz wuchs, daß keiner sie bei unserem Abrücken ihrer Zweckbestimmung zuführen wollte. Auch ein Hund suchte meine Freundschaft. Leider mußte ich ihn erschießen, weil ihn einer der Männer in einem Anfall von Gemeinheit als Zielscheibe benutzte und schwer am Rückgrat verletzte.

Die Soldaten lagen im Verwalterhaus eines angrenzenden, kolchoseähnlichen Gutes mit einer Kalkgrube und vielen Bretterstapeln. Damit trieben sie einen schwungvollen Handel, denn neben der üblichen Beschäftigungstherapie, auch gelegentlich Scharfschießen und Unterricht über des 'Kaisers Bart', gab es für uns nichts zu tun. Mehr als die Strecke im Hinblick auf eventuelle Sperrobjekte zu prüfen, war uns nicht erlaubt. Wir hielten uns schließlich in Freundesland auf, und die Rumänen hatten sich bereits bei Wahrung ihrer Rechte in der Südwestukraine (Transnistrien) lange unnachgiebig gezeigt.

Mir ging es in den ersten Tagen nicht besonders gut. Eine auf der Fahrt mißachtete Fußverletzung hatte sich entzündet und eiterte. Ich konnte tagelang keine Stiefel anziehen, woran mir sehr lag, da ich unterwegs wieder zu einem eigenen Pferd gekommen und auf Ausritte wild war. Die dunkle Stute nannte ich Vera, zum Gedenken an eine Freundin in meiner Heimat. Als ich wieder reiten konnte, trug sie mich oft an den Hadrianswall, der zwischen uns und Zaim hindurchlief und an eine ferne, auch nicht unkriegerische Zeit erinnerte.



Nördl. Cainari: der Verf. beim Unterricht und Sport am Hadrianswall. <I>



Dann wurde ich 22 Jahre alt, und die Feierei begann schon früh. Feldwebel Georgis 'Gesangverein' weckte mich mit dem Lied "Im schönsten Wiesengrunde", was mich sehr rührte. Später ritt ich zum Kompanie- 'Gefechtsstand' in Zaim. Das Wetter war makellos, wie dort üblich, und ich fand das Leben herrlich. Einen Wiesenweg der Bahn entlang trabend, sang ich aus voller Brust, als mich ein unbestimmbares Gefühl mein Ge- gröhle einstellen ließ. Da hörte ich es und sah mich um. Wenige 100 m entfernt, ganz tief und langsam, kam, stahlblau glänzend mit zwei schö- nen roten Sternen, ein großes Schlachtflugzeug angefliegen. Mit einem Satz war ich abgesprungen und versuchte, Vera in Deckung zu ziehen.

Aber das Sowjetflugzeug zog nur gelassen über uns hinweg. Es war offenbar einer der zahlreichen Erkundungsflüge mit systematischer Geländeaufnahme. Vielleicht bin ich sogar mit fotografiert worden. Von unserer Luftwaffe hatten die Sowjets nach meinen Beobachtungen nicht mehr viel zu befürchten.

Bei der Kompanie erlebte ich im Radio die 'Stimme der Heimat', bekam meine Post und viele Geschenke, vor allem das erwähnte Steckenpferd, eingedenk meiner Snigerewkaer Reitabenteuer.

Die schönen Tagen endeten nach knapp vier Wochen. Die 607 unter Oberleutnant Eckerlein löste uns ab. Wir verlegten nach Cupareni an der Strecke Abaclia-Zorleni ohne den Obersander, der irgendeiner Krankheit wegen im Lazarett lag. Auf der Bahnfahrt lernten wir das rumänische Reisetempo kennen. Im Bahnhof Basarabasca bzw. in Romanesti hielten wir Siesta, weil der Anschlußzug nach Comrat erst gegen Abend fuhr. In Comrat kuppelte die Lok ab und ließ den Zug für die Nacht stehen. Ich stieg auf die Anhöhe hinter dem einsamen, gut 5 km von der Stadt entfernten Bahnhof, genoß den Sonnenuntergang und die großartige, fast baumlose Landschaft. Als ich bei sternklarer Nacht zum Zug zurück kam, waren sämtliche Liegeflächen mit schnarchenden Reisenden in Zivil und Uniform besetzt. So blieb ich draußen und ließ mir vom Mond Gesellschaft leisten.

Anderntags ging es nicht allzu früh weiter im Stil von 'Komm ich heut nicht, komm ich übermorgen', und ohne unsere tatkräftige Hilfe wäre die Fahrt wohl auch dem Sprichwort gemäß verlaufen. Denn in einer langen Steigung, kurz vor der Wasserscheide bei km 103 blieb der Zug hängen. Das hatte seine tiefere Bewandnis in der Terrainbeschaffenheit. Die hier zu querende Nase eines Höhenzuges, Berg wäre zu viel gesagt, wanderte stückweise im Sinne des Wortes auf der Ostseite zu Tal und die Bahntrasse mit. Die Rumänen behoben solche Kalamitäten ohne Aufwand. Sie rückten das Gleis ab und zu wieder in seine Achse und nahmen in Kauf, daß in der gleichmäßigen Steigung kurz vor dem Scheitelpunkt eine Senke entstand, die den von Comrat kommenden Zügen zuerst ca. 30 m ebene Strecke und danach eine Verdoppelung des Neigungswertes verschaffte.

Wegen uns hatte der reguläre Personenzug - der einzige pro Tag übrigens, der auch schon vor Kriegsausbruch mit einer Reisegeschwindigkeit von ca. 25 km/h von Basarabasca über Abaclia-Zorleni nach Barlad durchlief - vermutlich Überlast, und das verkräftete die Lok nicht. Die Kompanie stieg aus, erleichterte damit nicht nur das Zuggewicht, sondern erhöhte durch Schieben die Lokleistung, und mit 5 km/h ging es in Rasanz hinauf. Gegen Mittag kamen wir in Jargara an, wo der Gegenzug schon wartete.

In unserem Zielort Cupareni, zwischen Jargara und Falciu/Prut gelegen, hatten wir an sich auch nichts zu tun. Es war praktisch eine noch reiz-

Zugkreuzung im Bahnhof Jargara; d. Verf. neben e. rumän. Kripo=Mann <I>



Bahnhof Jargara: Oberfeld Treger (o.Mütze) u. Stabsfeld Berger <I>



Fahrt n. Cupareni bei Km 103 <I>



Lt. Gastmeier auf landesüblichem Gefährt <I>

vollere Fortsetzung der schönen Tage und Cupareni das Paradies schlechthin: Ein idyllisches Dorf mit hübschen Mädchen in einem Tal fruchtbarer Üppigkeit. Der Bahnhof, Stolz des Dorfes, bestand aus einem allseits von Büschen und Bäumen umgebenen Sandbahnsteig und einem Haus, in dem der einzige Vertreter der Bahn, 'domno' Vorsteher, mit Familie wohnte. Ob er und die nette 'domna' Vorsteherin mehrere Kinder hatten, habe ich vergessen. Aber einer Tochter werde ich mich immer erinnern. Sie hieß Maria und war nicht viel über 16 Jahre alt, für dortige Verhältnisse gerade richtig. Wir verbrachten auf einer lauschigen Bank nahe dem stillen Bahnsteig viele nächtliche Stunden zusammen, und wenn die Kompanie morgens antrat, lehnte sie mit einer dunkelroten Blume in ihrem schwarzen Haar am Zaun und lächelte zu mir herüber.

Es war eine rundum glückliche Zeit, am ungetrübtesten, solange der Obersander noch im Lazarett lag. Leutnant Erwin Krüger befand sich auf Urlaub zu Hause, und mit Hans Gastmeier kam ich inzwischen gut zurecht. In den ersten Tagen, als es noch allerlei zu organisieren gab - wir waren zu zweit voll beschäftigt, mußte Gastmeier zur Berichterstattung zum Stab oder zu einer der vom Kommandeur so beliebten Besprechungen. Ausgerechnet in den Tagen von Gastmeiers Abwesenheit kam Sanders Bursche vom Lazarett und wollte sofort die Quartierfrage geklärt haben. Ich reagierte ärgerlich und sagte ihm, das würde bis zur Rückkehr des Chefs geregelt sein, außerdem brauche er mich gar nicht dazu. Er könne sich ja selber umtun, wie das mein Bursche auch mache, das Quartier belegen und auf der Schreibstube angeben. Obersanders Bursche fuhr jedoch tief beleidigt zum Lazarett zurück, wonach eine Kette von Ärgernissen anhub. Sie begann ab Eintreffen des Chefs mit einer kühlen Ignorierung meiner Person.

Zuvor mußte ich nach Bolgrad zum Kodeis VI. Unser Stab hatte noch keine Karten und andere wichtige Unterlagen für uns besorgt gehabt, so daß ich nach Gastmeiers Rückkehr umgehend aufzubrechen hatte. Für die Reise gab es die Möglichkeit, per Bahn über Basarabasca und am Stabssitz vorbei nach Bolgrad zu fahren, was etwa vier Tage gedauert hätte. Alternativ konnte ich querfeldein zu der auf direktem Wege nur 80 km entfernten Stadt reiten. Das tat ich auch und war am zweiten Tag zurück.

Von dem Ritt, z.T. bei Nacht, den ich poetisch und detailliert aufgeschrieben habe, will ich hier nur berichten, daß ich, von einem Reitburschen begleitet, eine selten einsame Landschaft erlebte. Auf dem langen Weg passierten wir lediglich zwei bewohnte Dörfer. Beim Kodeis, dem der mir von Stalino her bekannte Oberst Beauvais vorstand, ging es genauso menschlich und angenehm zu wie einst. Umso unerfreulicher entwickelte sich der Dienstbetrieb bei der 606, nachdem Sander wieder das Heft in der Hand hatte.

Das morgendliche Antretezeremoniell verlief folgendermaßen: Erst prüfte

der Spieß Richtung und Vordermann der angetretenen Kompanie. Dann meldete er dem dienstältesten Leutnant und dieser Sander. Dabei hatten die anderen anwesenden Kompanie=Offiziere ins Glied zu treten und dort bis zum Ende der Sander'schen Befehlsausgabe zu bleiben - der meldende Leutnant nach seiner Meldung natürlich auch. Diese Militärfarce, die nicht einmal in Hanau praktiziert worden war, überraschte nur mich, der ich Sander erst jetzt richtig kennenlernte.

Eine Frechheit meinerseits benutzte Sander, um es uns einmal richtig zu geben. Die Geschichte begann nach Rückkehr Krügers aus dem Urlaub an einem unserer Doppelkopf=Abende, bei denen Treger oder Georgi, oder beide mitspielten. Gegen Mitternacht schwamm in der Regel der Tisch von verschüttetem Wein, in den wir vergnügt die Karten klatschten, zu vernünftigem Spiel ohnehin nicht mehr fähig. So auch in einer Nacht von Sonnabend auf Sonntag. Nach Auflösung der feuchtfröhlichen Gesellschaft wollte ich Erwin Krüger noch ein wenig am Telefon anpflaumen. Statt seiner meldete sich der Chef auf der Ringleitung mit "Sander hier", und ich darauf: "hier Major Thöne". Das war's, und an diesem schönen Sonntagmorgen setzte Sander Kompanieexerzieren an mit Hurratüte und allem Zubehör.

Sicher können sich viele, die dieses lesen, darunter nichts vorstellen, und so möchte ich es kurz erklären. Kompanieexerzieren erfolgte als Formationsübung aus der bzw. in Marschordnung: Dreierreihen, die Züge beisammen, die Zugführer am rechten Flügel ihres Zuges. Bei Kehrtwendungen trat die Einheit auf der Stelle, bis die Leutnants an das entgegengesetzte Ende und auf die andere Seite ihrer Kader geflitzt waren. Bei Schwenkungen in Frontformation verhielt der innere Flügel, und nach außen hin wurde die Vorwärtsbewegung immer schneller; der Außenflügel, der den weitesten Weg hatte, mußte sausen, d.h. bei Linksschwenkungen die Leutnants, weshalb es an diesem Tage zwei oder drei solcher Schwenkungen gab.

Während der Hanauer Grundausbildung hatten wir für Derartiges keine Zeit gehabt, und selbst in Rehagen=Klausdorf übten wir es nur im Aufsichtverband, damit wir es kennen lernten und uns unter den einschlägigen Kommandos der HDV (Heeresdruckvorschrift) etwas vorstellen konnten. Da sich die bei der Snigerewkaer Befehlsausgabe als "Eisenbahner" bezeichneten Soldaten der 606 an jenem Sonntagvormittag gar nicht so dumm anstellten, ist anzunehmen, daß Sander nicht zum ersten Mal diesen Unfug ausführte, wofür er sich in Cupareni eine schöne Wiese am Dorfrand ausgesucht und die älteren Feldwebel mit anderem beschäftigt hatte.

Sanders Theatervorstellung beendete ein von ihm gegebener, unausführbarer und unvorschriftsmäßiger Befehl. Die Kompanie blieb verwirrt stehen. Ich machte einen Schritt vor, legte die Hand an den Helmrand und meldete: "Darf ich Herrn Oberleutnant darauf hinweisen, daß es dieses

Kommando laut HDV nicht gibt!" Mein Auftritt war korrekt, und zudem wußte Sander, daß ich die HDV im Kopf hatte. Er schluckte verbissen und ließ die Kompanie von Gastmeier zurückführen.

Wie unberechenbar Sander sein konnte, zeigt ein anderer Vorfall. Er besorgte uns selbstverständlich auch eine nützliche Beschäftigung. Wir sollten jene oben beschriebene Bahnstreckensenke bei km 103 heben und das Terrain gegen Rutschungen sichern. An den Arbeitstagen fuhr die Kompanie unter dem Befehl eines Leutnants 5 Uhr früh ab und mittags ab Jargara mit dem Personenzug von Comrat zurück. Überanstrengt haben wir uns nicht. Die Kompanie kratzte ein bißchen herum, damit sich frische Erde zeigte und machte hauptsächlich Pause. Ich pflegte an einem schattigen Plätzchen rumänische Vokabeln zu lernen, was mir leicht fiel, da Rumänisch sehr viel Lateinisch, Französisch und etwas Russisch enthält. Manchmal schrieb ich Briefe oder an meinen Notizen, oder ich schlief. Damit uns Sander nicht bei unserer Emsigkeit erwischte, stellte ich fünf Posten auf. Aber als er dann tatsächlich einmal mit Gefolge angeritten kam, schliefen die Wachen auch.

Sander wußte zweifellos, was er vorfinden würde, weshalb er sich nicht der Bahnlinie entlang, sondern in einem Bogen von der Seite her näherte. Der schlafende Posten, auf den er zuerst stieß, sprang erschrocken auf und wollte in sein Signalhorn blasen. Sander nahm es ihm weg. Immerhin konnte der Mann die Kompanie warnen, während sich Sander mit mir beschäftigte. Ich lag nach geistiger Anstrengung in tiefem Schlaf, und nun ereignete sich das Seltsame. Sander ließ zwar einige sarkastische Bemerkungen über mein verständliches Schlafbedürfnis fallen, jedoch ungewöhnlich freundlich. Kein Anschuß, keine Drohung, nichts dergleichen! Er bemeckerte auch nicht, daß unsere Arbeit keine Fortschritte erbacht hatte. Aus der Gleishebung wurde nichts.

Auf einer der Heimfahrten von der Baustelle 103 erlebten wir etwas rumänische (Bahn-)Verhältnisse Kennzeichnendes. Normalerweise war in der Kreuzungsstation Jargara der Zug von Barlad schon eingelaufen, wenn der von Comrat eintraf. An diesem Tag aber mußten wir auf den Gegenzug warten. Nach einer halben Stunde ging ich zum Bahnhofsvorsteher. Wir hatten schließlich Hunger. Ein Rückruf in Cupareni ergab, daß der Zug dort mit leichter Verspätung, aber schon vor einiger Zeit abgefahren war. Er hätte also längst da sein müssen. Nach einer Stunde wurde ich wütend und der Bahnhofsvorsteher gleichfalls. Endlich brauste der Zug mit Tempo in den Bahnhof, so daß er erst an dessen Ausfahrt zum Stillstand kam. Bevor er an den Bahnsteig zurücksetzen konnte, war der Stationschef auf den Schlußwagen gesprungen und begann hier, beim Bremser angefangen bis zur Lokomotive vor, die Zugbegleitpersonale durchzuprügeln, wobei er wüste Beschimpfungen aussprach, und die Verprügelten lauthals schrien.

Danach erfuhr ich des Rätsels Lösung. Der Zug hatte auf freier Strecke

in der Nähe eines Weinbauern angehalten und das Zugpersonal sich nicht nur mit Wein versorgt, sondern gleich eine ausgiebige Probe abgehalten. Nüchtern war keiner der Zugbesatzung mehr. Die Verabreichung von Prügeln war angeblich legitim. Der Bahnhofsvorsteher besaß für diesen Streckenabschnitt den Status eines Vorgesetzten, was mit dem Recht körperlicher Züchtigung verbunden gewesen sein soll - ähnlich den rumänischen Militärsitten.

Wie eigen die rumänische Welt damals noch war, erlebte ich auch einmal in Jargara. Ich war zum Bahnhofsvorsteher geritten, um etwas mit ihm zu besprechen. Da saß neben dem Bahnhofsgebäude allein und unbeachtet ein Zigeuner und spielte auf seiner Geige teils wilde, teils melancholische Weisen. Er wollte nicht betteln und bekam auch nichts. Er spielte nur so für sich, und der Bahnhofsvorsteher erklärte, das käme öfters vor; wenn die umherziehenden Zigeuner in Stimmung seien, würden sie sich eben eins aufspielen.

Dann verlor das Bataillon diesen Streckenabschnitt. Die Kompanie verlegte nach Petresti. Ich blieb zur Abwicklung der restlichen Kompanieangelegenheiten noch eine Woche mit dem Nachkommando in Cupareni. In diesen Tagen besuchte mich mein Freund Axel von der 8./2. Es war kein günstiger Zeitpunkt, denn ich war heftig mit Abschiednehmen beschäftigt, und als Cupareni hinter mir lag, erhielt ich von dort noch zartduftende Briefchen, die mit den Worten schlossen "Cu mult drag", d.h. "mit viel Liebe".

Mir paßte es gar nicht, daß wir nicht wieder in unseren alten Abschnitt, sondern in die Nähe des Bataillonsstabes kamen. Der Grund dafür lag wohl primär in Sanders Immunität der holden Weiblichkeit gegenüber. Er war ein Ehemann von echt sattelfester Haltung, nicht so ein windiger Typ, bei dem Tugend nur Mangel an Gelegenheiten ist. Des Kommandeurs ethische Prinzipien dagegen schienen pikanten Latrinenhistorchen zufolge sehr zweifelhaft. Eine dieser Geschichten, in der eine Küchenfee des Stabes die zentrale Rolle spielte, lieferte die Erklärung für die Versetzung der 605 in unseren alten Abschnitt bei Zaim. Es soll dem Kommandeur nicht gepaßt haben, daß der Chef der 605 ein Auge auf besagte Stabsküchenfee geworfen hatte. Deshalb kamen wir nach Petresti, und Sander meinte später, dieser Tausch habe uns das Leben gerettet. Denn von der 605 überlebte kaum einer die rumänische Katastrophe.

Eine andere Geschichte endete mit einer peinlichen Untersuchung. Ein Unteroffizier oder Feldwebel, der sich in dieselbe Stabs-Küchenmadame vergafft hatte, wollte einen ihrer häufigen Spaziergänge nutzen und ging ihr einmal vorsichtig nach. Als er sie in einem Gebüsch verschwinden sah, glaubte er sich am Ziel seiner Wünsche und pirschte sich an. Der Erfolg war die Entlarvung einer Agentin, die die Sowjets regelmäßig mit Informationen versorgt hatte.

Derartiges passierte damals häufig, und das Verhalten mancher rumäni-

scher Dienststellen erweckte ebenfalls unser Mißtrauen. Noch beunruhigender waren Berichte von Sabotageakten in den eigenen Reihen, vorsätzlicher Fehlleitung von Nachschub usw. Sicher ging davon auch vieles auf das Konto Unfähigkeit, Organisationsmängel und der schlechten rumänischen Verkehrsverhältnisse. Das rumänische Straßennetz taugte auch nicht viel.

In jenem Monat ereignete sich Überraschendes: Das Attentat vom 20. Juli 1944, die Ablösung des militärischen Grußes mit Handanlegen an die Kopfbedeckung durch den 'Deutschen Gruß', und die generelle Einsetzung von NSFO (= NS=Führungsoffiziere) zur politischen Schulung der Soldaten und Hebung des Geistes. Da Sander drei Offiziere hatte, tippeten wir richtig, daß einer von uns diesen Ehrenposten erhalten würde. Der Auserwählte war Krüger, der dann zu einem Lehrgang nach Bolgrad geschickt wurde. Die Schulung hatte jedoch sofort zu beginnen, und das durfte ich machen.

Da ich über ein gutes Geschichtswissen verfügte und mir dachte, die beste Grundlage für politisches Bewußtsein ist die Kenntnis historischer Zusammenhänge und Gesetzmäßigkeiten, erzählte ich meinen Zuhörern Geschichtliches. Es wurde ein flotter Unterricht, den zu hören Major Thöne auch einmal kam. Weil alles klappte und die Männer interessiert mitmachten, rechnete ich mit einem dicken Lob. Thöne rang sich jedoch nur die Worte ab: "Na, war ja ganz nett, aber so geht das nicht! Mehr Kernsätze, mein Lieber, mehr Kernsätze!"

Das Attentat vom 20. Juli 1944 löste in uns - und ich darf mit Überzeugung sagen, bei allen - ehrliche Empörung aus, genau wie im Vorjahr die Geschwister Scholl=Affäre. Unsere Empfindungen entsprangen jedoch nicht unbedingt weltanschaulicher Einstellung. Wir konnten weder Verständnis für die Taten noch Sympathie für die Täter und deren Argumente aufbringen und sahen in diesen Aktionen nur Unterhöhnung unserer ohnehin angeschlagenen Kampfkraft.

Inzwischen habe ich mich mit den Widerstandsbewegungen, von denen ich damals lediglich erfuhr, wenn etwas aufflog, eingehender beschäftigt. Zu einer wesentlich anderen Bewertung bin ich nicht gelangt. Wenn die Welt brennt, sind Flugblattaktionen unsinnig, ganz zu schweigen von denen der 'Weißen Rose', deren hochgestochene, mit Dichterzitaten und christlichen Appellen geschmückte Texte mich nur zum Kopfschütteln bringen. Mit klerikalen Kreisen habe ich nie etwas gemein gehabt, wie mich die Vertreter der christlichen Lehre in Gegenwart und Vergangenheit nicht sonderlich überzeugten. Als die allerchristlichste Kirche die Macht gehabt hätte, eine gute Welt zu schaffen, war sie aus Selbstsucht die treibende Kraft zu gigantischen Massenmorden in Christi Namen.

Wie in einem jüngst erschienenen Werk (J. Kirschner, So siegt man ohne zu kämpfen; Goldmann, 1987) steht:

"Im Namen der christlichen Nächstenliebe wurden mehr Menschen umgebracht als im Zeichen von Hammer und Sichel oder des Hakenkreuzes. Darüber sind sich die Historiker einig."

Erwähne ich noch, daß mir nicht nur Bücher über die Schollgruppe zur Information dienen, sondern daß ich 1948-50 engen Kontakt zu einem der Überlebenden, dem Buchhändler Söhngen hatte, darüber hinaus zu ehemaligen Regimegegnern anderer Lager. Trotz verschiedener Standpunkte waren wir uns im Grundsätzlichen einig. Schon gar nicht kamen wir uns über Politisches in die Wolle, und die Entwicklung im Nachkriegsdeutschland enttäuschte uns gleichermaßen.

Was nun die Beseitigung Hitlers (und seiner Trabanten der Art Himmler) betrifft, hat Hitler sich im Prinzip sein Urteil selber ausgesprochen. In dem 1984 erschienenen Buch von Otto John "Falsch und zu spät" wird "Statt eines Vorwortes" aus Hitlers Werk 'Mein Kampf' zitiert:

"Staatsautorität als Selbstzweck kann es nicht geben, da in diesem Falle jede Tyrannei auf dieser Welt unangreifbar und geheiligt wäre.

Wenn durch die Hilfsmittel der Regierungsgewalt ein Volkstum dem Untergang entgegengeführt wird, dann ist die Rebellion eines jeden Angehörigen eines solchen Volkes nicht nur Recht, sondern Pflicht."

Leider läßt John den nachfolgenden, wesentlicheren Satz weg, der lautet:

"Die Frage aber, wann ein solcher Fall gegeben sei, wird nicht entschieden durch theoretische Abhandlungen, sondern durch die Gewalt und - den Erfolg."

Die historischen Fakten bestätigen die Richtigkeit dieser zynischen Worte und werfen die Frage auf: Wann wäre der richtige Zeitpunkt gewesen? Der 20. Juli 1944 bestimmt nicht. Denn zu dieser Zeit hatten die Alliierten durch ihre jedem Deutschen bekannten Proklamationen den Erfolg eines Attentates bereits annulliert. Auch Charakter und Zielsetzung der kleinen Verschwörergruppe waren kaum geeignet, uns zu gewinnen. Schließlich gehört Hitler ähnlich etwa Napoleon zu den schicksalhaften Zeitphänomenen, die ihre Bahn gleich einer gigantischen Lawine unaufhaltbar bis zum bitteren Ende ziehen. Vermutlich hätte das auch keine leibliche Tötung Hitlers verhindert. Bewirkt doch nicht einmal die Ermordung belangloserer Politiker einen Kurswechsel. Ich ziehe diesen Schluß nur aus den Lehren der Geschichte, nicht weil ich Fatalist oder grundsätzlich gegen Rebellion und Gewalt wäre.

Es gibt noch anderes, das mich zu einer negativen Bewertung bestimmt, so die Art der Ausführung und das technische Versagen früherer Anschläge. Darüber sickerte zu uns nichts durch, im Gegensatz zu geheimen

Friedensangeboten an die Briten. Nichts erfuhren wir auch über die Urhebererschaft zum Wechsel der Grußform, daß dies nämlich auf Görings Anregung erfolgte. Heute weiß ich viel von Ereignissen und Zusammenhängen, die mir damals verborgen blieben.

Wie spärlich waren unsere Informationsmöglichkeiten: ab und zu eine Soldatenzeitung, ganz selten Gelegenheit, Radio zu hören. Die Dörfer in Bessarabien besaßen kein Elektrisch=Licht und wir keine Batterien, um evtl. vorhandene Batterie=Geräte speisen zu können. Von Ereignissen, die weiter weg oder gar im Reich passierten, hörten wir fast ausschließlich gesprächsweise und nahmen daher manches skeptisch auf, zunächst auch die Nachricht vom totalen Zusammenbruch der Heeresgruppe Mitte, bis sich dann die 'Parole' als bittere Wahrheit bestätigte.

Selbst von dem, was sich in unserer Nähe am Dnjestr tat, erhielten wir Angaben, die uns kein klares Bild lieferten. Wir begriffen nicht, wieso sowjetische Truppen kampflös über dieses riesige Flußsystem kommen konnten. Plötzlich sollen sie eingesickert gewesen sein, ohne daß die rumänischen Verbände, die auf weite Strecken die HKL hielten, etwas dagegen unternahmen.

Die gerüchteschwangeren Tage in der Isolation Petrestis füllten wir bis zuletzt mit läppischem Dienstbetrieb, der uns doch nicht von Wesentlicherem ablenkte. Wir hatten es 'im Urin', wie es in der Landsersprache hieß, daß sich Übles anbahnte. Der Kommandeur in der Nähe und der Ort selbst ließen ebenfalls keine unbeschwerte Stimmung aufkommen.

Petresti war ein ziemlich ödes Dorf, dem die ehemaligen Bewohner deutscher Abstammung den Namen Peterstal gegeben hatten. Rudel von Mischlingskötern trieben sich herum und jagten nachts, wild kläffend, die Dorfstraße auf und ab; eine widerliche Plage, gegen die wir gern angegangen wären, wenn uns das der Kommandeur der Einwohner wegen nicht untersagt hätte. Ich hörte es anders. Den Einheimischen wäre es ganz recht gewesen, wenn wir sie von einem Teil der herrenlosen Köter befreit hätten.

Das Unheil brach unvermittelt und mit fürchterlicher Wucht los. Am 19.8.1944 begann ein Schlachtfliegerinsatz bisher unbekanntem Ausmaßes. War der eine Verband weg, kam der nächste, und die sowjetischen Jagdbomber tummelten sich mangels jeglicher Abwehr unsererseits im Tiefflug nach Belieben. Daß damit nichts Gutes eingeleitet wurde, war uns klar. Unsere Versuche zu erfahren, was dahinter steckte, blieben erfolglos, da bald die Nachrichtenverbindungen zu den höheren Stäben abriß. Entweder Bombentreffer oder Sabotage hatten die Leitungen zerstört.

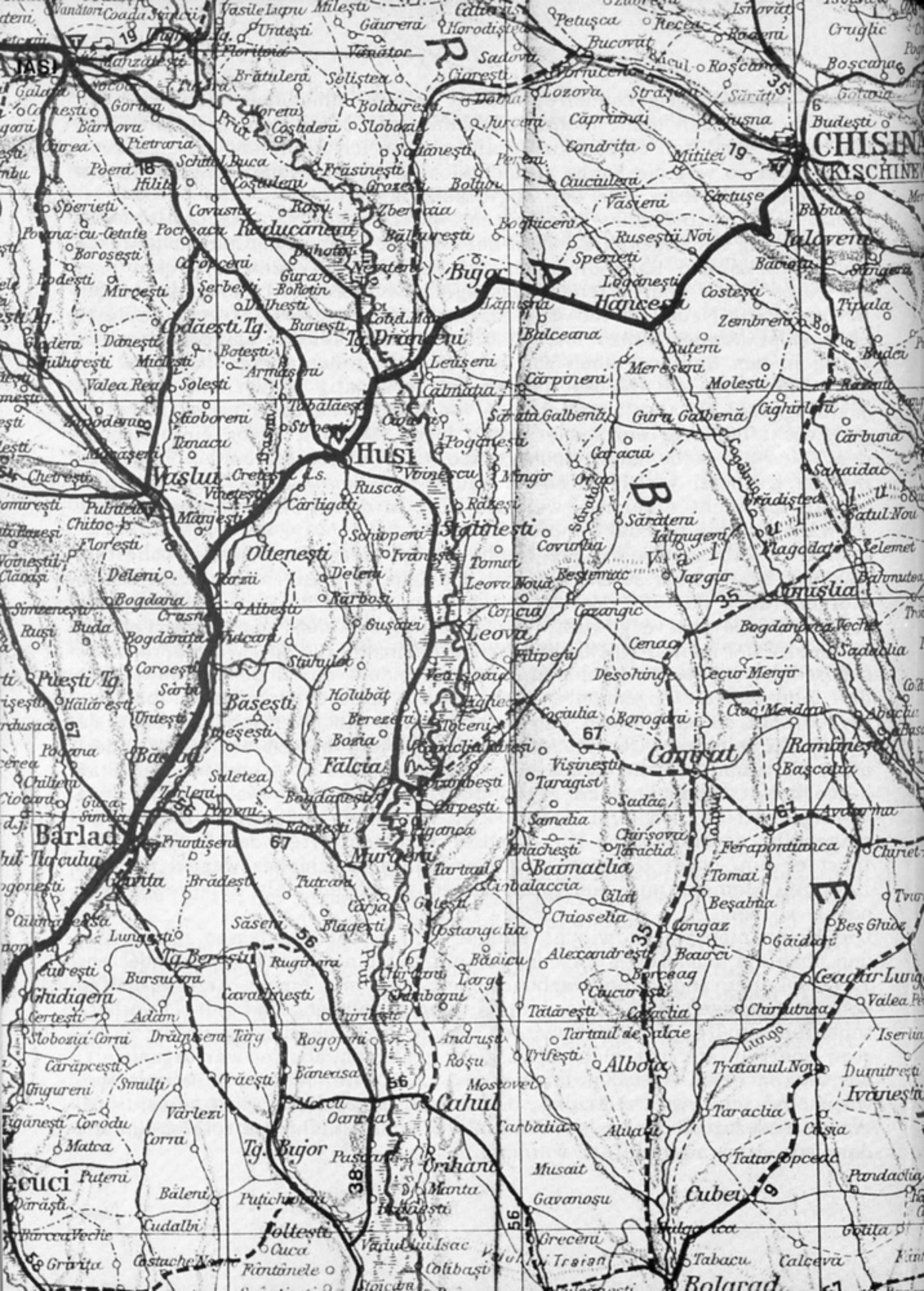
Mir erteilte Sander den Auftrag, nach Kischinew zum Korps zu fahren, um Erkundigungen allgemeiner Art und bezüglich unseres Sperrauftrages einzuholen. Ob meine Fahrt mit Major Thöne abgesprochen war oder ob

Sander eigenmächtig handelte, weil er vom Kommandeur nicht viel erwartete, weiß ich nicht mehr. Blödsinnig war der Befehl in jedem Fall. Hätte ich vom Stab einen Pkw erhalten, wäre ich vielleicht durchgekommen. Aber so war die Sache aussichtslos. Eine befahrene Rollbahn führte nicht durch Petresti, und der Zugverkehr lag still.

Diese Argumente Sander vorzuhalten, war zwecklos. So machte ich mich auf den Weg zur Station. Es kann der Distanz wegen nur Culmea gewesen sein. Strecke und Bahnhof lagen auf der anderen Talseite, wohin man ein gutes Stück über offenes Wiesengelände mußte. Auf einmal schaffte ich es nicht. Nachdem ich dann doch die deckungslose Strecke in Häschen=Hüpf=Manier hinter mich gebracht hatte, reichte es gerade, rechtzeitig in den Splittergraben zu plumpsen, wo schon einige hockten. Am Spätnachmittag sah ich seit langer Zeit erstmalig wieder ein deutsches Jagdflugzeug. Es kam ziemlich tief von Norden her durch das Tal geflogen, dicht dahinter ein sowjetischer Jäger. Südlich, bevor eine Biegung des Tales die Sicht nahm, beobachtete ich, wie sich die beiden Flugzeuge in eine Kurbelei verwickelten. Genau es bzw. den Ausgang des Kampfes konnte ich nicht erkennen, weil die Luft in dieser Richtung von Brandschwaden schwelte und flimmerte.

Schlaflos verbrachten wir die Nacht im Splittergraben und spekulierten, was das für Brände seien, die den dunklen Himmel rötlich färbten. Im Morgengrauen des 20. oder 21.8. holte mich ein Melder zur Kompanie zurück. Sander hatte gewußt, wie weit ich kommen konnte. In Petresti wimmelte bei meiner Rückkehr alles durcheinander. Von Tárutino, rd. 15 km südöstlich von Petresti gelegen, wo aus einem mir unbekanntem Grunde der Troß und die sogenannten Arbeitsstäbe unseres Bataillonsstabes untergebracht waren, hatten ein paar Soldaten die Nachricht gebracht, sie wären die einzigen Überlebenden. Die Sowjets hätten am Vortag dort alles überrannt. So unglaublich das klang, mußte es stimmen. Der Stab hatte bereits gepackt, und gegen 10 Uhr sahen wir Major Thöne mit Gefolgschaft in den drei Stabs=Pkw, von einer mächtigen Staubwolke eingehüllt, davonbrausen. Die Landser kommentierten das Ereignis: "Da fährt er hin, unser Ko-Wetz", wie er seines Geschickes wegen, noch im richtigen Moment mit dem Stab stiften zu gehen, seit Snigerewka genannt wurde.

Die Kompanien waren wieder einmal sich selbst überlassen, ohne Arzt und ohne ein schnelles Fahrzeug, verteilt auf eine Strecke von mindestens 150 km Länge und keine Nachbareinheit, die mit einem Arzt aushelfen konnte. Sprengen war immer mit Gefahr verbunden, und mit Unvorhersehbarem mußte gerechnet werden. Auch im Kaukasus bei unserem ersten Sperreinsatz war nicht alles glatt gegangen, aber es war organisiert, wir hatten einen Arzt, Kradmelder und LKW. Hier jedoch, in Bessarabien, wäre eine schwere Verletzung, die schnelle, fachliche Hilfe erforderte, einem Todesurteil gleich gewesen. Es brauchte nicht des totalen Chaos', dem wir dann ausgeliefert wurden.





Zeichenerklärung

-  Hauptdurchgangsstraße im Ausbau
-  Staats-/Bezirksstraße m. festem Unterbau; jederzeit mit Kfz. befahrbar, jedoch m. wechselndem Zustand
-  Naturstraße (ohne Unterbau nur b. trockenem Wetter mit Kfz. befahrbar)

Nicht erst heute stößt mir diese mangelhafte Voraussicht hart auf. Fast ein halbes Jahr hatte man Zeit, sich klar zu werden, daß die Snigerewkaer Feldbahnaufgaben vorbei waren. Unsere Unbeweglichkeit bei Abwicklung der Sperraufgaben westlich Nikolajew konnte noch als durch die Lage erzwungenes Provisorium gelten. Aber danach hätte jeder Kompanie wenigstens ein Krad zugeteilt werden müssen, um bei den langgezogenen Sperrbereichen Verbindung halten zu können. Nichts dergleichen, und zudem ist noch eine Fehlleistung der Organisation zu erwähnen: Sander, der für Exerzierspiele seine gesamten drei Leutnantsfiguren zur Verfügung hatte, konnte ausgerechnet jetzt, wo es ernst wurde, nur auf mich zurückgreifen.

Erwin Krüger befand sich noch auf seinem Lehrgang in Bolgrad, und Gastmeier war 'kurzfristig' zum Stab abgeordnet. Also wurden alle einsatzfähigen Männer der Kompanie, auch jene, die eine Verwaltungsfunktion ausübten, in zwei Gruppen geteilt. Sander übernahm mit einer Hälfte, bei der sich auch der Kompanie=Sani befand, den südlichen Teil unseres Sperrabschnittes, ich den nördlichen, Richtung Kischinew. Nur größere Objekte sollten gesprengt werden, da ein Schienenwolf (=pflug) zum Aufreißen der Strecke käme und uns auch den Zündbefehl bringen würde.

Die einschlägige Literatur heute vermittelt den Eindruck, als ob ein 'Schienenwolf' im Rückzug für uns das übliche Instrument zum Zerstören der Gleise gewesen wäre. Dies war jedoch das erste und einzige Mal bei all meinen Sperreinsätzen, daß uns ein solches Monstrum avisiert wurde. Gesehen habe ich es nie. Ich habe auch nie die Warnung aus den Lautsprecherwagen des 'Komitees freies Deutschland' gehört, derzufolge wir die Schienensprengungen unterlassen sollten, da wir sonst zu Fuß nach Sibirien marschieren müßten. Gleichen Sinnes äußerte sich auch Stalin, als er resümierte, daß zu unserem Glück durch das zunehmende Tempo des sowjetischen Vormarsches gegen Ende des Krieges die Eisenbahnstrecken meist unzerstört blieben.

Nun muß ich noch erwähnen, daß in der Zeit, die wir seit unserer Ankunft in Petresti mit nichts vertrödelt hatten, es nicht für nötig befunden worden war, uns mit unserem neuen Sperrabschnitt vertraut zu machen. Daher kannte ich weder die Strecke genau noch das Gelände, noch den mir als Sperrauftrag genannten Bahnhof.

Gegen Mittag setzten wir uns auf der deckungsreicheren Ostseite des Tales Richtung Norden in Marsch. Unsere Sprengmittel, auch halb und halb geteilt und für uns 50 Mann mehr, als wir auf die schnelle 'ordentlich' verdonnern konnten, dazu unsere Waffen und Privatutensilien, hatten wir auf drei Panjewagen verstaut. Wenn wir zu einem deckungslosen Wegstück kamen, ging es im Laufschrift und Galopp. Dennoch hätte es uns beinahe schon vor dem nächsten Dorf erwischt. Wir erreichten gerade noch den Ortsrand, bevor an die 25 Schlachtflieger mit Bomben und Bordwaffen angriffen. Die Wagen unter die ersten Bäume der Dorfstraße gezerrt

und in den vordersten Häusern Deckung gesucht, warteten wir drei Anflüge ab. Ich schaffte es nur bis auf einen Hofplatz, wo ich mich hinschmiß und platt wie eine Flunder machte. Kurz zuvor hatte man dort offenbar gedroschen, denn Stroh lag auf dem Erdboden. Plötzlich sah ich, wie das Stroh vor mir zu tanzen begann. Eine Bordwaffengarbe fegte über den Hof. Es war ein Inferno und ein Wunder, daß keiner von uns etwas abbekam, auch die Pferde und Munitionswagen nicht.

Wir beeilten uns dann weiterzukommen. Vor dem zweiten Dorf, nach ca. 2 km, endete unsere Treck. Was unseren Marsch stoppte, war ein rechts, d.h. von Osten den Höhenkamm herunterflutender Strom deutscher Soldaten zu Fuß und beritten, Fahrzeuge und Pferdegespanne. Die Soldaten zogen in deprimierter Stumpfheit vorbei, ohne uns zu beachten. Ich sah keinen Offizier, kein Kettenfahrzeug, keine schweren Waffen. Ob diese einen anderen Weg nahmen, erfuhr ich nicht. Nach mehreren vergeblichen Anrufen blieb einer stehen und gab mir mundfaul Auskunft. Es waren die Reste wohl der 13. Panzerdivision. Ich kannte ihr taktisches Zeichen und wußte, daß sie in unserer Nähe als Auffangreserve hinter rumänischen Linien in Bereitstellung gelegen hatten. Sie waren von den Sowjets überrumpelt und aufgerieben worden.

Das bestimmte mich, unseren Marsch abubrechen und ein Objekt zu suchen, an dem unsere Sprengmittel ihren Zweck halbwegs erfüllen konnten. Ich entdeckte nördlich des Weges, der hier das Tal kreuzte, und etwa 300-500 m westlich des Dorfes eine Eisenbahnbrücke. Die Bahnstrecke schnitt hier auf einem ca. 5 m hohen Damm eine Ausbuchtung der westlichen Talseite ab, die höher anstieg als die östliche und einen Steilabfall bildete. Erosion hatte in diesen eine Schlucht gewaschen, an deren Nordhang sich der Weg nach Westen paßähnlich zur Höhe hinauf zog, jetzt eine Rückzugstraße.

Wir reihten uns in die Kolonne ein, querten das Gleis und scherten vor der Schlucht wieder aus. Die Brücke, die offenbar nur in der Regenzeit den Damm vor Unterspülung schützen sollte, war von hier kein 200 m weg und leicht zu erreichen. Große Berechnungen schenkte ich mir. Unser 'Pulver' hätte für ein Dutzend solcher Brücken gelangt. Ich ließ alles an den Widerlagern, provisorisch verdämmt, anbringen und zur Zündung fertig machen. Treger überwachte die Ausführung und verband die freien Enden der Knallzündschnüre für die Ladungen mit der Sprengkapsel eines Stückes Zeitzündschnur, das er zur Fahrbahn hinauf legte, damit von oben gezündet werden konnte. Währenddessen stellte ich Sicherungen auf und schickte auch einen Beobachtungsposten auf die nach Osten vorspringende Kammhöhe südlich der Schlucht. Dann probierte ich aus, wie lange man brauchte, um von der Brücke in die Schlucht zu gehen; dies zur Bestimmung der Länge der Zeitzündschnur.

Von den vorbeiziehenden Verbänden, die auch Pferde mitführten, ließ ich mir zwei holen und am westseitigen Fuße des Bahndammes anpflocken. Der Mann, der das erledigte, hatte vermutlich von Pferden keine Ahnung.

Er richtete sich bei der Wahl nach dem Aussehen und besorgte für den gewichtigeren Treger ein kräftiges, für mich ein schlankes Tier. Daß meines kein ordentliches Zaumzeug besaß, merkte er nicht, ich wiederum begnügte mich mit der Meldung, Reitpferde seien beschafft.

Als wir mit den Vorbereitungen fertig waren, gab ich Anweisung, die Posten einzuziehen und schickte alle samt Panjewagen mit einem Marschbefehl unter dem Kommando eines Feldwebels fort. Sie verschwanden mit den fremden Einheiten, deren Menge sichtbar abnahm. Schließlich saßen Oberfeld Treger und ich allein im Tal. Wir warteten auf den avisierten Schienenwolf oder die letzte Linie der Infanterie. Eins von beiden würde uns jedenfalls den Zündzeitpunkt vermitteln.

Schweigend saßen wir auf den Gleisen, rauchten Kette, um gegebenenfalls sofort zünden zu können, und spielten 'Grüne Wiese'. Nach einer Weile hörten wir von Norden her einen Zug mit ungewohnt hoher Geschwindigkeit herankommen. Wir lupften unseren Hintern und hofften sehr, daß der Heizer nicht gerade über unserer Brücke den Rost entschlacken würde. Die Wagen des Zuges trugen das Zeichen des Roten Kreuzes. Weit kam er sicher nicht.

Dann lag das Tal wieder in Ruhe, nur ein einzelnes 8.8.cm-Geschütz mit Zugmaschine querte noch die Strecke, und ich registrierte, daß das Geschütz am Paßeingang anhielt und halb verdeckt stehen blieb. Aha, dachte ich erleichtert, die Auffangstellung wird bezogen. Zu bedenken, daß es viel zu nahe am Sprengbereich war, reichte die Zeit nicht, denn im gleichen Moment detonierten Panzergranaten um uns, und ich sah in etwa 1500 m Entfernung auf dem östlichen Höhenzug Panzer neben Panzer in einer unvorstellbaren Zahl, dicht an dicht. Ein Teil stand und feuerte, ein anderer rollte schon wieder talwärts. Ein paar Atemzüge darauf hallte vom Dorfrand her das harte Tacken sowjetischer MG herüber, und eine breite Schützenkette kam auf den Bahndamm zu. Ich drückte die Glut meiner Zigarette gegen das offene Ende der Zeitzündschnur, bis sie sprühte, und sprang mit Treger den Hang hinunter in Deckung und auf die Pferde. Nun merkte ich, daß mein Tier nur ein Halfter um hatte. Es gebärdete sich wild vor Angst und brach aus. Zeit, es zu bändigen, hatte ich nicht, so ließ ich mich aus dem Sattel fallen und befahl Treger, vorzureiten und Meldung zu erstatten. Allein rannte ich auf das 8.8.cm-Geschütz zu, bis kurz vor diesem durch den Bahndamm geschützt.

Als ich in den Paßweg einbog und das Geschütz erreicht hatte, erkannte ich erst, daß es verlassen war. Ein paar hundert Meter paßaufwärts standen neben der Zugmaschine Soldaten, riefen Unverständliches und gestikulierten in meine Richtung. Ich riß den Mund auf, um zu schreien "Schießt lieber!" Da warf mich die Druckwelle einer gewaltigen Detonation von rückwärts mit dem Gesicht nach vorn zu Boden. Das war mein Glück, denn bevor ich mich aufrappeln konnte, flogen die Splitter von Rohr und Verschluß des gesprengten Geschützes über mich hinweg.

Ein paar Sekunden lag ich benommen. Als ich mich gefangen hatte, fuhr

die Zugmaschine bereits weiter, und keiner der Landser, die hinten saßen, sah zurück. Sie hielten mich wahrscheinlich für tot, und mein verzweifeltes Rufen hörten sie kaum bei der Schießerei und dem Krachen der Granateinschläge, die jetzt den Paßweg sperrten. Mit einem Sprung verschwand ich in der Rinne seitlich des Weges und arbeitete mich zwischen den Einschlägen den Südhang hinauf. Weil ich mich schluchteinwärts hielt, blieb die Brückenstelle für mich außer Sicht, und ich konnte mich nicht optisch vom Ergebnis der Sprengung überzeugen, die vermutlich auch einigen der sowjetischen Infanteristen schlecht bekommen war.

Oben rief mich eine Stimme erleichtert an, die des Beobachtungspostens hier, den man entweder vergessen oder der das Abrücken verschlafen hatte. Wir rannten auf dem hoch liegenden Höhenzug außer Feindsicht und stießen bald auf ein stehendes Pferd mit einem Panjewagen voll blutigen Zeugs, das wir hinunter schmissen. Mit dem Gefährt kamen wir ein Stück bergab. Vor einem Dorf im Paralleltal brach das Pferd zusammen. Dessen Verletzungen hatten wir in der Hast übersehen.

Das Dorf schien ausgestorben bis auf zwei unbekannte Soldaten, die sich uns anschlossen. Das Gelände stieg wieder an, und als wir hoch genug waren, um über das Dorf hinweg zurückblicken zu können, sah ich bereits die erste Panzerwelle mit aufgesessener Infanterie ins Tal rollen. Wir verdrückten uns in ein Maisfeld seitlich des Weges. Mir war klar, wenn wir rauskommen wollten, mußten wir schneller laufen. Das sagte ich den Dreien, und sie sollten mit mir Fühlung halten. Das Maisfeld zog sich in geraden Pflanzenreihen über den nächsten Kamm hinweg. Andere Felder schlossen an. Im Laufschrift ging es hinauf und hinunter, und um den aufkommenden Hunger zu stillen, riß ich junge Maiskolben ab. Als ich schließlich auf einer freien Fläche stand, sah ich mich allein. Ich wartete ein wenig und rief. Niemand antwortete. Alles ruhig, auch kein Panzergeräusch mehr. Ich ging weiter, und dann blickte ich in ein nach Südwesten verlaufendes Tal, in dem vier 'Maultiere' hielten. Rufend lief ich den Hang hinab, und die Kameraden hörten mich und warteten.

Gegen Abend stießen wir vor Comrat auf eine äußerst belebte Nord-Süd-Rollbahn. Die Fahrzeuge schoben sich in Schlangen nebeneinander voran. Beim Halt neben einem Wagen voller Kleidungsstücke ließ ich mir eine Jacke und Mütze zuwerfen. Ein Hiwi schenkte mir eine Schachtel Zigaretten. Außer Hemd, Hose, Stiefeln, Leibriemen und Pistole besaß ich im Moment nur noch eine Kleinigkeit: Die Dünndruckausgabe von Münchhausens Balladen, ein Geschenk meiner Wolkramshäuser Freundin Gerti. Das Bändchen steckte, wenn ich nicht darin las, stets in der Gesäßtasche meiner Hose und hat so etliche Tausend Kilometer zurückgelegt. Ich besitze es noch, und seine abgewetzten Kanten erinnern mich an jene Zeit.

Unvermittelt erblickte ich unsere Wagen, winkte, und sie scherten aus

dem Fahrzeugstrom zum Anhalten aus. Bevor ich zu ihnen gehen konnte, trat aus einer auf der anderen, der westlichen Seite der Rollbahn stehenden kleinen Gruppe hoher Offiziere ein General auf mich zu und fragte mich, ob ich von der Front käme. "Man kann es so nennen", bestätigte ich und berichtete. Er dankte fast feierlich.

Da ich am Rande einer Wiese schwere Waffen und einen größeren Truppenverband in Bereitschaft sah, dachte ich, es werden ja wohl noch mehr und genug da sein, die Sowjets zu stoppen. Ich verzichtete also, mir aus meinem Gepäck das Nötigste herauszuklauben, und ordnete nur an, ohne unnötige Pause weiter nach Falciu zu fahren, denn bei diesem Geschiebe würden wir uns in der Nacht mit Sicherheit wieder verlieren.

Hinter Comrat wurde es dunkel. Von einem Obergefreiten begleitet, der aussah wie man sich einen Seeräuber vorstellt, schwang ich mich auf einen offenen Pritschen=Lkw, der außer einem Haufen leerer Säcke nichts beförderte und gleich uns Falciu zum Ziel hatte. Ich legte mich auf die Säcke und schlief unter dem Halten und Fahren der Endloskolonne tief ein. Erst ein Gewitterregen im Morgengrauen weckte mich, gerade als wir uns Cupareni näherten. Wir verließen den LKW, um uns im Dorf umzusehen. Eine alte Frau sagte uns, sie hätten sich alle im Wald versteckt. Zur Straße zurückgekehrt, mußten wir feststellen, daß kaum noch etwas fuhr. Ein Panzer nahm uns schließlich mit, und auf einer leeren Munitionskiste zwischen den Ketten saß es sich auch ganz gut.

Die Erklärung für das Versiegen des Fahrzeugstromes lieferte der Obergefreite mit seinem Bericht über die von mir verschlafenen Ereignisse der Nacht, die obendrein zur Beurteilung der allgemeinen Lage aufschlußreich waren. Ein Stoßkeil der Sowjets, vielleicht der von Tarutino, mußte südlich an Comrat vorbei gestoßen und nach Norden eingeschwenkt sein, um Teile der(neuen) 6. Armee abzuschneiden. Denn die Sowjetkräfte, die mich nach der Sprengung gejagt hatten, konnten es nicht gewesen sein, die 20 - 30 km hinter Comrat unsere Kolonne, während ich schlief, beschossen und aufzuhalten versucht hatten. Der Beschuß richtete in der Dunkelheit nicht viel Schaden an, aber der Obergefreite hatte plötzlich einen seltsamen Panzer unter den deutschen Fahrzeugen entdeckt, sprang ab und stellte drei T 34 fest, die sich in unsere Kolonne eingeschleust hatten. Der Obergefreite war ein kaltblütiger Bursche. So trug ich an seiner Erzählung keine Zweifel, daß er und zwei Soldaten einer fremden Einheit die T 34 mit Hafthohlladungen außer Gefecht setzten, ehe sie Schaden anrichten konnten. Mehr als einen kurzen Aufschub brachte das nicht. Unsere Pferdewagen kamen schon nicht mehr durch, und den bei Comrat gesehenen deutschen Einheiten gab ich auch keine Chance mehr.

Vor Falciu querten wir den Prut. Vom Straßendamm erblickte ich eine ausgedehnte 8.8-Stellung, soweit ich sehen konnte für Panzerabwehr, noch nicht fertig eingerichtet. Da die Sicht von Bäumen eingeengt war, und unser Panzer flott fuhr, nahm ich nur einen kurzen Eindruck wahr. Mi-

nuten später hielt der Panzerfahrer zur Orientierung kurz auf einem Platz in Falciu, und wir sprangen ab.

Der Platz wirkte verlassen. Wir standen vor der Post, deren Tür der Hitze wegen weit geöffnet war und den Blick auf Stapel von Postsäcken frei gab. Gerade überlegten wir, was nun zu tun sein, als über uns das bekannte Brummen ertönte, und sich von Westen her ein großes Bombengeschwader näherte. Es flog zu hoch, die Nationalität zu erkennen, und so warteten wir, bis die ersten Bomben fielen, bevor wir mit einem Hecht unter den Postsäcken verschwanden. Ich habe noch das Bild der Bombenpilze in Erinnerung, die nahe der Brücke und 8.8-Stellung aufschossen.

Nachdem wir uns wieder herausgewurstelt hatten, stand überraschend der Obersander vor uns, ohne Pferd, seine Packtaschen umgehängt. Meinen Obergefreiten schickte er gleich mit einem Auftrag weg und zog mit mir los zur Rollbahn, die westlich des Prut nach Süden führte. Wir berichteten einander unsere Erlebnisse. Die seinen ähnelten meinen, aber ohne Zündbefehl hatte er nicht zu sprengen riskiert.

Weil die Gesellschaft Sanders mir zu ballastgeladen war, trachtete ich, mich baldmöglichst zu verkrümeln. Das ging nach Einbruch der Dunkelheit ganz einfach. Auf der Rollbahn schoben sich die Kolonnen wiederum mehrspurig im Ziehharmonikarhythmus voran, ab und zu um Fahrzeugtrümmer herum. Wir sprangen auf das Trittbrett eines LKW der jeweils anführenden Kolonne, wechselten bei deren Stop entweder zur anderen über oder marschierten ein Stück. Als ich auf einen LKW mit Akten stieß, über denen eine Plane lag, kroch ich hinein und ließ Sander draußen nach mir rufen.

Sammelplatz des Bataillons war Buzau am Rande der Karpaten. Zwar kannte ich das Ziel des LKW nicht, es mußte jedoch so oder so zu meinem Weg passen. Einmal in der Nacht wachte ich von Gefechtslärm auf, und, vorher oder danach hatte ich den Eindruck, daß ein Teil der Kolonne nach Westen abbog. Es ging dann auch flotter weiter, so daß wir am Morgen des 24.8. in Galatz eintrafen. Hier wurden Alarmeinheiten zusammengestellt, weil die Sowjets die Rollbahn, auf der wir gekommen waren, durchstoßen hatten. Mit meinen Papieren als Eisenbahnpionier konnte ich nicht den Alarmeinheiten zugeteilt werden. Ich besorgte mir Brotbeutel, Zahnbürste und ein Stück Seife. Im Waschraum des Soldatenheimes säuberte und rasierte ich mich, wozu mir ein Landser seinen Rasierapparat mit stumpfer Klinge lieh. Zwei Stunden darauf saß ich frisch aufpoliert im Zug nach Buzau. Dort angekommen, wurde ich wegen einer Albernheit bei meiner Meldung vom Obersander, der schon da war, heruntergeputzt und wieder zu seinem Laufjungen mit silbernen Schulterstücken. In meinen Notizen steht: Dreiviertel seiner Anordnungen galten militärischem Leerlauf.

In Buzau hörte ich viele Berichte versprengter Soldaten der verschiedensten

Truppenteile, was zusammen ein ungefähres Bild der Katastrophe ergab, die Stalingrad erheblich übertraf. Was sich dort in wochenlangen Kämpfen mit der Aura von Heldentum und Tragik abgespielt hatte, vollzog sich in Bessarabien in wenigen Tagen auf eine hinterhältig ehrlose Weise. Daß abermals die Unfähigkeit unserer obersten Führung hauptursächlich war, ist für den Historiker eine Erklärung, für uns war es Verrat, der hier den Untergang zweier deutscher Armeen bewirkte, da unsere Verbündeten den sowjetischen Stoßkeilen kampflös und ohne uns zu warnen den Weg frei gegeben hatten.

Es wird niemals möglich sein, den Ablauf der Ereignisse in Bessarabien anders als bruchstückhaft darzustellen. Über die Fehler Hitlers, die Überhöhung bzw. das Unvermögen der Vertreter unserer Regierung in Bukarest samt Ausgangslage berichtet der Befehlshaber der Heeresgruppe, Generaloberst Friessner, in seinem Buch 'Verratene Schlachten'. Seinem Antrag stattzugeben, die HKL zur Prut-Linie zurückzunehmen, hätte keiner Überlegung bedurft. Da die Sowjets den Dnjestr an mehreren Stellen bereits überschritten hatten, bot dieser keinen Schutz mehr. Die Länge der HKL machte aber noch den Einsatz rumänischer Einheiten notwendig, deren unzulängliche Bewaffnung und Unzuverlässigkeit bekannt war.

Friessner wollte diese Schwachstellen dann wenigstens mit deutschen Einheiten besetzen und beantragte dazu, ihm alle in Rumänien befindlichen deutschen Truppen einschließlich Polizeieinheiten zu unterstellen. Das wurde gleichfalls an oberster Stelle abgelehnt. Ob Friessner bei diesem Antrag auch an uns Eisenbahnpioniere dachte, weiß ich nicht. Meines Erachtens wäre es jedenfalls der richtige Zeitpunkt gewesen, uns wenigstens teilweise als selbständige Truppengattung aufzulösen und den Heeresdivisionen anzugliedern. Die Zeit hätte zu dieser Umorganisation gereicht, und wenn ich bedenke, was wir zwischen Frühjahr 1944 und 1945 effektiv leisteten, dabei auch noch gewaltige Opfer hatten, dürfte die genannte Konsequenz kaum streitig sein.

Was bei Friessner noch viel zu ordentlich herauskommt, sind Ablauf und Chaos des Zusammenbruchs. Walter Rehm schildert es in seinem Buch 'Jassy' treffender, indem er am Beispiel einer Division aufzeigt, wie diese die Vorgänge erlebte und wie die Wirklichkeit war, aber auch das mit Fragezeichen.

Friessner schreibt, die Rumänen hätten sich erst nach dem Bombardement Bukarest's durch unsere Luftwaffe direkt gegen uns gewandt. In Buzau traf ich Soldaten, die rumänischen Fallen knapp entgangen waren, bevor die genannte idiotische Vergeltungsmaßnahme gestartet wurde. Auch unseren Verpflegungs-Unteroffizier Storm, der in Petresti meiner Kompaniehälfte zugeteilt worden war, nahmen Rumänen schon am 22.8. gefangen und lieferten ihn an die Sowjets aus. Das erzählte er mir im September 1945 nach seiner Entlassung aus der Gefangenschaft, Beine und Unterleib voll Wasser, kurz vor seinem Tode im katholischen Krankenhaus in Erfurt.

Nein, zumindest ein Teil der rumänischen Führung und des Heeres intrigierte schon vor dem sowjetischen Angriff gegen uns und trat offen gegen uns auf, sobald wir überrumpelt und wehrlos waren, was ich ihnen im Rückblick nicht einmal verübeln kann. Die Aussichtslosigkeit des Kampfes auf unserer Seite mußte ihnen ebenso klar sein, wie die Borniertheit unserer obersten Führung, die nicht einmal jetzt in Rumänien das Richtige anordnete. Was war das wieder für ein Wahnwitz, in Vergeltung des Abfalls Bukarest zu bombardieren, statt mit den wenigen zur Verfügung stehenden Luftwaffengeschwadern konzentriert unsere Verbände zu unterstützen. Ich sah sie nach Bukarest fliegen und war baß erstaunt, deutsche Flugzeuge und gar so viele zu erblicken.

Am 30.8. standen die Sowjets vor Buzau, und unser Bataillons=Meldekopf mußte kassiert werden. Sander beauftragte mich, die Eingesammelten des Bataillons - etwa 100 Mann - durch die Sperren zu bringen und dann je nach Situation zu entscheiden. Nachdem wir bei Dunkelheit die Gefahrenzone überwunden hatten, löste ich den Haufen auf. Die Unteroffiziere erhielten vorbereitete Marschbefehle und sollten sich mit ihrer Gruppe durchschlagen. Es ging nicht anders. Wir besaßen kaum Verpflegung, aber eine Handvoll Männer konnte sich bei fremden Einheiten immer einen Schlag Suppe oder ein Stück Brot holen.

Auf der engen Paßstraße war auch kein Zusammenhalt des Verbandes möglich. Obwohl die Sowjets nicht mehr dazwischen schossen, ging es turbulent zu. Fahrzeuge fuhren sich fest, die Kolonne staute sich, und dann wurde beiseitegekippt, was hinderte. Brennende Fahrzeuge neben der Straße und Mondschein sorgten für Beleuchtung.

Mit dem Obergefreiten von Comrat, der sich mir wieder angeschlossen hatte, entwickelte ich Bergsteigertalente. Erst am folgenden Tag hinter dem Knie des Buzautales, dort wo es in nördliche Richtung verläuft, stießen wir wieder auf die Straße. Etwas südlich zweigte ein Seitental nach Westen ab. Die Sohle des Haupttales verlief hier fast eben und in ziemlicher Breite. Auf den Wiesen lagerten Trosse und Truppen. Als wir standen und Umschau hielten, wo Nahrung aufzutreiben wäre, griffen plötzlich acht Me 109 mit deutschem Luftwaffen=Hoheitszeichen an. Ein Schrei der Wut ging durch das Tal und keiner in Deckung. Tausende schossen, und bei den Anflügen wurden einmal drei und einmal zwei der Jäger, von rumänischen Piloten geflogen, heruntergeholt. Später, jenseits des Kaukasus, beglückten uns wieder sowjetische Schlachtflieger, aber die Verbitterung war immer noch stärker als Vernunft oder Angst. So piffen manche auf Deckung und schossen in wütender Verzweiflung mit dem, was sie zur Hand hatten, auf die gepanzerten Maschinen.

Im damals noch ungarischen Sepsiszt. György kamen wir gerade zu einem Feindangriff aus dem Raume Brasow zurecht. Den Gefangenen nach waren Rumänen zumindest beteiligt. Nachdem wir das hinter uns hatten, stießen wir auf unseren neuen Meldekopf. Wann und wo das war, weiß

ich nicht mehr. Wahrscheinlich hier oder eine kurze Etappe weiter fand die letzte Zusammenkunft aller Offiziere des Bataillons statt. Wir paßten einschließlich der Herren des Stabes in ein kleines Zimmer und erstatteten deprimiert einander Bericht.

Unsere Kompanie war relativ gut davongekommen. Gastmeier hatte es mit dem Stab geschafft und Krüger irgendwie von Bolgrad aus. Von den Unteroffizieren und Mannschaften fehlte nur etwa ein Viertel. Oberfeldwebel Treger war mit Unteroffizier Spatz bei Comrat in einer Kutsche, die sie sich organisiert hatten, gesehen worden. Mit einigen anderen Kompanieangehörigen gerieten sie nahe Falciu in einen sowjetischen Feuerüberfall. Die Salve einer Stalinorgel machte Fetzen aus ihnen. Stunden später muß ich an der Stelle vorbei gekommen sein. Vom Schicksal einer Reihe Weiterer, die fehlten, erfuhr ich nur das des erwähnten Unteroffiziers Storm.

Mein Gepäck war auch im Raume Comrat geblieben. Laut Soldbucheintrag erhielt ich für diesen Verlust exakt 311,-- Reichsmark.

Die anderen Kompanien hatten weniger Glück als wir gehabt, insbesondere die 604 und 605, von denen nur sehr wenige davongekommen waren, von den Offizieren keiner. Oberleutnant Ade soll am 17.2.1949 in einem Gefangenenlager bei Kiew gestorben sein. Der Wunsch Hauptmann Hahnes, Major zu werden, endete bei Comrat. Wie ich Hauptmann Hahne einschätze, schloß er sich mit seiner Einheit den Kampftruppen an und fiel wie Leutnant Rackensberger bei den Kämpfen dort, die Hasemann in seinem Buch 'Gejagt' schildert. Das ersparte dem alten Haudegen das langsame Krepieren in einem sowjetischen Gefangenenlager.

Vom Stab war nur der Kommandeur zu beklagen. Oberst Beauvais soll ihm befohlen haben, zu seinem Bataillon zurückzukehren. Mehr als symbolischen Wert hatte dieser Befehl nicht, da wir zu diesem Zeitpunkt nur noch in Einzelteilen auffindbar gewesen wären. Dem weiteren Vernehmen nach stieg der Kommandeur unterwegs von seinem ausgefallenen Pkw auf einen Panzer um, wo ihn eine Munitionskiste am Fuß oder Bein verletzte. Die Überlebenden des Feldbahn=Btl. 502 bekamen in Ungarn einen Kartengruß von ihm aus Bad Wildungen, es ginge ihm wieder besser. Er käme bald wieder.

Die Führung des Stabes übernahm Hauptmann Dahmann. Ich bekam ihn aber erst gegen Ende der ungarischen Phase wieder zu Gesicht, auch nicht bei unserem letzten größeren Einsatz vor Budapest. Unsere Aufgaben in der Folgezeit waren überwiegend so, daß selbst die 606 das aufgeteilt erledigte, und ich daher nicht einmal mehr genau weiß, ob Gastmeier beim Stab blieb oder wieder in der Kompanie Dienst tat.

Von unserem Meldekopf fuhren wir dann in offenen Pritschen=LKW Richtung Dej. Die LKW waren keineswegs TÜV=sicher, und an dem, auf dem ich dösend lag, versagten im Gefälle und auf einem hohen Damm plötz-

lich die Bremsen. Ich wunderte mich, warum die Wolken unvermittelt hin und her wanderten. Dann hörte ich meine Mitfahrer schreien und abspringen. Was los war, wußte ich nicht. Ich sah jetzt nur, daß der Wagen immer schneller von einer Straßenseite zur anderen pendelte und dachte, 'springen kannst du immer noch'. Den anderen hatte der Absprung auch nicht gut getan. Als deus ex machina trat eine Kuhherde in Erscheinung. Unser Lkw rollte in die Herde, und eines der Tiere wurde zum rettenden Hemmschuh. Insgesamt verlief die Fahrt aber sehr friedlich. Manchmal kam es uns vor, als ob wir in Deutschland wären, so beim Aufenthalt in Dej.

In Aranymezö bei Djibu setzten uns die Lkw ab. Hier blieben wir ein paar Wochen zur Auffrischung. Zu meinem Leidwesen mußte ich, wie schon erwähnt, mit Sander zusammen ein Quartier nehmen. Unsere überraschend netten Gastgeber, domno und domna Protopop, waren Rumänen wie die übrigen Bewohner des Ortes, außer dem Notar, der die ungarische Obrigkeit vertrat. Im Rückblick wundere ich mich, daß der Herr Protopop als Geistlicher und doch wohl katholisch, verheiratet war. Vielleicht nannte man seine Haushälterin auch nur höflichkeitshalber Frau Pfarrer. Kinder besaßen sie jedenfalls nicht.

Wenn mich Sander beim morgendlichen Erwachen mit seinem stereotypen "Die Erde ist ein Jammertal" angestöhnt hatte, machten wir Toilette und frühstückten - danach sah ich ihn meist erst abends wieder. Einen Dienstbetrieb, wie vor dem rumänischen Debakel üblich, zog er nicht auf. Zudem war er voll mit Schreibstubenarbeiten beschäftigt, neue Kompanieakten anzulegen und anderen fälligen Schreibkram, u.a. dem Leutnant Ritzau eine Beurteilung zu verpassen.

Als ich diese damals pflichtgemäß zur Kenntnis nahm, war ich aus mehreren Gründen so mäßig interessiert, daß ich den Vorgang und Inhalt der Beurteilung vergaß. Aber 1958, nachdem Sander des längeren Kontakt mit mir hatte, schickte er mir als freundschaftliche Geste eine Abschrift. Zunächst fand ich erheiternd, daß er darunter schrieb: "gezeichnet Hauptmann d.R. Sander", denn damals war er ja noch Oberleutnant. Dann aber dachte ich über den Sachverhalt nach. Äußerungen Sanders zufolge, bewahrte er Kompanie=Personalakten auf, unter denen sich bestimmt auch weniger Harmloses als Beurteilungen befanden. Meiner Ansicht nach war er nicht berechtigt, Dritte betreffende, dienstliche Dokumente privat aufzuheben. Das schien mir unkorrekt und verantwortungslos. Ich schrieb ihm deutlich meine Meinung und brach die Beziehung ab. Daraufhin herrschte zwischen uns ein paar Jahre Funkstille, bis er sich wieder meldete, worauf ich noch komme.

Die Beurteilung erwies sich übrigens als recht wohlwollend. Die Bewertungen meiner Einzelleistungen, dienstlicher Kenntnisse, insbesondere der Bewährung vor dem Feinde waren überraschend gut ausgefallen. Am meisten verblüffte mich die Hervorhebung meines Fremdsprachentalentes,

demzufolge ich vier Fremdsprachen beherrsche. Dem dicken Lob folgte als widersprüchlicher Schluß: Insgesamt sei ich 'Durchschnitt', was er kurz mit meiner Überheblichkeit begründete, wenngleich sich das ein wenig gebessert habe. Als Fazit einer Beurteilung war diese abrupte Begründung dürftig; was für einen Mann von Sanders Art wie Überheblichkeit aussah, war letztlich nichts als die Reaktion eines jungen Mannes, der die Schwächen des Älteren erkannt hatte und das leider manchmal durchblicken ließ.

Was mein 'Sprachtalent' angeht, pflegte ich, wie bereits mehrfach angedeutet, aus der Not eine Tugend zu machen bzw. das Nützliche mit dem Angenehmen zu verbinden, nämlich vermittels netter, intelligenter Mädchen in die Geheimnisse der Landessprache einzudringen. Ein wenig Rumänisch hatte mir Maria in Cupareni beigebracht. Hier in Arnaymezö begegnete ich auf dem Notariat einer süßen Rumänin. Sie hieß Viorica, eine zarte blauäugige Blondine, in die ich mich heftig verliebte. Der Notar, als dessen Sekretärin sie waltete, bemerkte das mit Vergnügen, und um mir gefällig zu sein, stellte er Viorica ganze Nachmittage frei. Wir verdrückten uns dann in die Berge oder auf eine einsame Wiese, für umfassenden Sprachunterricht die geeignetsten Plätze. Da mich Sanders nun gelegentlich als Dolmetscher verwenden konnte, störte er meine Sprachstudien nur, wenn etwas wirklich Dringliches vorlag. Es waren traumhafte Tage. Ein paar Briefe, die Viorica mir auf Rumänisch schrieb, nachdem wir verlegt hatten, besitze ich noch und auch ein Foto von ihr.

Mit der halben Kompanie lag ich dann ein paar Tage in Szatmarszadany bei Szatmarnemeti, d.h. dem deutschen Szatmar. Gab es doch auch hier viele Orte mit ursprünglich deutschen Namen. Im Geiste war ich aber noch bei Viorica, so daß ich die Zuneigung einer jungen Ungarin namens Magdalena übersah. Diese junge Dame, Tochter des Gutsbesizers im Ort, betätigte sich nach ihrem Abitur als Posthalterin, für uns eine wichtige Kontaktperson, die wir gelegentlich sogar nachts belästigen mußten. Außerhalb der Schalterstunden bestand sie stets auf meinem persönlichen Erscheinen, und sie lud mich auch zum Essen ins Gut ein. Die Unterhaltung vollzog sich per Wörterbuch, denn ich konnte noch kein Wort Ungarisch, Magdalena und ihre Familie sprachen kaum Deutsch.

Es gab dann noch einen Tanz mit einigen, betrunkenen deutschen Soldaten einer fremden Einheit, die auf dem Bahnhof rabiat wurden und Vorsteher samt Bahnhofswache bedrohten. Mit Feldwebel Georgi stellte ich die Ordnung wieder her und sperrte die Betrunkenen ein. Solche Vorfälle, Zeichen einer um sich greifenden Demoralisierung, erlebte ich in der Folge mehrfach.

Nach wenigen Tagen Aufenthalt in Szatmarszadany nahmen wir Abschied und marschierten zu einem nördlich an der Strecke nach Nyiregyhaza gelegenen Bahnhof. Der nachfolgende Troßwagen brachte mir ein Kuvert

von Magdalena. Es war nur ein Zettel darin mit ein paar deutschen Worten, die mir zu spät klar machten, was ich verpaßt hatte.

Nyiregyhaza war nur Zwischenstation. In dieser größeren Stadt gab es auch ein privates Bordell. Damit die Soldaten nicht in die Versuchung eines Besuches dort kamen, da es keiner ärztlichen Aufsicht unterstand, gehörte die Kontrolle des Etablissements zu den Pflichten des jeweiligen Offiziers vom Dienst. An sich wäre ich dran gewesen. Weil ich jedoch von einer dienstlichen Erledigung zu spät zurückkam, mußte ein Feldwebel einspringen, und einem kostenlosen Angebot konnte er nicht widerstehen. Mit Syphilis verschwand er einen Monat danach im Lazarett, und wir waren einen unserer besten Feldwebel für eine Weile los.

Nach dem Sprichwort, 'ein Unglück kommt selten allein', erlebten wir in Ungarn weitere solcher Pannen. Mein Bursche Reinhold, eine 'Breslauer Lerche', worauf er sehr stolz war, machte etwas später für ihn und mich ein, wie er sagte, phänomenales Quartier aus, mit einer passablen Mutter für ihn und der Tochter für mich. Mich allerdings schickte Sander von dort sofort zum Korps, wodurch ich zwei Tage abwesend war, auch wenn ich das B=Krad zur Verfügung hatte, das wir seit Aranymezö besaßen. Mein alter Freund, der Obergefreite, zum Kradfahrer avanciert, schimpfte gemeinsam mit mir, als uns der Obersander nach der Rückkehr noch einmal zum Korps jagte, weil ihn die von mir mitgebrachten Informationen nicht befriedigten. Da es zu diesem Zeitpunkt permanenten Rückzuges nicht einfach war, den Stab des Korps zu finden, und die Herren auch nicht wußten, wie sich die Lage entwickeln würde, verdonnerten wir nur sinnlos Sprit. Nach meiner zweiten Rückkehr zeigte mir Reinhold seinen Pimmel mit einer gezielten Frage. Ich konnte ihm nur bestätigen, daß er sich nicht irrte. Er hatte einen waschechten Tripper und marschierte mit den beiden Damen ins Lazarett, wo geschlechtskranke Soldaten bekanntlich nicht sehr nett behandelt wurden, weil das als unterste Stufe dessen galt, was Selbstverstümmelung hieß, und weshalb ich auch äußerst vorsichtig war. Da in meiner Abwesenheit in meinem Quartier verwegene Feste gefeiert worden waren, wobei sich Mutter und Tochter nicht pingelig gezeigt hatten, bekam Reinhold leider weitere Gesellschaft.

Den ersten Auftrag seit Bessarabien, den man so nennen kann, erhielten wir südöstlich Budapest. Nach den Markierungen auf meiner Einsatzkarte (1: 200 000) waren hier außer unseren Rest=Kompanien noch die 601 und 610 eines anderen Feldbahn=Btl. eingesetzt. Zur Verteidigung Budapests sollte offenbar gründlich gesperrt werden. Wir und besagte Fremdkompanien hatten die Strecken Taksony-Fülöpszallas-Kecskemet-Ocsa zur Sprengung vorzubereiten. Mir mit einem Teil der Kompanie war der südlichste Abschnitt von Fülöpszallas Richtung Kecskemet zugewiesen worden.

In Kecskemet sah ich übrigens erstmalig wieder Juden. Sie besserten

Bombenschäden an Gleisanlagen aus. Ein villenähnliches Haus in einer Streusiedlung längs der Strecke und schon jenseits der Grenze meines Sperrabschnittes fiel uns auf, da es leer und versiegelt war: Ein Judenhaus, das zu betreten uns noch eigens verboten wurde.

Am späten Nachmittag des 1.11. kam der Zündbefehl. Ich verständigte den Führer des Nachbarsprengkommandos, damit er eiligst samt Unterführern zu einer kurzen Besprechung käme. Dabei meinte einer, es sei doch schade, daß jetzt die Russen bekämen, was sich in dem Judenhaus befände. Bevor wir bei einbrechender Dunkelheit mit der Sprengung begannen, bedienten wir uns. Ich begnügte mich mit einem sehr feinen Rasierpinsel, da ich keinen besaß, und nahm im Stillen des Passus 'Mundraub' für mein Vergehen in Anspruch.

Als wir uns absetzten, die Soldaten mit LKW, ich im B=Krad, packte mich ein schwerer Fieberanfall. In Szabadszallas ließ ich halten, weil ich nur so klapperte, und legte mich in einem verlassenen Haus ins Bett. Vor Tagesanbruch fuhr mein Freund, der Obergefreite, vorsichtig weiter, da er sehr nahe Panzer gehört hatte.

Nach Ruhe und einem Atebrinstoß fühlte ich mich besser und, als wir am 2.11. nachmittags in Ocsa südlich Budapest den Sammelpunkt der Kompanie erreichten, auch fähig, meinen überraschend bewilligten Heiratsurlaub anzutreten. Darüber und über Urlaub allgemein im nächsten Kapitel; schildere ich vorerst das überfällige Ende des Feldbahn=Btl.502.

Bei meiner Rückkehr aus dem Heiratsurlaub hatte die Kompanie gerade den Auftrag, den Bahnhof Szekesfehevar zu zerstören. Sander behandelte mich, der ich noch nicht richtig bei der Sache war, mit erstaunlicher Nachsicht und gab mir eine leichte Aufgabe, die ich dennoch unmutig und lahm erledigte.

Unsere letzten Aufträge führten wir von Ördöghonye bei Zalaegerszeg aus, und hier geriet mein Verhältnis zu Sander in seine kritischste Phase. Sicher war ich nicht schuldlos an der wachsenden Spannung. Meine innere Verfassung hatte ihren Tiefpunkt erreicht. Der Wechsel von Rückzug und Nichtstun, ab und zu einen wenig sinnvollen Sperreinsatz, zu viel Alkohol und Sanders Anordnungen, die ich als Schikane empfand. In Ördöghonye bestellte er mich eines Nachmittags auf die Schreibstube. Er hatte sich teils als Strafarbeit, teils als Beschäftigungstherapie eine nicht ganz einfache Statikaufgabe ausgedacht. Als er sie mir mit Schreibzeug in die Hand drückte und einen Platz frei machen ließ, meinte er ironisch, die Lösung müsse mir, dem Hochschulstudenten, eine Bagatelle sein. Ich sah auf einen Blick, daß er mich in der Falle hatte und kochte innerlich vor Wut. In Rehagen-Klausdorf, mit einem auf Studieren gedrillten Kopf und Lehrbüchern, wäre ich vielleicht damit fertig geworden. Aber zwischen Rehagen-Klausdorf oder gar Karlsruhe lagen Welten. Die Situation, den sturmerprobten Leutnant Ritzau als unfähigen Schuljungen blamiert zu sehen, schien den anwesenden Gefreiten und Unteroffizieren

peinlich, was Sander nach einiger Zeit offenbar auch merkte. Mit einem gemurmelten Kommentar entließ er mich.

Erholsam und belanglos war ein Erkundungsauftrag nördlich Nagykanizsa, während dessen Abwicklung wir - ich mit ein paar Mann - bei einer in Gelse stationierten Veterinär-Kompanie in Verpflegung lagen. In den Herren Veterinären lernte ich eine neue, sehr nette Sorte Kamerad kennen. Bei diesem Einsatz stand mir zwecks Beweglichkeit eine Dreiraddraisine zur Verfügung. Sie konnte leicht auf das Gleis bzw. wieder hinunter gesetzt werden. Der Antrieb erfolgte nach Art eines Holländer-Rollers. Eine Stange, oben mit Quergriff, der vor und zurück bewegt werden mußte, wirkte auf eine Scheibe und diese wiederum verwandelte die Pendel- in eine Drehbewegung. Bergab oder mit Rückenwind bereitete die Fahrt mit dem Ding Vergnügen, bei Steigung oder Gegenwind wurde es zur Schinderei. Einmal fuhr ich so zur Kompanie und wäre beinahe von einem Zug überfahren worden. Er kam von hinten, und des Windes wegen hörte ich ihn nicht. Zufällig sah ich mich um und erblickte die Lok in voller Fahrt aus einem Einschnitt kommend. Gerade, daß ich noch abspringen und mein Gefährt aus dem Gleis zerren konnte.

Dann kam der letzte Einsatz weit weg von Sander, der in Ördöghonye blieb. Nur ich wurde mit einem Teil der Kompanie abgeordnet, das Streckenstück Gyekenyes-Vizvar, südlich Nagykanizsa, zu sperren. Die in der Drau-Ebene verlaufende Strecke nach Pecs stieg vor Vizvar auf eine Hochfläche, und der Bahnhof befand sich unmittelbar an deren Randabfall. Ein paar Hundert Meter südlich Bahnhof Vizvar verlief die HKL. Dahinter, in der nächsten sichtbaren Ortschaft, lagen die Sowjets. Mitunter nahmen sie Bahnhof Vizvar unter Artilleriebeschluß. Eine Streckensperrung von nachhaltiger Wirkung war aber nur hier möglich. Außerdem hätten wir bei Kriegslage keine Zeit gehabt, die Schienen zu sprengen, wenn sich die Infanterie absetzte. Also entschieden wir uns, Bahnhof Vizvar so zu sprengen, daß das Planum abrutschen würde, und begannen die Vorbereitungen mit der nötigen Vorsicht des Feindbeschusses wegen.

Quartier hatten wir in oder bei Berzencze bezogen und wurden verpflegt von einer Einheit der SS-Division, die sich meiner Erinnerung nach H und D (=Hoch- und Deutschmeister) nannte. Nur das Führerkorps sowie einige Stammanschaften waren Reichsdeutsche, und sehr überzeugt äußerten sich diese über den Kampfwert ihrer Soldaten nicht. Zum ersten und letzten Male hatte ich Gelegenheit, mit einem Kader der Waffen-SS in Kontakt zu kommen. Ihr Galgenhumor und ihre Kameradschaftlichkeit gefielen mir.

Für Transportzwecke und um beweglich zu sein, hatte ich in Nagykanizsa eine ältere, zweifach gekuppelte Schnellzuglok erhalten, die sich auch zu Kompensationszwecken bewährte. Ein aus Wien stammender Hauptsturmführer der H-und-D-Division lieh sie sich manchmal aus. Da fielen dann immer ein paar 'Piephenderl' für uns ab.

Zum Jahreswechsel 1944/45 luden mich die SS=Offiziere zu ihrer Sylvesterfeier ein. Für mich war es die letzte Besäufnis nach dem Soldaten=Motto 'Genieße den Krieg, denn der Frieden wird schrecklich'. Allerdings erfuhr ich bei dieser Gelegenheit auch Unerfreuliches, u.a. Einzelheiten vom Zusammenbruch unserer Front in Nordungarn, wo der H und D= ähnliche SS=Truppen ihre Offiziere umgebracht haben und übergelaufen sein sollen.

Eines Vormittags fuhr ich allein mit dem Lokführer auf der im Tal der Drau vom Feind uneinsehbaren Strecke flott südwärts. Ich lehnte auf der Heizerseite im Führerstand der Maschine, der ungarische Lokführer, der auch als Heizer fungierte, auf seiner Seite am Fenster. Niemand hatte uns informiert, daß die ungarischen Bahner evakuiert wurden. Ein paar Hundert Meter, bevor die Strecke aus dem Tal der Drau zum Bahnhofsplattform anstieg, befand sich ein Wärterhaus, und vor diesem stand im Gleis ein gedeckter Güterwagen. Ich sah ihn von weitem und nahm an, der Lokführer habe das Hindernis auch wahrgenommen. Das Schließen des Reglers bestärkte mich in meinem Irrtum. Aber der Lokführer wollte in Anbetracht des Tempos nur ausrollen lassen, weil wir ohnehin ein Stück vor dem Bahnhofsbereich halten mußten. Den Wagen im Gleis sah er einer Linkskurve wegen erst relativ spät, und die Bremsen der Lok funktionierten nicht gerade glänzend. Der Lokführer brüllte mir eine Warnung zu, dann knallten wir gegen den Wagen. Ich dachte, jetzt gibt es Bruch; aber nein, der Güterwagen machte nur einen Sprung, landete wieder mit allen vier Rädern auf dem Gleis und sauste ab.

Wir holten ihn dem schimpfenden Wärter zurück. Aus dem Wagen qualmte es, weil der Ofen darin umgestürzt war, und beinahe wäre alles in Flammen aufgegangen, denn ein Ballon hochprozentigen Schnapses hatte den Zusammenstoß nicht heil überstanden. Die Frau Wärterin zeigte sich darüber nicht traurig, der Herr Wärter nahm es als eine persönliche Kränkung.

Als wir den üblichen Schlamassel hinter uns hatten, wollten wir uns irgendwo ausschlafen. In einem Dorf westlich oder nordwestlich von Nagykanizsa ging ich zur ungarischen Kommandantur, wo außer einigen Schreibern mehrere Offiziere herumsaßen, die vollauf mit ihren Fingernägeln beschäftigt waren. Man bedeutete mir, kein Deutsch zu verstehen und keinen Platz im Ort zu haben. Das stimmte natürlich nicht, aber wir waren unerwünscht, so nett und gastfreundlich die Ungarn sonst waren. Hier aber sollten wir die im Quartier liegenden Offiziere mit ihren Frauen und Mädchen nicht stören.

Die Ungarn besaßen für uns seltsame militärische Auffassungen und die Offiziere - nicht unähnlich den Rumänen - allerlei Vorrechte. Diese, die hier im Ort lagen, hätten nach unseren Maßstäben bei ihren in der Nähe eingesetzten Verbänden sein müssen. Bei den Ungarn war das nicht so. Ihre Offiziere begaben sich häufig erst zu ihren Truppen, wenn es unumgänglich war und gelegentlich zu spät. Wir konnten das erst in dieser Kriegsphase beobachten, und so weiß ich nicht, ob sich diese Art

Pflichtbewußtsein auf das letzte Kriegshalbjahr beschränkte und seinen Grund in der Illusion der gehobeneren Kreise hatte, die Westalliierten würden die Ungarn schon nicht im Stich lassen, sobald wir Deutschen besiegt worden wären. Das ist übrigens keine Kombination meinerseits, im Gegenteil, man sagte es mir mehrfach ins Gesicht, und diese Hoffnung bestand wohl bis zum Ungarnaufstand 1956. So brachte es auch wenig Hilfe, daß eine Wiederholung des rumänischen Fiaskos, der überraschende Abfall in Ungarn, formal verhindert werden konnte.

Im Januar 1945, als ich die eleganten, 'nix-versteh'n-deutsch'=Herren in der Kommandantur herumsitzen sah, platzte mir der Kragen. Ich fauchte sie an, die Russen wären bald da und würden sich, ohne zu fragen, Platz und ihnen Beine machen.

Dann wußte man doch Quartiere für uns. Wie sich zeigte, gab es genügend. Die Ungarn hatten sich eben nur ziemlich familiär eingerichtet, was Raum beanspruchte. Wir kamen 'pfundweise' unter. Mich deponierte man in einem kleinen Schloß. In das mir zugewiesene, luxuriös eingerichtete Zimmer führten zwei Türen. Durch die eine kam man von der Halle hinein, durch die andere in einen zweiten Raum. Diese Tür war verschlossen. Übermüdet legte ich mich auf den eleganten Diwan und versuchte zu schlafen. Bevor mir die Augen zufielen, setzten hinter der zweiten Tür eindeutige Geräusche ein: rhythmisches Knarren eines Bettes und weitere Laute einer gewissen Tätigkeit. So kaputt ich mich fühlte, hielt mich die ungewohnte akustische Darbietung doch wach. Nach einem letzten Krescendo war Stille. Bald darauf drehte sich ein Schlüssel, und durch die Tür trat eine hübsche junge Frau im Negligé. Sie stutzte kurz, als sie mich sah, der ich sie fassungslos anstarrte, schloß die Tür hinter sich und querte langsam mit einem lasziven Lächeln das Zimmer zur Halle. Den männlichen Partner des Hörspiels bekam ich nicht zu Gesicht. Zum Schlafen fand ich die Umgebung ungeeignet. Ich nahm meine paar Utensilien, zog die Stiefel wieder an und verzog mich.

Auf der Rückfahrt zur Kompanie inspizierte ich noch einige Sperrtruppen. Bei einem Unteroffizier, im Aussehen ein Louis-Trenker-Typ, zeigte sich, wie bei ihm üblich, nichts in Ordnung. Ich fiel ein zweites Mal aus der Rolle und schiess ihn über Gebühr an. Er antwortete, er würde sich bei Sander beschweren. Die Nennung Sanders brachte mich vollends in Rage. Ich bläffte den Unteroffizier an, Sander könne mich 'mal und er gleich abhauen, sich zu beschweren. Ein anderer Unteroffizier übernahm sein Kommando. Danach erledigte ich noch einiges und fuhr mit meinen Leuten zur Kompanie. Dort wartete das dicke Ende bereits in Gestalt eines Verweises auf mich, die einzige Strafe, die ich beim Kommiß erhielt.

Damit hatte ich die Folgen meiner Entgleisungen noch nicht ausgestanden. Einige Tage später tauchten zwei Kriegsgerichtsräte auf. Einer der vorerwähnten ungarischen Offiziere hatte nur so getan, als ob er kein

Deutsch verstände und mich wegen Wehrkraftzersetzung angezeigt. Die Kriegsgerichtsrate zeigten sich erstaunlich menschlich. Sie hörten sich meine Version an und meinten, das Verfahren niederschlagen zu können.

Dennoch fühlte ich mich erleichtert, als das Bataillon aufgelöst wurde und mein Versetzungsbefehl kam. Wohin, wußte niemand. Mein Marschbefehl nannte nur das Ziel, Frontleitstelle Berlin, mit Umwegerlaubnis über Mühlhausen-Nordhausen.

Vor Wien, das gerade bombardiert worden war, hielt der Zug, und die Insassen mußten bis zu einem Vorortbahnhof marschieren. Dort stand mir unvermittelt der kurz zuvor zum Hauptmann d.R. beförderte Sander gegenüber. Er freute sich über das Treffen; ich erwies ihm meine Ehrenbezeigung, übersah seine ausgestreckte Hand und ließ ihn stehen. Möglicherweise bekam er in dem Gedränge die ihm zuteil gewordene Abfuhr gar nicht mit und meinte, ich sei von ihm fortgerissen worden.

**6. Urlaubsimpressionen als Spiegel des Krieges;
das Ende beim Pi.-Bataillon 24 in Kurland;
Lazarett, Gefangenschaft und 'Heimkehr'.**

Vom Urlaub, dem Wichtigsten des Soldatenlebens, war bis jetzt kaum die Rede. So will ich das Versäumte vor Beginn des letzten 'Aktes' nachholen, wobei sich gleichzeitig ein Streifblick auf die einzelnen Phasen des Krieges ergibt, da diese sich auch im Urlaubsablauf widerspiegelten.

Zunächst der Rahmen: Der Urlaub bestand aus drei Teilen, das Warten darauf mit einer Mischung aus Zweifel an der Bewilligung und dem phantasievollen Ausmalen, wie es zu Hause sein würde, dem eigentlichen Urlaub und dem Danach.

Wie auch die Urlaubstage verliefen, es war ein Traum, dem man lange nachhing, und von dem man nicht erzählen konnte. Als Erwin Krüger in Bessarabien zu uns zurück kam, frisch verliebt und selig, hörten wir ihn pausenlos immer denselben neuen Schlager pfeifen. Im übrigen gab er nur ein paar ausweichende Redensarten von sich. Seine Tage zu Hause enthielten nichts zum (mit-)teilen und fielen nicht unter 'Thema 1', Sex im Allgemeinen und Speziellen.

Familienväter kehrten oft sorgenvoll zurück, und in der zweiten Hälfte des Krieges erschreckten uns häufig düstere Andeutungen derer, die in Ballungsgebieten wohnten. Manche mußten ihre Familie woanders suchen, und manche erzählten Schlimmeres. So bekamen wir vom Bombenterror im Reich auch einiges mit.

Bis auf meinen letzten heimatlichen Abstecher verbrachte ich meine Urlaubstage teils in Wolkramshausen, teils in Mühlhausen. Hier traf ich mich immer, wenigstens einmal pro Urlaub, mit den Resten meiner ehemaligen Clique, d.h. mit denen, die noch lebten und gerade in der Stadt waren. In der Heimat trugen wir natürlich Zivil. Keiner von uns legte Wert darauf, in Uniform herumzuspazieren. Wir trafen uns auch nicht im feinen 'Thuringia', sondern im Tanzlokal 'Stern', für Offiziere verboten, und einige von uns wurden bzw. waren es ja. Wenn die Militärpolizei durchging, um durch ihren Auftritt an Ordnung zu gemahnen, bekamen wir 'grünen' Jünglinge schräge Seitenblicke oder gar ein paar bissige Worte: "Euch Bürschchen hat man wohl vergessen!"

Man hatte uns nicht vergessen, und wir vergaßen auch nicht, einen Gedächtnisschluck auf die für immer Fehlenden zu trinken. Wäre es nicht bitterer Ernst gewesen, hätten wir jeweils eine Strophe des Liedes von den 10 kleinen Negerlein singen können, zwei davon auf meine Freunde Achim Egeler und Ebs Schaefer. Achim starb vor seinem 21. Geburtstag



In Erinnerung meiner Freunde Achim Egeler und Ebs Schaefer

als Flieger und Ebs als Leutnant zur See. Seine Mutter, die kurz vor ihrem Tode auf einer Reise in den Westen bei uns in Pürgen Station machte, schenkte mir einige Erinnerungsstücke, u.a. das gerahmte Foto ihres Sohnes. Mit zittriger Hand geschrieben, steht hinten auf dem Rahmen: Eberhard Schaefer, geb. 3.11.1921, gef. 14.5.1943 an Bord seines U=Bootes.

Damals im 'Stern' taten wir nach außen hin übertrieben lustig. Gegen Mitternacht wurden wir stiller, und wenn die Kapelle schließlich mit dem Lied 'Zum Abschied reich mir deine Hände' die Sperrstunde ankündigte, die Landser ihre Tänzerinnen eng umschlungen und den Text mitsingend den letzten Tanz zelebrierten, fühlten wir uns beschissen. Etliche von denen, die eben noch getanzt hatten, sahen wir dann bepackt auf die verdunkelte Straße treten und Richtung Bahnhof gehen, vielleicht zum letzten Mal mit ihren Bräuten oder Frauen, die das Gewehr trugen oder die Segeltuchtasche, ein letzter Liebesdienst.

Zu den Urlaubsimpressionen gehörte auch die Beobachtung, wie der Krieg das Leben zu Hause veränderte. Die bekannten Gesichter in der Stadt nahmen ab, die der Fremden zu. Alle größeren Werke arbeiteten in Schichten rund um die Uhr für Rüstungszwecke, außerdem zunehmend mehr mit

ausländischen Fremdarbeitern. In einem der besseren Tanzlokale lernte ich eine junge Französin kennen, die mit anderen Ausländern in den damals neu errichteten, heute als Kaserne benutzten Baracken nahe dem unterirdischen Großbetrieb am Stadtwald und der Straßenbahn=Endhaltestelle 'Weißes Haus' wohnte. Die junge Französin erzählte mir, daß sie sich den Umständen nach bei uns ganz wohl fühlte.

Das in zweifacher Hinsicht angenehme Klima der lange vom Krieg verschonten Stadt förderte auch den freiwilligen Zuzug. So freundete ich mich mit einer jungen, oberschlesischen Comtesse an, die durch die Fernverbindung 6, Schlesien-Mitteldeutschland-Ruhrgebiet, nach Mühlhausen gekommen war. Ihre begüterten Eltern hatten in Ahnung kommenden Unheils ihre Tochter in den Zug gesetzt, damit sie sich irgendwo in der Mitte des Reiches einen sicheren Ort suche. Nach mehreren Zwischenetappen stieg sie probenhalber in Mühlhausen aus und blieb dort. Weil es ihr nicht an Geld mangelte, wohnte sie zunächst im zweitteuersten Hotel, wahrscheinlich zu ihrem Glück, denn das 'Erste Haus am Platze' erhielt Bombentreffer und ist auch nur noch Erinnerung.

Zum Schluß beherbergte die Stadt ganz illustre Gäste, das Berliner 'Auswärtige Amt' der Reichsregierung. Nach dem Kriege unterhielt ich mich auf einer Gesellschaft in Starnberg mit meiner, mir bis dato unbekanntem Tischdame, einer Berlinerin. Als sie hörte, wo ich zu Hause sei, erzählte sie mir von ihrer Tätigkeit bei der genannten Reichsbehörde und der Verlegung nach Mühlhausen. "War das eine schöne Stadt", sagte sie, und wenn man auf die Substanz sieht, ist sie das heute noch. Nur liegt sie eben am Westrand der östlichen Hemisphäre.

Zwei mäßige Luftangriffe forderten auch in Mühlhausen ihre Opfer. Aber unabhängig davon und weiteren Folgeerscheinungen jener Jahre griff erst die Verkündung des totalen Krieges in das Leben praktisch aller Familien ein. Jeder, der konnte, mußte jetzt seinen Beitrag leisten und arbeiten, allerdings je nach 'Vitamin B'. Mein Vater verschaffte meiner Stiefmutter an der hauswirtschaftlichen Berufsschule eine nebenamtliche Stelle als Lehrerin. Na ja, gut und klug reden konnte sie.

Meine Wolkramshäuser Freundin Gerti, auf die ich gleich in ernster Sache komme, wurde nach Abitur und Arbeitsdienst kurz eingewiesen und dann in eine Schulstube gestellt, da ja viele Lehrer eingezogen und deren Klassen verwaist waren. Gerti wurde das Vergnügen zuteil, in einer einklassigen Dorfschule über 40 Kinder aller acht Volksschuljahrgänge zu bändigen. Als ich sie einmal abholte, war sie gerade dabei, einem Erstkläßler Hintern und Hose zu putzen. Beneidet um diesen Kriegsdienst habe ich sie nicht.

Der reale oder eigentliche Teil des Urlaubs begann mit der Heimfahrt, die ebenfalls viel von der Kriegslage wiedergab. Erst wurden die Anfahrtswege länger, dann wieder kürzer, aber chaotischer. 1943 erlebte ich zwar auch unliebsame Zwischenfälle mit Unregelmäßigkeiten, es blieb jedoch im Rahmen des Zeitüblichen. Ende 1944 war die Heimfahrt je-

doch eine riskante Sache, und Regelurlaub gab es kaum noch, auch wenn er jedem von uns zustand. Es mußte ein besonderer Anlaß vorliegen, und der meine hieß 'eigene Heirat'.

Viele schlossen damals sogenannte Kriegsehen, weil sie noch etwas vom Leben haben wollten. Auch ich hätte in einer anderen Zeit sicher nicht so früh geheiratet, aber dem Begriff Kriegsehe würde ich meine dennoch nicht zuordnen. Zwischen meiner Frau und mir bestand eine in Jahren gewachsene Bindung. Wir paßten sehr gut zusammen und wären wohl in jedem Fall ein Paar geworden, wenn auch später. Ihr sandte ich auch von Zeit zu Zeit meine Notizen und sonstigen Unterlagen, die ich zur Stützung meiner Erinnerungen aufbewahren wollte. Nichts ging verloren.

Die Bewilligung meines Heiratsurlaubes traf, wie erwähnt, ein, als wir in einem Graben bei Ocsa lagen und mit Infanterieeinheiten auf die durchgebrochenen und anrückenden Sowjets warteten. Zu packen besaß ich nichts mehr, so daß ich, von allen beneidet, sofort aufbrechen konnte. Die provisorische Hast belegt auch der Urlaubseintrag ohne Stempel in meinem Soldbuch. Offenbar hatte die Kompanie wieder einmal keinen mehr.

Auf meiner Fahrt nach Budapest hinein sah ich Teile einer SS-Division, deren Panzer von einem Transportzug herunter gefahren wurden. Da der nächste Urlauberszug erst früh am folgenden Tag, dem 3.11.1944 abgehen sollte, bekam ich eine Hotelbewilligung mit Stadtausweis. Der für Unteroffiziere mit und ohne Portepée und Mannschaften gültige Aufdruck 'Zapfenstreich 24 Uhr' war durchgestrichen, darüber stand 'Ausgangsverbot'. Abgesehen von meinem dringenden Schlafbedürfnis hätte mich in Budapest ohnehin nichts zum Ausgang reizen können. Die Stadt schien tot und war laufend Bombenangriffen ausgesetzt.

Vor Tagesanbruch saßen wir im mittelmäßig gefüllten SF (= Schnellzug für Fronturlauber) ohne Lok, obwohl die Abfahrtszeit überschritten war. Durch Bombentreffer zerstörte Gleise mußten erst noch geflickt werden. Wir zählten die Minuten und zweifelten, daß aus der Reise überhaupt etwas würde. Dann setzte eine Maschine an den Zug und gleichzeitig Fliegeralarm ein. Meine einzige Gesellschaft im 2. Klasse-Abteil, ein Oberleutnant mit Ritterkreuz, und ich blieben sitzen. Unsere Gleichgültigkeit war stärker als Angst. In der Nähe detonierten Bomben. Eine Viertelstunde später ging es wirklich los, aber nicht weit.

Unser Zug hatte die Budaer Berge im Süden umfahren und hielt außer Plan in einem kleinen Bahnhof. Feldjäger standen auf dem Bahnsteig und fingen an, den Zug durchzukämmen. Die Erregung unter den Soldaten war groß. Beglückt schien der Hauptmann der Feldjäger über seine Aufgabe auch nicht zu sein. Wir fragten ihn, ob er meine, daß die aus dem Urlauberszug geholten Männer die Lage retten würden. Das Ritterkreuz beeindruckte ihn offensichtlich, so daß er versprach, es kurz zu machen. 10 Minuten darauf piff die Lok, und wir rollten ohne weitere Störungen nach Wien.

Als es dunkelte und Wien ein ganzes Stück hinter uns lag, fiel die Spannung endgültig von mir ab. Ich streckte mich im wiederum fast leeren Abteil auf den Polstern aus und schlief. Ich würde es schon merken, wenn wir in Regensburg, wo ich umsteigen wollte, zum Lokwechsel hielten. Eine längere, ungewöhnliche Stille weckte mich schließlich. Der Zug stand in tiefer Finsternis zwischen Güterwagen. Die Lok war weg und die Heizung kalt. Mit einiger Mühe erfuhr ich, daß wir in einem Güterbahnhof des Münchner Nordens hielten. Wann und wie es weiter ginge, wußte niemand, vermutlich über Ansbach nach Würzburg, da Regensburg und Nürnberg durch Bombenangriffe vorübergehend unpassierbar seien. In Würzburg hatte ich seltsamerweise sofort Anschluß. Dann standen wir eine Weile in einem Tunnel, weil es wieder in der Nähe krachte, und schließlich kam ich nach einem Stück unvorhergesehener Nebenbahnfahrt statt von Süden von Norden her in Mühlhausen an.

Eine solche Rundreise mit Überraschungseinlagen regte damals niemanden auf, zumal die Fahrt auch tödlich ausgehen konnte. So wurde ein Vierteljahr später Bahnhof Treuchtlingen zur Todesfalle für die Insassen eines ebenfalls umgeleiteten Wiener SF-Zuges. Beinahe 600 Menschen fielen einem Luftangriff der Westalliierten zum Opfer, über die Hälfte davon Urlauber. Ein Viertel dieser war nicht mehr zu identifizieren.

Für mich, der ich ein Jahr nicht mehr zu Hause gewesen war, begann nun der schwierigste Teil des Urlaubs, die Umstellung, die diesmal durch die nun folgende Hektik - Formalitäten erledigen, Ringe besorgen usw. - noch schwerer wurde.

Das Einleben zu Hause dauerte immer seine Zeit. In meinem kurzen Heiratsurlaub schaffte ich es überhaupt nicht und blieb ein Bündel sich entladender Spannungen. Meine Schwiegermutter trug ihren Teil dazu bei, weil sie die Eheschließung ihrer einzigen Tochter nicht so ernst nahm, und in ihrer noch nahezu heilen Wolkramshäuser Welt die innere Zerrissenheit eines jungen Mannes nach einem Jahr der Katastrophen nicht nachempfinden konnte.

Bis zu unserer nicht unpompösen Haustrauung lief alles schief. Der Beginn der Zeremonie verzögerte sich, weil das Brautkleid nicht fertig war, und schließlich stellte sich zur allgemeinen Erheiterung heraus, daß ich den Ring für meine junge Frau zu eng ausgesucht hatte. Trotz intensiven Drehens ging er im entscheidenden Moment nur halb über den Finger. Am folgenden Morgen tönte dann die Stimme meiner Schwiegermutter mit der prosaischen Forderung durch die Tür: "Gertraut, nimmst du 'mal Klein-Volkerli!" (den Bruder meiner Frau). Beim Anziehen sang ich ausgleichshalber das Lied von der Schwiegermutter, die man an den höchsten Ast hängen sollte, und ärgerte mich, als sie nur darüber lachte.

Wir, Gerti und ich, unternahmen auch einen Tagesausflug in den Harz und erlebten zum Schluß eine heitere Episode, die ich damals furchtbar peinlich empfand. Gegen Abend spazierten wir nach Hasselfelde hinunter. Eine Genesungskompanie kam uns entgegen. Sobald die Landser meine

attraktive Begleiterin erblickten, fingen sie an 'Honolulu' zu singen. Als sie, die Passage 'ohne Hemdchen, ohne Höschen' grölend, an uns vorbei marschierten, grinsten sie meine knapp 20 Jahre alte Frau herausfordernd an. Ich war in Zivil und sehr penibel, was meine Herzensdame anging. Der sang man keine schweinishen Lieder vor. Daß ich während des Hannauer KOB=Lehrgangs, wenn wir Mädchen sahen, noch viel zotigere Lieder vergnügt mitgegrölt hatte, war natürlich etwas anderes.

Wenige Monate danach kam ich noch einmal für ein paar Tage zu meiner Frau nach Wolkramshausen, und diese meine letzte Fahrt im Krieg durch das Reich stand völlig im Zeichen des Untergangs. Über den Antritt der Reise bis Wien, nachdem unser Rest=Bataillon aufgelöst worden war, habe ich bereits berichtet. Ende Februar/Anfang März empfahl es sich nicht mehr, über Nürnberg zu fahren. So nahm ich von Wien gleich einen Zug durch das Protektorat. Bei Dunkelheit stieg ich in Dresden um. Die Zerstörungen im Bahnhofsbereich ließen keinen Rückschluß auf den Trümmerhaufen der Stadt zu, aber man roch noch Tod und Brand. Als es dann Tag wurde - zwischen Halle und Leipzig - bemerkte auch das Auge die Spuren der Ohnmacht. Selbst auf freier Strecke waren Bombentrichter in Gleisnähe zu sehen, und ein Stück hinter Halle, vor Eisleben, griffen britische oder US=Schlachtflugzeuge unseren Zug an und schossen die Lok zusammen. Die Unterbrechung der Fahrt war besonders ärgerlich für mich, weil ich diesmal keine Reisetage hatte, sondern eben nur Umwegerlaubnis mit einem bestimmten Meldetermin in Berlin.

Sogar in Wolkramshausen war jetzt das Ende spürbar. Bei einem Spaziergang sahen und hörten wir aus Richtung Westen, etwa bei Bahnhof Bleicherode=Ost, einen Munitionszug in die Luft fliegen. Ein junger Leutnant, der sich gleichzeitig mit mir im Dorf aufhielt, schlug mir vor, wir sollten uns in den Wäldern der Hainleite verstecken. Der Ami wäre bald da, alles sei doch jetzt sinnlos.

Ich lehnte ab, und anderntags früh begleitete mich meine Frau noch bei Dunkelheit zum Bahnhof. Auf dem Weg dahin mußten wir vor der Wipperbrücke und dem Straßendurchlaß unter der Erfurter Strecke 'Parole' geben. Volkssturm hielt Wache, lauter Bekannte, ältere Männer, die forsch taten und dann verlegen lachten.

Der Bahnhof lag verlassen. Wann ein Zug nach Nordhausen und ob überhaupt kommen würde, wußte der Fahrdienstleiter nicht. Es ging dann doch ein Zug, dessen Wagen keine Scheiben mehr, dafür reichlich Einschüsse hatten. Die Zahl der Fahrgäste dürfte das halbe Dutzend kaum überstiegen haben. Wer nicht fahren mußte, blieb zu Hause.

Bei der Frontleitstelle Berlin händigte man mir einen neuen Marschbefehl nach Stettin aus, und ich beeilte mich, Berlin hinter mich zu bringen. Im Zug hatte ich Gesellschaft, unmilitärische, nette Luftwaffen=Stabs-offiziere, die mich sehr achtungsvoll behandelten. Es waren Zivilisten in Uniform, die zur Peenemünder V=Waffen=Sonderabteilung gehörten. Ein dritter Marschbefehl dirigierte mich nach Swinemünde, wo ich mit ca. zehn anderen Offizieren in einem leeren Strandhotel auf ein Schiff wartete, das uns zur Heeresgruppe Kurland bringen sollte, seit Oktober 1944 nur über See zu erreichen. Ein Torpedoboot älterer Bauart nahm uns nach zwei Tagen an Bord. Bei der Einschiffung erhielt jeder eine Flasche Schnaps, ich leider eine mit süßem Inhalt. Nachdem ich diesen 'vernichtet' hatte, mußte ich kotzen, womit ich mich um das für unsere Verhältnisse lukullische Bordessen brachte. Die Kotzerei bildete aber auch den einzigen unangenehmen Zwischenfall auf der Fahrt, bei der mir die Ostsee, die ich bis dahin nur von Ferienaufenthalten und einer VDA=Reise nach Ostpreußen, d.h. nach Tannenberg, Königsberg, Pillau, Rossitten und Danzig kannte, doch wie ein hübsch großes Meer vorkam.

In Libau gingen wir von Bord. Viel sah ich nicht von der Stadt, in der sich alle furchtbar straff und geschäftig gaben. Der Betrieb der dortigen Dienststellen erinnert mich unangenehm an die mir bekannte Geschaf-telhuberei eines anderen Stabes. In der Kleiderkasse wollte ich mir noch einen Offiziersmantel kaufen. Es gab aber nur Capes, die an sich nur Offiziere höheren Ranges trugen. Ich nahm mir trotzdem eines, und es leistete mir noch viele Jahre gute Dienste.

Auf dem Weg nach Kandau, wo der Stab der 16. Armee lag, bezog ich den ersten und einzigen Anpfiff in Kurland. Ich hatte mich gerade hinten auf einen unbeladenen Pferde=Pritschenwagen gesetzt, als ich am Wege einen General sitzen sah. Bevor ich mich melden konnte, raunzte er mich an: "Gehen Sie gefälligst zu Fuß. Unsere Pferde müssen geschont werden!" Das war Spinnerei, denn meine eineinhalb Zentner, Ge-päck inclusive, verursachten keine Pferdestrapaze. Als ich mich beim Stab der 24. ID vorstellte und wir auf Reiten zu sprechen kamen, bot man mir an, diesem Vergnügen nachzugehen, wann immer ich Lust und Zeit hätte. Ihre Pferde seien noch gut beisammen.

Beim Stab der 16. Armee in Kandau herrschte ein anderes Klima als in Libau. Im Moment hatte die Armee keinen Befehlshaber, da kurz zuvor, am 16.3., der neu ernannte Befehlshaber, General von Krosigk, am Tage seines Dienstantrittes durch einen Bombenangriff auf das Stabsgebäude umgekommen war.

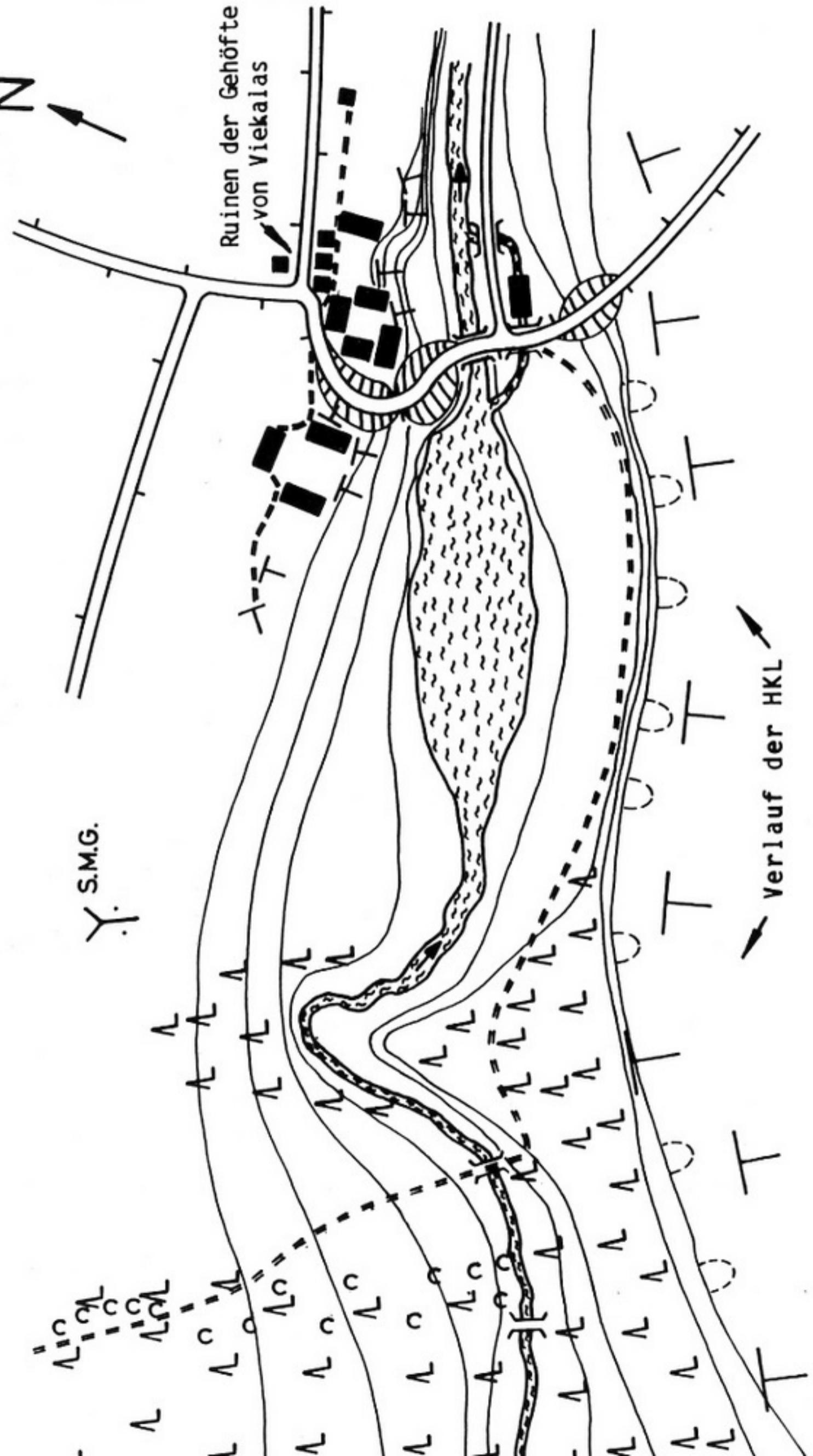
Nach meiner Meldung aß ich im Kasino zu Mittag, wobei es sehr zwang-los zuging. Die Sprechweise einer Ordonnanz schien mir bekannt, und tatsächlich stammte der Obergefreite aus Mühlhausen. Die Freude war beiderseits, und wir verbrachten eine Stunde auf seiner Bude, Erinne-rungen austauschend. Bevor ich ging, beschenkte er mich reich. Er holte einen Karton voller Zigarettenschachteln hervor, 'R6', 'Milde Sorte', 'Nil',



Ruinen der Gehöfte
von Viekalas

S.M.G.

verlauf der HKL



meine einstige Lieblingsmarke, mit der ich mich letztmalig in Snigerewka versorgen konnte. Normalerweise bekamen wir nur 'Rauchwaren'. Mein Landsmann gab mir, was in der Segeltuchtasche, meinem einzigen Gepäckstück, Platz hatte.

Die 24. ID, zu dessen Pionier=Bataillon ich versetzt worden war, verteidigte einen Abschnitt der nördlichen Flanke der Kurlandfront. Als ich eintraf, hatte sich die Division unter starkem Feinddruck gerade auf eine neue Stellung zurückgezogen und war noch dabei, diese auszubauen, wobei dem Pi.=Bataillon 24 die Hauptaufgaben zufielen. Der Kommandeur des Pi.=Btl. 24, dessen 121. Offizier (seit Kriegsbeginn) ich wurde, und dessen Heimatgarnison Thorn ich nur dem Namen nach kannte, war ein junger Hauptmann. Er teilte mich der 1. Kompanie zu, die von einem Oberleutnant geführt wurde, dem einzigen Kompanieführer des Bataillons, der einen Stern auf den Schulterstücken trug. Die anderen waren Leutnants wie ich, nur dienstjünger, auch der Oberleutnant. Bei den Divisionspionieren wurde man eben schneller befördert als bei den Eisenbahnpionieren.

Die Kompanie, vielleicht 50-60 Mann stark, hauste in Erdbunkern, deren Tiefe vom Grundwasserspiegel bestimmt wurde. Der mir zugewiesene Unterstand mit einem angehäuften Erdwall darüber war ca. 1,50 m tief ausgehoben, hatte als Boden einen Rost aus Rundhölzern und darunter Wasser. Wenn man auf der Bettpritsche lag, auch aus Rundhölzern mit Reisig als Matratze, konnte man bequem durch die Fußbodenstangen ins Wasser langen. Ab und zu plätscherte etwas darin, wahrscheinlich Ratten.

Von den Kompanie=Bunkern bis zur HKL dürften es Luftlinie 1000 m gewesen sein. Lautere Geräusche von dort hallten zu uns herüber; Sichtverbindung bestand nicht, weil der Weg zur HKL durch bewachsenes Gelände führte, teils Fichten und Laubbäume, teils dichtes Buschwerk. Hatte man dieses auf einem gewundenen Trampelpfad durchschritten, stieß man unmittelbar vor der HKL in einem Talgrund auf Gebäuderuinen der ehemaligen Mühle von Viekalas. Dahinter auf einem Plateau befanden sich weitere Ruinen, deren Beschaffenheit auf einstige Gutshäuser schließen ließ.

Mir war klar, daß man mich zunächst einmal testete. Als ersten Probeauftrag mußte ich mit einigen Leuten eine stützpunktartige Flankenstellung in einem Sumpfgelände fertig bauen. Die Hochbunker aus Rundhölzern berührten mit dem Boden den Morast bzw. die Wasseroberkante. Es war eine feuchtkalte Angelegenheit mit gelegentlichem Störfeuer der nahen Sowjets.

Wasser war übrigens dort oben sowohl unser Feind Nummer 2 als auch unser Verbündeter in der lokalen wie in der Gesamtlage. So sicherte das große Wasser - das Meer - unseren Rücken, verhinderte aber auch ein Ausweichen.

Nachdem man mich hinreichend beschnuppert und für brauchbar befunden

hatte, erhielt ich meinen wässrigsten Auftrag. Mit einem kampfstarken Spähtrupp sollte ich vor der HKL eine Brücke im Niemandsland erkunden. Unsere Stellungen zogen sich in diesem Abschnitt im Anschluß an ein lichtetes Kiefernwaldstück über offenes, feindwärts abfallendes Gelände hin. In der weiten Senke vor unseren Gräben floß ein Bach, die Viesate, streckenweise sichtbar und mit überschwemmtem Ufer. Ausgerechnet dort, wo sich eine Brücke befand, stand dichtes Gestrüpp. Unser Auftrag lautete zu prüfen, ob die Brücke panzersicher und der Platz feindfrei wäre. Um das Risiko unseres Unternehmens zu mindern, hatten die angrenzenden Einheiten den Befehl erhalten, in der Zeit, in der wir draußen waren, nur im Notfall zu schießen. Feuerte nämlich ein Granatwerfer von uns, bekamen wir es zehnfach zurück. Die Sowjets mußten nicht mit Munition sparen wie wir und waren in jeder Hinsicht um ein Mehrfaches besser bestückt. Auf ihr Störfeuer, das in regelmäßigen Intervallen kam, konnte man sich einstellen. Ein provozierter Feuerüberfall gefährdete uns und den Erfolg unseres Unternehmens.

Angesetzt war es zu einer Zeit, in der das 'Komitéé Freies Deutschland' seine Vorstellung gab. Im Bereich der Mühle von Viekalas erfolgte das häufig, und wir hofften auch diese Nacht darauf, weil die Sowjets dabei Ruhe gaben. Die Darbietung lief stets in derselben Reihenfolge ab: Auf der Feindseite plötzliche Stille, dann aus weithin blechern hallenden Lautsprechern Musik, uns gut bekannte Märsche wie "Auf der Heide blüht ein kleines Blümelein...", und dazwischen Appelle: "Hier spricht das Komitéé Freies Deutschland, kommt rüber Kameraden, Euer Kampf ist sinnlos!", dazu Aufzählung, was uns alles an Gutem geboten würde, u.a. pro Woche einmal Geschlechtsverkehr.

Zu elft hockten wir in der Grabensohle und sahen auf die Uhr. Ich kannte keinen von denen, die mit mir gehen sollten. Ein Infanterie=Bataillon hatte sie gestellt, Unteroffiziers=Dienstgrade, die Brust voller Orden. Die Nacht war relativ ruhig, und tatsächlich tönte unvermittelt jenseits der feindlichen Linien, fast auf unserer Höhe die erhoffte Blechmusik herüber. Gerade wollten wir uns auf den Grabenrand schwingen, als aus dem nahen Kiefernwäldchen ein eigener Granatwerfer zu feuern begann. Die Musik verstummte, und dann lagen wir gezwungenermaßen wütend in Deckung. Nachdem es wieder ein wenig ruhiger geworden war, lief ich im Graben zu dem Waldstück, um dem Batterieführer den 'Marsch zu blasen'. Die Granatwerferleute hatten sich schon in ihren Bunker verzogen. Rutschend glitt ich die Leiter hinab und fragte nach dem Verantwortlichen. Ein Oberfeldwebel meldete sich und behauptete, von unserem Auftrag nichts gewußt zu haben. Sie hätten den Lautsprecherwagen erwischen wollen, weil sie das verlogene Spektakel nicht mehr hören könnten. Er sagte mir dann noch seinen Namen, und da stellte sich heraus, daß er der ältere Bruder meines Trauzeugen Rolf Knobloch aus Wolkranshausen war.

Mit einiger Verzögerung - aber Zeit spielte ohnehin keine Rolle mehr -

starteten wir dann doch. Schon vor dem Buschrand war die Wiese pappig; bald patschten wir in Wasser, das immer tiefer wurde. Als es den Rand der Stiefel erreichte, entschloß ich mich, meine Begleiter am Wegrand sichern zu lassen und nur mit einem Feldwebel weiter zu waten. Zu zweit ging das geräuschloser, und mehr Leute nützten doch nichts. Wären Sowjets da gewesen, hätten sie die vordersten von uns mit Sicherheit weggeputzt, ohne daß die Nachfolgenden eingreifen konnten.

Wo die Brücke sein sollte, war eine kleine Lichtung, d.h. eine Wasserfläche, und wir zwei bis zum Bauch darin. Außer Wasser und dahinter den fahlen Ansatz eines leicht ansteigenden Hanges sahen wir nichts und niemand. Vielleicht hätten wir die Brücke tauchend gefunden, womit bei der Dunkelheit die Panzerfestigkeit doch nicht festzustellen gewesen wären. Wir plantschten zurück. Ich löste dann den Spähtrupp auf, ließ mich trocknen und faßte meine Meldung ab, mit der der Kommandeur des Infanterieregimentes offenbar zufrieden war. In meinem Bericht vermerkte ich auch, daß nicht die überschwemmte Brücke das Risiko sein dürfte, sondern das Buschwerk, in dem sich ungesehen feindliche Kräfte sammeln könnten. Die Sowjets waren ja alles andere als zimperlich.

Jedenfalls hatte ich beim Pi.Btl. 24 - im Gegensatz zum Feldbahn=Btl. 502 während der rumänisch/ungarischen Phase - ein reichhaltiges und vom Krieg her gesehen sinnvolles Programm. Es half mir, meinen schlechten Nachgeschmack und die Erinnerung an die Zeit bei der 606 loszuwerden. Ich riß mich nicht darum, mich irgendwie hervorzutun, aber jede außergewöhnliche Gelegenheit kam mir recht. Hatte ich keine Sonderaufträge vom Bataillon, übernahm ich generell den Nachteinsatz der Kompanie. Meistens zog ich, wenn es dämmerte, mit der Kompanie los. Der Weg zur vordersten Linie, für den wir gut eine Viertelstunde benötigten, hatte seine Tücken. Er war zwar nicht vom Feind einsehbar, dieser kannte ihn jedoch von gelegentlichen Einbrüchen her und hatte sich darauf mit Granatwerfern eingeschossen. Das war insofern übel, als man diese Steilbahn=Geschosse nicht wie die Granaten der Feldgeschütze heranröhren oder -jaulen hörte. Hatte man den dumpfen Abschlußknall nicht vernommen, detonierten die Werfergranaten überraschend mit verheerender Splitterwirkung, bevor man sich hinschmeißen konnte.

Das kritische, letzte Wegstück verlief durch ein Gehölz, das bei meinem ersten Gang noch einigermaßen wie ein Wäldchen aussah. Wochen später bestand es nur noch aus Stümpfen und umgestürzten, zerfetzten Stämmen, über die wir klettern und balancieren mußten. Nach einem morgendlichen Feindangriff lagen auch tote Sowjets dazwischen, und eines Abends zuvor löschte dort eine Granatwerfersalve eine ganze Gruppe von uns aus. Bei Tageslicht mußten wir diesen Weg nehmen, wenn wir jedoch morgens, noch bei Dunkelheit zurück marschierten, wählte ich einen anderen Pfad, der durch dichten Fichtenwald auf der Höhe führte. Zum Waldrand hinauf kamen wir an einem gut getarnten SMG in Vorderhangstellung vorbei, das wir in Schützenreihe untergingen. Es war ein eigenartiges Ge-

fühl, wenn das SMG feuerte und die Leuchtspurgarben über unsere Köpfe hinwegzischten.

Munition war, wie gesagt, knapp bei uns. Die Sowjets dagegen schienen keinen Mangel daran zu haben. Sie beharkten bestimmte Abschnitte auf unserer Seite pausenlos. Als wir, um die Wiederholung eines nächtlichen Überraschungsangriffes zu verhindern - ich komme noch darauf -, ein gefährdetes Frontstück verminten, mußten wir einen Hang passieren, der ständig unter feindlichem SMG=Feuer lag. Dabei wanderten die Einschüsse einmal so dicht vor meinen Füßen dahin, daß mir Sand und Grasbrocken wie von einer Pflugschar auf die Stiefel gekippt wurden.

Bei dieser Minenverlegung, meinem vorletzten Auftrag im Kriege, brachte mich der Glaube der 'alten' Pi.=24er an meine Kenntnisse in Verlegenheit. Ich erhielt den Befehl und wurde über meine diesbezüglichen Erfahrungen gar nicht gefragt. Natürlich gab ich mir nicht die Blöße, mein auf Theorie beschränktes Wissen kundzugeben, verzichtete auf Schlaf und unternahm den bei Tage besonders riskanten Gang zu diesem exponierten Graben. Bei der Besichtigung der zu verminenden Fläche erfuhr ich durch Fangfragen von dem Infanterie=Leutnant, wovon ich keine Ahnung hatte. Am Nachmittag verfertigte ich die Minenverlegepläne für die Gruppen, und beim Einweisen der Unteroffiziere konnte ich dann so tun, als ob mir die Sache ganz geläufig wäre.

Da sich auch hier vor unserem Grabensystem eine Senke hinzog, schützte uns die Dunkelheit. Wir mußten nur geräuschlos arbeiten, wobei ich nur störte. Ich blieb bei dem Führer der Infanterie=Kompanie, dem oben erwähnten Leutnant, der mir erzählte, bis jetzt sei er - immer vorn - ohne einen Kratzer durch den Krieg gekommen. Auch sonst spielte ich nicht den Aufseher. Lief alles seinen Gang, tat ich mich ein wenig um. Eine Nacht kann sehr lang sein. Ich vertrieb mir die Zeit mit Geländestudien und verbrachte manche Stunde im Loch eines VB (= vorgeschobener Beobachter) der Artillerie. Einer dieser jungen Leutnants trug einen Gedichtband von Gottfried Benn mit sich herum, den er mir für einen Tag lieh, wie ich ihm meinen Münchhausen. Benn, bis dahin für mich nur Literaturkunde, beeindruckte mich nachhaltig.

An sich müßte ich ein ganzes Kapitel 'Der Krieg und seine kulturelle Funktion' schreiben. Wer weiß, ob ich ohne dieses Erlebnis, die vielen Nächte 'fern der Heimat' und Lazarettaufenthalte meine literarische Ader entdeckt hätte. Ohne mir dessen bewußt zu werden, war ich von meiner rein technischen Neigung weg auf ein völlig anderes Gleis geraten. Wenn mir auch für Besinnliches hier nur wenig Muße blieb, empfand ich deshalb doch keine Unzufriedenheit. Die Harmonie mit der eigenen Umwelt, auch einer harten, kann viel ersetzen. Es mag seltsam klingen, das Leben beim Pi.=Bataillon der 24. ID im Kessel von Kurland entbehrte nicht einer gewissen Poesie. Mir kam es gar nicht wie Realität vor, auch die stets gegenwärtige Gefahr nicht. Ich dachte nicht an unser sicheres Ende, sondern fühlte als Mann unter Männern so etwas wie Erfüllung.

Verpflegungsmäßig ging es uns recht gut, zehn Zigaretten pro Tag plus 1/4 Liter Kartoffelschnaps plus fast täglich ein Frontkämpferpäckchen für alle, die vorn im Einsatz lagen, mit weiteren Zigaretten. Die Süßigkeiten des Päckchens tauschte ich und erhöhte damit ab und an meine Schnapsration auf einen halben Liter. Der Fusel schmeckte schlecht, aber er wärmte körperlich und seelisch, ohne betrunken zu machen. Was wir zu essen bekamen, habe ich vergessen. Der Bauch war voll; das genügte mir. Essen war mir immer eine rein funktionelle Angelegenheit.

Eines nachts hatten wir einen Auftrag, von dem ich nichts Genaues mehr weiß, weil wir nicht zur Ausführung kamen. Gerade bei dem betreffenden Frontabschnitt angekommen - es war der, den wir danach verminnten - brach überraschend eine starke sowjetische Abteilung in unsere vorderste Linie ein. Fast gleichzeitig lenkte schweres Artilleriesfeuer unsere angrenzenden Abschnitte vom eigentlichen Geschehen ab. Ohne unsere, für die Sowjets wohl unerwartete Anwesenheit wäre der Handstreich sicher gelungen. Sie hätten sich festsetzen, Kräfte nachziehen und im Schutze des Dunkels ihre Position ausbauen können. Erst am anderen Morgen wäre die Bescherung für uns zu überblicken gewesen. So bereinigten wir zusammen mit der Infanterie=Einheit den Einbruch sofort. Die nahen Granateinschläge sorgten für eine magisch zuckende Beleuchtung der Szene. Als ich einen Infanteristen anrief, damit er einen gefangenen Sowjetsoldaten zu den anderen Gefangenen brächte, blickte ich kurz in ein Gesicht, das nicht nach 18 Jahren aussah. "Junge," konnte ich mir trotz des Infernos nicht verkneifen zu sagen, "was machen Sie denn hier?" "Dasselbe wie Sie, Herr Leutnant!" grinste er zurück.

Wenige Tage darauf erfolgte nach heftiger Artilleriesvorbereitung ein neuer Einbruch im Morgengrauen. Ich hatte mich gerade in meinen Miniunterstand auf das Rundholz=Reisigbett gelegt, als von der Viekalas=Mühle her das infernalische Dröhnen des Trommelfeuers zu hören war. Nach einer Weile wurde es von anderen Geräuschen abgelöst, und ich zog prophylaktisch meine Stiefel wieder an. Da beugte sich auch schon der Oberleutnant kampffertig zu mir herunter und sagte, wir sollten uns bereit halten. Er ginge mit den Reserven abriegeln.

Zum sofortigen Gegenstoß bei Tage reichten unsere verfügbaren Kräfte nicht. Bis weitere herangezogen waren, wurde es Mittag, und zur Unterstützung unseres Gegenangriffes kam sogar ein Sturmgeschütz, 'Feuerwehr' genannt. Mit ironischem Stolz erzählte man mir, uns stünden ganze drei Sturmgeschütze zur Verfügung. Eines würde möglichst in Reserve gehalten, weil man ja nicht wüßte, was noch passierte. Eines wäre stets in Reparatur, und eines bekämen wir.

Das also rollte an. Unsere Artillerie schoß Sperrfeuer und am Nachmittag waren die Sowjets wieder draußen. Von ihren Gefallenen mußten wir allerdings etliche, die im Holzgemenge des Trümmerwaldes lagen, unbestattet lassen, da ja jeder längere Aufenthalt dort selbstmörderisch war.

Über die Kämpfe an den fernen Fronten wurden wir in Kurland laufend informiert. Im Gegensatz zur Nachrichtenübermittlung, wie ich sie im Südabschnitt der Ostfront kennengelernt hatte, bekamen wir hier fast regelmäßig Zeitungen. Die Wehrmachtsberichte, die meine Heimatstadt Mühlhausen nannten, schnitt ich aus und hob sie auf.

Den Rest eventuell noch vorhandener Illusionen von einer Kriegswende zu unseren Gunsten nahm mir eine Rundfunksendung (entweder hatte unsere Kompanie oder jener schon genannte VB ein Radio). Am 12.4.1945 starb Roosevelt, und am Abend dieses Tages oder kurz danach hörten wir zufällig die Übertragung einer Rede von Goebbels, in deren Verlauf er sagte, der größte Kriegshetzer aller Zeiten werde nun die Früchte seines Wirkens nicht erleben. Goebbels Stimme klang ungewohnt verbittert, und dieses Eingeständnis unserer Niederlage machte mich sehr betroffen. Keine Wunderwaffen mit Aussicht auf Rettung in letzter Minute mehr; das Ende war unausweichbar da!

Auf unsere Stimmung oder Verhalten hatte das keinen Einfluß. Wir wehrten weiterhin Angriffe ab und verbesserten unsere Stellungen, so auch an meinem 23. Geburtstag. Auf dem Plateau oberhalb der im Tal liegenden Mühlenruine von Viekalas, seitlich der zerschossenen Gutsgebäude, sollten wir einen Stützpunkt anlegen. Der Kommandeur des dort eingesetzten Infanterie=Bataillons erwartete uns unten in der Mühlenruine und erklärte mir, was beabsichtigt war. Danach wollte ich mir die Ausführung an Ort und Stelle überlegen. Ich ließ die Männer unten am Weg warten und kletterte mit einem Feldwebel den Steilhang zum Plateau hinauf, das periodisch von sowjetischem SMG=Feuer bestrichen wurde. Oben angekommen, klatschte in den Baum oberhalb meines Kopfes eine Serie SMG=Explosivgeschosse. Sekunden darauf lagen wir wieder unten. Es war ein ziemlich steiler und langer Hang, den wir reflexartig hinabrollten und dann zum zweiten Mal erstiegen.

Die Salvenintervalle wußten wir bald abzuschätzen. Man gewöhnt sich an fast alles, und in der Nacht vom 27. auf den 28.4.1945 ging ich da oben gelassen spazieren wie auf dem Bummel in Mühlhausen. Kurz nach Mitternacht erschien unser Oberleutnant mit Stahlhelm auf und einem Geschenkpackchen in der Hand, um mir zum Geburtstag zu gratulieren, auch im Namen des Kommandeurs. Es rührte mich, daß er damit nicht bis zu meiner Rückkehr am Morgen gewartet hatte.

Wieder ein paar Tage später, es könnte der 1. Mai gewesen sein, bekam jede Kompanie ein Blatt Papier, auf dem eine Ansprache und ein Tagesbefehl von Großadmiral Dönitz, dem neuen deutschen Staatsoberhaupt und Oberbefehlshaber der deutschen Wehrmacht abgedruckt waren. Von Kapitulationsverhandlungen stand nichts darin.

Am 4. Mai 1945 wurden die Reste unseres Bataillons aus dem Viekalas=Abschnitt herausgenommen und in eine ruhigere Gegend verlegt. Ich übernahm die dritte Kompanie und mit dieser einen vorgeschobenen

Stützpunkt, eine Art Insel im Niemandsland. Der Stützpunkt wurde gehalten, um das Einsickern des Feindes in eine von uns uneinsehbare Senke vor der HKL zu verhindern. Nachdem wir im Bataillonsstab ein wenig zusammengesessen und auf dieses und jenes angestoßen hatten, marschierte ich mit meiner neuen, vielleicht noch 30 Mann starken Einheit ab.

Kurz vor Mitternacht erreichten wir unser Ziel, und ich ließ mich bei der Ablösung einweisen. Mit einigen Unteroffizieren stand ich neben meinem Vorgänger auf der Grabenbrüstung und versuchte in dem Dunkel etwas zu erkennen. Es war still hier, nicht einmal das übliche sowjetische Unterhaltungsprogramm tönte durch die Nacht. Nur ein Schuß fiel, den ich aber nicht hörte. Ich spürte nur einen Schlag gegen meinen linken Ellenbogen und sagte "Ich glaube, mich hat's erwischt." Dann lag ich in einem Unterstand mit blutverschmierter Überfallhose, die wir als Kälteschutz trugen, und bekam einen Notverband.

Da ich ziemlich Blut verloren hatte, begleitete mich auf dem Rückweg zum Bataillon ein Gefreiter. Der Gescheiteste war er nicht. Schließlich hielt er an und flüsterte, er hätte die Richtung verloren, es sei möglich, daß wir auf die sowjetischen Linien zutappten. Wir befanden uns auf einem abgeholzten Hang, der bei Tageslicht wie ein Präsentierteller sein mußte.

Im Moment fühlte ich mich ziemlich erledigt. Ich legte mich hin und fiel in fiebrigen Schlaf. Irgend etwas weckte mich im Morgengrauen. Ich zwang mich zur Konzentration, orientierte mich an den Sternen und übernahm die Führung. Es war schon hell, als wir bei den im Hochwald versteckten Hütten des Bataillonsstabes eintrafen. Die Arzhütte war leer. Ich rüttelte ein paar Schläfer wach, aber keiner wußte, wo der Bataillonsarzt steckte. Da platzte mir der Kragen. Mein Fluchen weckte auch den Kommandeur, der an meinem Manneszorn keinen Anstoß nahm. Er grinste mich kameradschaftlich an und meinte, ich sollte mich beeilen, gesund zu werden. Zum Endkampf würde ich gebraucht.

Ein anderer Gefreiter brachte mich später zum Hauptverbandsplatz. Der lag einige Kilometer zurück in einem allein stehenden, düsteren Gebäude aus Stein. Die Atmosphäre ähnelte der in der Ballade 'Nobiskrug' von Münchhausen. Von mehreren Stellen kamen wankende Gestalten, allein, in Begleitung oder Träger mit beladenen Bahren.

Ich mußte nur kurz auf einer Bank im Vorraum warten, bis ich in die 'Metzgerei' geholt wurde, in deren Mitte ein großer Holztisch stand. Ein Sani dirigierte mich zu einem Stuhl und nahm den Notverband ab. Ein müder Arzt sah sich meinen Arm kurz an und registrierte lakonisch: "Durchschuß, nichts drin, Schiene". Dann war er schon beim Nächsten. Ich bekam noch eine Tetanusspritze und wartete dann in einem Sanka, bis der voll war und uns zum Bahnhof Zeren oder Stenden brachte, wo uns ein Lazarettzug aus umgebauten Reichsbahn-Eilzugwagen aufnahm. In einer Unterwegsstation, wo der Zug hielt, sah ich Emmeran Stadler, den ich nach der Waffenschule aus den Augen verloren hatte, über den

Bahnsteig laufen und unterhielt mich kurz mit ihm. Er war hier bei einer Eisenbahn=Spezialkompanie, die den Betrieb der Strecke nach Windau abwickelte. Auch er konnte sich noch auf ein Schiff retten. Ich traf ihn Ende der fünfziger Jahre bei München wieder.

Das Windauer Lazarett, in das ich eingeliefert wurde, lag in Hafennähe. Gemäß Vermerk auf meinem Verwundetenzettel wurde ich am 8. Mai hier neu verbunden. Am selben Tage ließ der Chefarzt nachmittags alle gehfähigen Offiziere zu sich holen und gab die bedingungslose Kapitulation bekannt. Außerdem teilte er uns mit, daß er für alle Lazarettinsassen Platz auf einem im Hafen liegenden Schiff beschafft hätte, das nachts auslaufen würde. Danach erschloß er sich im Nebenraum.

Das Schiff war der Tanker 'Rudolf Albrecht'. Ich kam mit etwa einem Dutzend anderer Verwundeter in die Kabine des Chief, dem 1. Ingenieur, der nicht nur die Überfüllung seiner kleinen Behausung mit Humor nahm, sondern uns auch auf der Überfahrt mit Essen versorgte. Regulär gab es keines, denn auf dem Schiff, dem größten noch in Windau liegenden, drängten sich Tausende von Menschen: Außer uns Verwundeten etliche Reserve=Kampfverbände, vor allem Angehörige rückwärtiger Dienststellen, darunter auch Frauen.

Die Mehrzahl blieb an Land zurück, ganz zu schweigen von den Soldaten der an der entfernten Front eingesetzten Divisionen wie die der 24. ID. Sie hatten sich in ihr Schicksal zu fügen. Der Endkampf fiel aus. Ich wurde nicht mehr gebraucht.

Es dauerte noch eine Weile, bis ich begriff, welchen Dusel ich wieder einmal gehabt hatte: Die zufällige Verwundung zum letztmöglichen Zeitpunkt und deren relative Harmlosigkeit. Kaum einer kam noch mit solch einer Lappalie davon. Explosivgeschosse, die in der letzten Phase des Krieges von den Sowjets vorwiegend verwendet wurden, rissen scheußliche Löcher, da sie beim Aufschlag explodierten.

Gegen Mitternacht des 8.5.1945 liefen wir im Verband mit anderen Schiffen, besser Booten, aus. Der Chief erzählte uns, die Briten hätten mit Funk die Abfahrt untersagt, unsererseits wäre mit "nicht verstanden" geantwortet worden. An Bord ging es gedämpft chaotisch zu. In die wenigen Kabinen hatte man Verwundete und Frauen gepfercht. Die Masse der Übrigen verteilte sich, wo eben Platz war, auf Deck, in den Rettungsbooten und Gängen. Die Gesunden hatten sich aus den freigegebenen Lagern mit Brot, Konserven, Zigaretten, Süßigkeiten oder Spirituosen versorgt. Weil nur ungenügend Lebensmittel an Bord waren, wurden diese nun auf See zur gerechten Verteilung abgefordert. Bei einigen mußte nachgeholfen werden. Die Weigerung eines Zahlmeisters, der sich überreichlich eingedeckt hatte und mehrere Koffer mitschleppte, erregte helle Empörung. Es fehlte nicht viel, daß man ihn ins Wasser schmiß.

Schwierigkeiten bereitete die Toilettenfrage. Die paar Lokusse des Schiffes waren im Nu verstopft. Daraufhin wurden Donnerbalken mit Haltestangen an der Reeling angebracht. Nur die weiblichen Passagiere und die

Verwundeten durften die Klosetts benutzen. Trotzdem stand man dort Schlange, und ich zog dann auch den Donnerbalken im Seewind vor. Einer mußte mich eben halten, damit ich, der vorübergehend Einarmige, beim Hinternputzen nicht in den 'Bach' stürzte.

Daß die Sowjets am 8.5., als der Waffenstillstand schon verkündet war, Windau noch bombardierten, war nicht anders zu erwarten. Daß sie den Konvoi am 9.5. auf See angriffen, überraschte ebenfalls nicht. Die 'Rudolf Albrecht' wie unsere Begleitschiffe hielten ihre Armierung schußbereit und die Landser an Deck desgleichen. Erst in Kiel schmissen wir unsere Waffen und die Verschlüsse der Bordgeschütze ins Wasser.

Da wir in den Kabinen während der Überfahrt von dem, was draußen vor sich ging, erst erfuhren, wenn es vorbei war, lenkten wir uns mit Skat oder Doppelkopf ab. Mit einem Arm konnte ich mich allerdings nur an Brettspielen beteiligen oder an 'Grüne Wiese', indem ich die gezogenen Karten vor mir auf den Fußboden legte. Es tauchte eine Menge Geld auf, und ich erspielte mir eine hübsche Summe davon, nicht wissend, ob ich das Gewonnene je auszugeben in der Lage sein würde.

Nachdem wir Bornholm umrundet und die schwedische Küste vor Augen hatten, fühlten wir uns einigermaßen sicher. Als die 'Rudolf Albrecht' die deutsche Küste nördlich Kiel erreichte, fing jedoch das Theater mit den Briten an, die uns zunächst zurückschicken wollten. Nicht genau erinnere ich mich, wann und wo die Gesunden von Bord durften. Denn zunächst ankerte das Schiff an der Küste nahe Laboe, um dann, begleitet von einem britischen Kriegsschiff in den Kieler Hafen einzulaufen. Und hier lagen wir tagelang.

Nun hatten wir Schwerverwundete an Bord, die baldmöglichst operiert werden mußten, was auf dem Schiff nicht möglich war. Etliche starben noch unterwegs, und die Ärzte hofften, daß man wenigstens die Ausschiffung der zu Operierenden schnell genehmigte. Aber die Briten ließen sich Zeit, ehe sie ihr Placet gaben, so daß weitere starben.

Schließlich waren wir leichter Verwundeten mit der Schiffsbesatzung und den Frauen vielleicht noch 200-300 Personen an Bord. Jetzt wurde das gefährliche Nazischiff erst einmal durchsucht. Auch ohne vorheriges Wissen um den 'Besuch' hätte uns die Brüllerei aufmerksam gemacht. In der Chief-Kabine spielte sich das so ab: Die Tür flog auf und krachend gegen die Wand. Dann stand ein uniformierter Berserker mit einer Reitpeitsche in der Hand im Raum, flankiert von zwei Schwerbewaffneten mit schußbereiter MP. Dahinter sicherten weitere britische Kämpfer. Da wir vergessen hatten, das obligatorische Hitlerbild an der Wand bei Versenkung unserer Waffen denen beizugeben, sprang der Oberbrite als erstes durch das Zimmer und schlug bläffend auf das Bild ein, um dann darauf herumzutrampeln. Das erledigt, schnüffelte er wie ein Bluthund in jede Ecke und hielt vor dem Schrank des Chief. Statt diesen aufzumachen, fuhr er uns, die wir stumm und stehend dem Zirkus zusahen, wütend an: "Open!" Dabei hieb er mit der Peitsche gegen die Schranktür. Er wie-

derholte sein "open" immer wütender, und weil ich befürchtete, er würde den Schrank des Chief demolieren, öffnete ich ihn. Es war ja nichts Besonderes darin, das Schlimmste schmutzige Wäsche.

An diesem Abend machten unsere Damen einen Ausflug vom Schiff. Während des Durchsuchungsspektakels hatten sie sich mit britischen Soldaten verabredet. Abends wurden sie in Booten abgeholt und nachts zurückgebracht. Am anderen Morgen boten sie uns echte Schokolade an. Wir lehnten dankend ab. Die Phase der 'Fräuleins' hatte begonnen, unser Kurswert dagegen war gesunken wie in dem sinnigen Schlager der zwanziger Jahre "Eine Mark und Dollar schwammen auf der See, eine Mark ging unter, Dollar in die Höh'...".

Eines Vormittags darauf wurde überraschend Gottesdienst angesetzt. In der Garnisonszeit hieß es manchmal, wer will, kann gehen, und nur wenige gingen. Diesen ersten Nachkriegsgottesdienst, den man uns bot, besuchten alle bis auf zwei; einer davon war ich. Den jähen Umschwung zu allgemeiner Religiösität begriff ich genauso wenig wie das Verhalten der Damen. Not war der Antrieb dazu nicht, denn für die an Bord Gebliebenen gab es jetzt genug zu essen, und warum plötzlich fromm tun, wenn man es jahrelang nicht gewesen war.

Kaum daß wir es merkten, verschwanden bald danach die Damen von Bord, und Ende Mai lief unser Tanker auf Befehl der Briten mit uns Verwundeten wieder aus. Weit fuhr das Schiff nicht. Nördlich Laboe ging es bei einem Boots- und Pontonsteg vor Anker. Wir verabschiedeten uns herzlich und dankbar vom guten Chief und wackelten auf schwankenden Brettern über das Wasser dem Land zu.

Alle paar Meter stand ein britischer Soldat, und bis wir festen Boden unter den Füßen hatten, waren wir ein wenig ausgeplündert. Nach Gutdünken durchsuchten uns die Briten vorgeblich nach Waffen. Diese fanden sie nicht. So begnügten sie sich mit Wertsachen. Ich hatte nicht mehr als eine Uhr zu verlieren. Am Strand stand mit abgewendetem Gesicht ein junger, britischer Offizier. Zu dem ging ich hin und fragte ihn auf Englisch mit verhaltenem Zorn, ob Plündern jetzt korrekt sei. Er bekam einen roten Kopf und holte mir tatsächlich meine Uhr zurück. Ich tauschte mir später im Lazarett 150 Zigaretten dafür.

Die folgende Nacht verbrachten wir irgendwo im Freien. Ich wickelte mich in mein Cape und fror kaum, da ich auch noch meine blutverkrustete Überfallhose trug.

Am 28. oder 29.5. erreichten wir das Feldlazarett 12, ehemaliges Hotel Schönberger Strand. Das Lazarett war mit Verbandmitteln karg ausgestattet. Ich bekam kurzerhand einen Gips. Darunter nisteten sich mangels Entlausung Läuse ein, was mit der Zeit qualvoll wurde. Auch sonst ging es uns nicht üppig. Zu essen gab es pro Tag ein paar harte, kleine Kekse und eine Tasse Brühwürfelsuppe.

Soweit wir beim Anlandgehen noch Gepäck besaßen, das bei dem Marsch ins Lazarett von den Verwundeten nicht mitgenommen werden konnte,

war es nach Fiefbergen gebracht worden. Wieso ausgerechnet dorthin, weiß ich nicht mehr. Ich besitze aber noch den vom Lazarettchef, einem Oberstabsarzt, unterzeichneten Marschbefehl vom 30.5.1945, demzufolge ich mich mit drei Mann dorthin und zurückbegeben durfte - Grund: Abholen von Verpflegung. Der vermerkte Grund war nur ein Vorwand, denn ohne triftigen, auf dem Marschbefehl vermerkten Anlaß durften wir anordnungsgemäß unseren Standort nicht verlassen.

Zur Durchführung der Aktion brauchten wir ein Fahrzeug, und das Lazarett besaß keines. In der Nähe befand sich aber ein Gut. Dort ging ich hin und bekam ohne Überredungskünste Pferd und Wagen geliehen. Man fragte mich nur, ob ich mit Pferden umgehen könne, was ich ja ohne Lüge bejahen konnte. Bei Rückgabe des Gespannes erlebte ich eine zweite Überraschung. Man rief mich ins Herrenhaus, und nach einer kurzen Wartezeit brachte mir die verlegene Tochter des Hauses einen Teller mit Kartoffeln, Gemüse und Spiegeleiern. Verlegen fühlte ich mich zwar auch ein bißchen, vor allem jedoch gerührt.

In Anbetracht der miserablen Verpflegungslage trachtete die Lazarettverwaltung, die in Genesung Begriffenen baldmöglichst abzuschicken. Das wurde mir am 12.6. zuteil. Auf meinem Entlassungsschein steht "mit Gipsverband (zu) Bewegungsübungen entlassen". Wie ich mit dem dicken Gips üben sollte und was mit meinem Ellenbogengelenk los war, stand in den Sternen. Eine Röntgenuntersuchung fand nicht statt, auch nicht nach der späteren Abnahme des Gipsverbandes. Das Gelenk blieb lange steif. Ich schwamm täglich im Meer, weil der Schmerz beim Versuch, den Arm zu bewegen, im Wasser erträglicher war.

Am 13.6. begab ich mich mit einer zweisprachigen 'Marching-Order' vom Lazarett nach Wisch zur Meldung beim Unterabschnittskommando 5, kurz UAK 5 genannt. Als noch nicht Gesundem wurde mir ein Quartier im Hause eines Viehhändlers in Barsbek zugewiesen. Dort war man über einen Schläfer mehr nicht sehr beglückt, denn alles war gerammelt voll. Nur der Hausbesitzer, ein Obergefreiter noch in Uniform, hatte mit seiner Frau das Schlafzimmer für sich. Wir anderen lagen nachts, wo es Platz gab, in Zimmern und Fluren, wie Heringe auf dem Boden. Meinen Brotbeutel als Kopfkissen und in mein Cape gewickelt, war es mit Gipsarm nicht das Höchste der Gefühle. Als dann die Entlassungen begannen, wurde es bequemer, und einer schenkte mir seinen Pelzmantel, ein Luxusobjekt, das ich bei meiner Entlassung weiter verschenkte.

Weisungsgemäß hatte ich mich nach Abnahme des Gipses beim UAK 5 dienstfähig zu melden. Major Mende, späterer FDP=MdB, wurde sozusagen mein letzter Kommandeur. In seiner 1983 erschienenen Autobiographie schildert er ebenfalls das Lagerleben dort, wenn auch von gehobenerer Warte. Sein Domizil hatte er gleichfalls in Barsbek in einem Hause auf der anderen Seite unserer Straße, etwas ortseinwärts, wo ich ihn ab und an aufsuchte. Ich erinnere mich seiner noch recht gut. Einmal betrat ich morgens sein Zimmer, wo er gerade wie ein kultivierter Mensch an

einem Tisch richtig frühstückte. Mein unerwartetes Erscheinen schien ihm nicht ganz recht zu sein. Ich besuchte ihn ja auch nur dienstlich als Straßenbau=Offizier des 'Wirtschaftsbereiches'.

In dieser Eigenschaft durfte ich mich frei in der Umgebung bewegen. Von einer Kompanie, die in einer Scheune lag und der ich zwecks Verpflegung zugeteilt war, erhielt ich für die Durchführung meiner Aufgabe Freiwillige, von einem Bauern Gespanne zum Materialholen. Damit flickten wir mehr schlecht als recht die nicht asphaltierten, zerfahrenen Wege. Früh morgens, bevor ich zum Kompanie=Antreten ging, marschierte ich täglich an den Schönberger Strand zum Schwimmen, und langsam kam in meinen Arm wieder Leben.

Daß ich hungerte, behinderte mich nicht. Auch an Hunger gewöhnt man sich. Die Älteren zeigten sich weniger unempfindlich. Ging ich durch das von deutschen Soldaten vollgepfropfte Dorf, sah ich überall ältere Soldaten beim Versuch, aus Baumrinde, Wurzeln oder was weiß ich noch alles, eine eßbare Brühe zu kochen.

Unsere Verpflegungseinheit bekam pro Tag einmal Wassersuppe. Durch meine Kontakte zu den Bauern, von denen die meisten sich uns gegenüber freundlich und sehr menschlich benahmen, konnte ich den Speisezettel unserer Feldküche aufbessern. Ich quackelte den Bauern vor, die Straßenarbeiten kämen schließlich dem Dorf zugute, was sie humorvoll akzeptierten und ihnen half, sich zu erinnern, daß sie auf dem Boden ihres Gehöftes einen Sack Sojabohnen oder anderes, an sich als Viehfutter Gedachtes, herumliegen hatten. Das gab dann einen vollen Bauch für die Kompanie.

Seitdem mir wieder eine Aufgabe oblag, fühlte ich mich nahezu prächtig, nicht zuletzt der guten kameradschaftlichen Kontakte wegen. Ortsansässige boten mir eine Bleibe an, wenn ich nicht wüßte wohin. Inzwischen saßen ja die Sowjets als "Befreier" in meiner thüringischen Heimat. Unser Truppenarzt meinte, er hätte noch eine Vitaminampulle übrig, und nach über drei Jahren wurden mir zum ersten Mal wieder die Zähne durchgesehen. Es war schon einiges zu richten, nur haperte es an gutem Material für Füllungen. Die zur Verfügung stehende, zementartige Masse eignete sich nicht für alle Defekte.

Unser Schuhmacher betrachtete eines Tages tiefsinnig meine durchlöcher-ten Stiefel. "Na, dann wollen wir 'mal'", sagte er und besohlte sie mit richtigen Ledersohlen. Zwischen ihm und mir spann sich eine freundschaftliche Beziehung an. Er war ein Altbayer aus Moosburg, bis dahin für mich ein unbekannter Ort. Auch er bot mir an, ich könne jederzeit zu ihm kommen. Ich brauche in Moosburg nur nach dem Schuster zu fragen, falls ich seinen Namen vergessen würde.

Nur mit einem geriet ich in Konflikt, einem älteren Reserve=Leutnant, der im Zivilleben den Beruf eines Bauingenieurs ausübte. Der Streit ging um das Projekt 'Laubhüttenbau' für den Winter. Da nicht sicher war, wann die Entlassungen beginnen würden, sollte Vorsorge getroffen werden.

An sich war mir die Durchführung des Projektes übertragen. Der versierte Ingenieur meinte aber, dazu mangle es mir an Erfahrungen, und er legte sich mächtig ins Zeug, mich abzudrängen. Als durchsickerte, wir Pionieroffiziere könnten in Hamburg bei guter Bezahlung Aufräumkommandos übernehmen, bearbeitete er mich, diesem vagen Angebot nachzukommen, was ich jedoch unterließ.

Vielleicht lag der Grund für das penetrante Bemühen des Bauingenieurs bei der Laubhüttensache in einer Art Arbeitspsychose. Es gab ja nur für wenige etwas zu tun, und die Tage zogen sich lang hin. Um die Zeit zu füllen, bildeten sich daher im Lager Zirkel für alles Mögliche: Sprachen lernen, Literaturvorträge oder Musizieren. Ich nahm an nichts teil, weil ich mich in meiner Freizeit - sofern ich Papier hatte - als Dichter betätigte und Notizen über meine Erlebnisse anlegte.

Ein Ereignis überstrahlte den Gefangenenalltag. Ein junger Soldat und ein Flüchtlingsmädchen heirateten oder verlobten sich. Sie waren der Mittelpunkt eines bunten Abends mit artistischen, witzigen und musikalischen Darbietungen. Früher saßen die Offiziere bei solchen Gelegenheiten vorn, seit der Kapitulation hinten; seitdem wurde auch wieder durch Handanlegen an die Kopfbedeckung begrüßt.

Mittlerweile hatten die Entlassungen vorrangig derer begonnen, die in der Landwirtschaft oder im Bergbau tätig und in den Westzonen beheimatet waren. Da die Briten uns offenbar gern alle los sein wollten, nahmen sie ihre Vorschrift zu wahrheitsgemäßen Angaben nicht genau. Eine Heimatanschrift im Westen, auch eine fingierte, ließen sie gelten, und so kam ich eines Tages auch zur Entlassung. Am 24.7.1945 ließ ich mir vom Adjutanten des Regimentes 293 eine beglaubigte Abschrift meiner Auszeichnungen anfertigen, die den Stempel der Panzer-Jäger-Abteilung 245 trägt. Mein Soldbuch mit weiteren Utensilien deponierte ich, wohl verpackt, bei der Wirtin des Barsbeker Kruges. Wir wußten ja nicht, worum man uns bei der Entlassung noch erleichtern würde.

Die Entlassungssammelstelle 7 der Korpsgruppe von Stockhausen händigte mir mit Datum vom 27.7.1945 eine Bestätigung meiner finanziellen 'Rechtsansprüche' aus, ein Blatt Papier ohne Wert, das mich auch nicht interessierte. Geld besaß ich vom 'Grüne=Wiese'=Spiel auf der 'Rudolf Albrecht' genug. Im übrigen war ich froh, einigermaßen heil davongekommen zu sein, und die 'Aussicht, den 'Dank des Vaterlandes' in den Rauch zu schreiben, bedrückte mich - wie andere - weit geringer als die Vision um des Reiches Zukunft und meiner Heimat.

Als mein letztes Kommando führte ich eine Kompanie zu Entlassender Richtung Neustadt. Da es bis zum Neustädter Entlassungslager runde 60 km und viele von uns ziemlich entkräftet waren, erfolgte der Marsch in zwei Tagesetappen. Die Zwischenstation in einem Wäldchen, wo wir übernachteten und betreut werden sollten, fanden wir unfertig und einsam. Die angefangenen Laubhütten zeigten sich so wenig einladend, daß wir lieber im Freien schliefen.

Im eingezäunten Lager Neustadt erkannten wir als erstes, daß unsere Ärgernisse im Vergleich zur Behandlung, die Waffen-SS-Angehörigen zuteil wurde, bagatell waren. Bei unserer Ankunft wurden in einer Ecke des Lagers SS-Soldaten von einem wohlgenährten Offizier in britischer Uniform regelrecht geschunden. Der fette, deutschsprechende Brillenträger ließ die offenbar obligatorische britische Reitpeitsche nicht nur durch die Luft sausen; ringsum standen mit schußbereiter MP Bewaffnete und sahen zu. Wie wir erfuhren, handelte es sich nicht um KZ-Bewachungsmannschaften, sondern um ehemalige Kampfeinheiten, die hier täglich übel schikaniert wurden.

Uns gewöhnlichen Wehrmachtsangehörigen gegenüber benahmen sich die Briten teils gleichgültig, teils von herablassender Jovialität. Wir durchliefen mehrere Stationen, wurden flüchtig von Ärzten begutachtet, mußten Fragebogen ausfüllen und erhielten schließlich zwei Dokumente in Englisch mit deutschem Text daneben oder darunter. Manches in diesen Scheinen weckte die Spekulation, man würde auf uns für eine militärische Verwendung zurückgreifen, so die Einträge 'fit' und 'tauklik'. Andere Rubriken blieben offen, so die des Aufenthaltes unserer Truppenteile. Der meine verrottete ja wohl irgendwo in sowjetischen Gefangenenlagern.

Am 2.8.1945 war ich wieder Zivilist, die Hoheits- und Rangabzeichen von der Uniform abgetrennt. Mit 40,-- Mark Entlassungsgeld und spärlicher Nahrung versehen, nahm uns ein bereitstehender Güterzug auf, der uns nach Kassel brachte. In den knapp zwei Wochen, die wir für die Reise brauchten, verkümelten sich einige unterwegs. Wir übrigen hatten bald nichts Eßbares mehr und hungerten. Bei uns befand sich ein Ritterkreuzträger, der seinen 'Bonbon' noch besaß. Er hing ihn sich um und ging schnorren, als unser Zug einmal stundenlang auf dem Nebengleis eines ländlichen Bahnhofes stand. Tatsächlich kam er erfolgreich zurück. Der Nimbus eines Ritterkreuzträgers galt eben noch, desgleichen Gemeinschaftsgeist, der erst später, Dank einer vortrefflichen Umerziehung auf der Strecke blieb.

Dann stand ich wie vor fünf Jahren nach meiner ersten Heimkehr 1940 wieder im Kasseler Bahnhof, aber das Rad der Geschichte hatte sich erkennbar gedreht. Überall Trümmer und Verwahrlosung, kein Gedanke, jemanden anzurufen, damit er mich mit dem Auto abhole. Ich war zufrieden, mich hinter Bettenhausen auf einen Güterzug Richtung Eschwege, das ich als Wohnsitz angegeben hatte, schwingen zu können.

7. Nachdenklicher Rückblick, Reserveübung beim Pi.=Lehr=Rgt. München und von den Schwierigkeiten, ein Buch über die Eisenbahnpioniere zu schreiben.

Von dem Hundert meiner guten Kameraden blieb mir über den Krieg hinaus eigenartigerweise nur ein Freund, jener mehrfach erwähnte Axel Mattil. Aber er hatte seine Heimat nicht verloren wie ich. Nach seiner Rückkehr übernahm er die väterliche Fabrik, wurde Bürgermeister und ein viel beschäftigter, erfolgreicher Mann. Eines Tages waren auch wir wieder Fremde.

Noch ein zweiter Freund wäre hinzu gekommen, unser neuer Bataillonsarzt, den wir in Ungarn bekamen. Ihn kannte ich nur kurz, und ich weiß nur noch seinen Vornamen Friedrich. Als ich nach dem Kriege seine Frau besuchte, erfuhr ich, daß er, bald nach unserer Auflösung, im slowakischen Raume fiel.

Auch den Namen jenes Obergefreiten, mit dem ich allerlei erlebte, habe ich vergessen, und von Oberfeld Treger weiß ich nur noch den Nachnamen. Tagelang bin ich mit ihm durch die Steppe geritten oder gefahren, nächtelang saß ich mit Feldwebel Georgi zusammen. Sie waren mir mehr als gute Kameraden, und was weiß ich von ihnen als Mensch? Nichts, gar nichts! Ich habe mir auch nichts Persönliches über sie notiert. Ihre Existenz war für mich eine Selbstverständlichkeit, die mir keiner Notiz notwendig erschien. Wir haben uns gegenseitig auch von Familienproblemen erzählt. Es rutschte zum einen Ohr hinein und zum anderen hinaus, vielleicht deshalb, weil die ferne Welt des Privaten für uns draußen ohne Realität war.

Zufällige Begegnungen mit ehemaligen Kameraden hatte ich noch mehrere. Von jener mit dem Unteroffizier, der sich in Nikolajew den Fuß verletzte, berichtete ich schon. Auch einen Stabsfeldwebel der 606 traf ich in München, ohne daß wir uns viel zu sagen gehabt hätten. Andererseits 'erkannte' man sich noch, und manche Ärzte, die ich konsultierte, weigerten sich noch nach der Währungsreform, von mir eine Bezahlung ihrer Hilfe anzunehmen.

Gern würde ich einen Kameraden des Pi.Btl. 24 gesprochen haben, sofern welche davon die Gefangenschaft überlebten. Auch die Frage beschäftigt mich immer noch, was aus den Insassen jenes Lazarettzuges geworden ist, der kurz vor der Brückensprengung in Bessarabien an Treger und mir vorbeigefahren war. Darauf oder auf andere Fragen werde ich wohl keine Antwort erhalten bzw. finden. Das Ende, wie es 1945 über uns hereinbrach, von gewissen Leuten als "Befreiung" bezeichnet, hat andere Akzente gesetzt. Die uns betreffenden Schicksalsschläge wurden verdrängt.

Daß sich eine 'Kameradschaft ehemaliger Eisenbahnzioniere' gebildet hatte, erfuhr ich erst viele Jahre später. Sander, der in den fünfziger Jahren Kontakt mit mir aufnahm - wie ebenfalls schon berichtet -, erzählte mir nichts davon. Ich hätte mich ja interessiert zeigen können, und aus guten Gründen wäre ihm das wohl nicht recht gewesen.

Ich lernte aber eine Reihe ehemaliger Offiziere anderer Waffengattungen kennen, zu denen ich freundschaftliche Beziehungen unterhielt, und einer dieser, schon älter und von hohem Rang, wollte mich bewegen, beim Aufbau der Bundeswehr mitzumachen. Das lehnte ich dankend ab, jedoch zu einer Reserveübung entschloß ich mich 1960. Im Münchner Pionier-Lehr-Regiment war ich der erste, freiwillige Reserveoffizier, was verwaltungsmäßig einiges Kopfzerbrechen bereitete. Man war sich auch über den Grund meiner Übung unsicher. Da noch Mangel an Offizieren herrschte, dachten einige, ich wolle aktiv werden. Nein, mich trieb nur die Neugier eines Mannes, der einmal mit Überzeugung und gern Soldat gewesen war.

Eigentlich handelte ich unklug. Wäre ich zur Bundeswehr gegangen oder hätte ich eines der beiden früheren Angebote akzeptiert, in angemessener Position Staatsdiener zu werden, wären meine Kriegsjahre in materieller Hinsicht keine verlorene Zeit gewesen. Ich nahm lieber das hin und blieb auf Distanz zur BRD, von der ich mir bis heute noch nicht klar bin, wessen Staat sie eigentlich ist. In zunehmendem Maße kam ich mir wie ein Fremdarbeiter vor - mit Wahlrecht, das mir allerdings vorwiegend Kopfzerbrechen bereitete.

Etwa ein Dutzend Jahre nach meiner Übung drängte es mich, im Rahmen unseres Verlages ein Buch über Eisenbahnzioniere zu bringen. So suchte ich - ohne Erfolg - kompetente Autoren; es blieb bei Korrespondenz und halben Zusagen. Da erschien unvermittelt Karl Sander wieder auf der Bildfläche. Ich war erschrocken, als ich ihn sah. Er machte einen zerfahrenen, wirren Eindruck und sah schlecht aus. Immerhin hatte er ein Manuskript dabei und erwartete, daß ich mich sofort entschied, was ich natürlich ablehnte. Widerwillig ließ er es mir zur Prüfung da, ausgenommen einen Teil, den er mir erst geben wollte, wenn der Vertrag unterschrieben sei. Ich verstand. Dieser Teil enthielt nichts Gutes über meine Person.

Viel Zeit ließ mir Sander nicht. Er warnte mich auch, sein Manuskript heimlich abzudrucken. Die Warnung war, von meiner Kenntnis des Urheberrechtes abgesehen, völlig überflüssig. Die Geschichte seines Kriegseinsatzes wäre nur zu veröffentlichen gewesen, wenn sie von Schwulst befreit und überarbeitet worden wäre, was Sander mangels Einsicht nicht gestattet hätte, wie ich mir das auch nicht aufladen wollte. Neben Stilistischem wären zudem auch sachliche Fehler zu bereinigen gewesen. Das schrieb ich Sander und schickte ihm seine Mappen zurück.

Abermals rund ein Jahrzehnt später erschien im Motorbuch-Verlag das Werk 'Heeresfeldbahnen', woraus ich bereits zitierte. Da wir eng mit diesem Verlag zusammenarbeiteten, gemeinsam ausstellten usw., beka-

men wir stets die Neuerscheinungen, so auch diese. Zu meiner Verblüfung entdeckte ich darin Teile des mir bekannten Manuskriptes. Sie waren vom Herausgeber, dem vielseitigen Büchermacher Alfred B. Gottwaldt überarbeitet, worauf er bereits im Vorwort hinweist. Die sachlichen Falschangaben stehen allerdings genauso da, wie ich sie vom Originalmanuskript kannte.

Ich werde zweimal genannt und zwar im Zusammenhang mit dem Einsatz der Feldbahnkompanie auf der Taman=Halbinsel, wo die Leutnants Gastmeier, Krüger und meine Wenigkeit Sander eher eine Belastung gewesen wären, da "im Eisenbahnwesen kaum unterwiesen und völlig unerfahren." Nach Sander hatten wir alle drei gerade die "Kriegsschule absolviert", was auch nicht stimmte. Gastmeier besuchte den 11., Krüger den 12. und ich den 13. Fahnenjunker=Lehrgang, und als die Arbeiten auf der Taman=Halbinsel begannen, trat ich gerade den Gang zur Wafenschule an.

Meine Person betreffend enthielt die Passage drei Falschangaben, und zwei davon empfand ich als nicht gerade ehrenvoll. So schrieb ich der neuen Leitung des Motorbuch=Verlages und bat um Berichtigung. Statt einer kollegialen Antwort kam der lakonische Brief eines Anwaltes. Es ging dann noch etwas hin und her, bis wir schließlich vor den Schranken des Gerichtes landeten. Ich hatte eine einstweilige Verfügung beantragt, da Fehlerberichtigungen im Verlagswesen bei wissenschaftlichen und ernstzunehmenden Sachbüchern üblich sind. Mußte ein Verlag in einem Buch doch gar eine Stelle schwärzen, weil hier die Zahl der bei Wackersdorfer Demonstrationen verletzten Polizisten falsch sein sollte, obwohl diese Zahl zuvor mehrfach und unbeanstandet öffentlich genannt wurde. Geht es um das Recht von Polizisten, gelten bei uns offenbar strengere Regeln. Der Staat braucht sie ja.

Mein Antrag wurde abgelehnt. Unter anderem meinte der Richter, Sanders Beitrag sei eine Zitierung und für Fehler darin kein Verlag verantwortlich. Ich wies den Richter darauf hin, daß es bei der Länge der Beiträge und unzureichender Kennzeichnung keine Zitierungen seien, außerdem Änderungen, wie zugegebenermaßen vorgenommen, bei Zitierungen nicht statthaft; zudem sei Sander unter den Co-Autoren aufgeführt. Es nützte nichts. Offenbar ist die akademische Bildung heute nicht mehr so gut, daß man die Grundregeln wissenschaftlichen Arbeitens lernt und Rechtsauslegung mehr denn je Ansichtssache ist. Der Richter tröstete mich ob meiner Niederlage, ich könne an geeigneter Stelle meines Buches die Berichtigung selber vornehmen. Er fragte sogar den Gegenanwalt, ob das erlaubt sei.

Aus verschiedenen Gründen, auch weil über die Eisenbahnpioniere nichts rechtes zustande gekommen war, hatte ich mich nämlich doch aufge-
rafft, wenigstens meine Erinnerungen mit einigen sachdienlichen Ergänzungen zu verfassen. Im Wesentlichen war mein Manuskript zur Zeit des Prozesses bereits fertig. Es fehlte nur noch an der Ausstattung sowie

Klärung einiger Fakten. Merkte ich doch bei der Niederschrift, wie lückenhaft selbst mein gutes Gedächtnis ist, trotz der Möglichkeit, auf Briefe, Notizen und weitere in persönlichem Besitz befindliche Unterlagen zurückgreifen zu können.

Zur Präzisierung meiner Erinnerungen erwies sich als notwendig, mir die zugehörige Geographie vor Augen zu führen. Distanzen, Himmelsrichtungen sowie örtliche Besonderheiten hatte ich nicht immer notiert und nur noch verschwommen im Kopf. Geblieben waren mir lediglich meine Ungarnkarten. Die Suche nach geeignetem Kartenmaterial über Rußland und Rumänien verlief bei deutschen Dienststellen negativ. Alles alte Kartenmaterial mit günstigem Maßstab sei teils vernichtet, teils überdruckt, teils zu Schmierpapier verarbeitet worden. Auf Umwegen bekam ich dann doch das Gewünschte, außerdem aus Privatbesitz eine Informationsmappe 'Rumänien' der Deutschen Wehrmacht. Diese Mappe enthielt Broschüren und Karten verschiedener Thematik: Wirtschaft, Verwaltungsgebiete, Verkehrswege, Volksgruppen u.a.m. Für mich war die Entdeckung dieser Mappe, die ich leider nur kurz zur Ansicht erhielt, schon deshalb interessant, weil ich es damals als großes Manko empfand, auch als Soldat uninformiert in fremde Länder zu kommen.

Schließlich waren noch Wissenslücken hinsichtlich der Zusammenhänge mit militärischen und politischen Vorgängen zu füllen. Bei der Menge der damaligen Ereignisse werden die unbedeutenderen in den einschlägigen Abhandlungen kaum erwähnt. So war es zum Teil recht mühselig, mir die nötige Information zu beschaffen, die mich dann in einigen Fällen zur Korrektur meiner Sicht zwang. Alles in allem war es ein zähes Stück Arbeit, diese lang zurückliegende Etappe meines Lebens gründlich, ehrlich und im Sachlichen auf Richtigkeit geprüft aufzuschreiben.

Spreche ich noch die Hoffnung aus, daß gewisse drastische Passagen meiner freimütigen Aufzeichnung und von der Zeitlinie abweichende Gedankengänge nicht allzu sehr schockieren. Ich bitte auch um Nachsicht, wenn mein abschließendes Gedenkwort nicht wie üblich ausfällt und an sich nicht zum Thema Eisenbahnpioniere paßt. Deren Opfer haben, wie alle Toten des Krieges, ihren, sie ehrenden Gedenkstein. Es dürfte daher kaum nötig sein, noch einen Kranz, verbunden mit den Worten über die Schrecklichkeit des Krieges anzubringen. Was aber auch in meiner Niederschrift zu kurz kam, will ich hier nachholen: Die Erinnerung an unsere vierbeinigen Kameraden. Unverblaßt sind mir die Bilder des stummen Leidens tödlich verwundeter Pferde am Wegesrand geblieben. Den Blick dieser Tiere, deren qualvolles Ende wir nur abkürzen konnten, werde ich nie vergessen. Ihre Dienste waren für uns genauso überlebenswichtig wie die der Eisenbahnen, und es gibt ja auch eine Wortbrücke von den Pferden zu den Lokomotiven. Nur ist eben die Kreatur nicht eisern - sie fühlt den Schmerz wie wir Menschen, ohne schuldig zu sein oder zu begreifen wofür und warum.

TEIL II

von

E r i c h H e r m a n n

1. Wie ich statt Sportlehrer Eisenbahnpionier=Offizier wurde und den Ausbruch des 2. Weltkrieges erlebte.

Beginne ich meine Erzählung mit dem Abitur, das ich an der Oberrealschule in Rheydt ablegte. Bemerkenswert ist im Vergleich zu heute, daß wir nur fünf Klassenkameraden waren, die am 4.3.1936 ihr Reifezeugnis erhielten. Ab April leistete ich meine Arbeitsdienstpflicht in Bobersberg nahe Krossen an der Oder ab, wo wir auch beim Bau eines neuen Kraftwerkes halfen.

Am 14.10.1936 wurde ich zur 1. Kompanie des Pi.Btl. 48 nach Breslau einberufen, und das brachte eine Wende in meinem Leben. Ursprünglich wollte ich nämlich Sportlehrer werden. Nach Beendigung meiner Grundausbildung entschloß ich mich jedoch, die militärische Laufbahn einzuschlagen. Ich meldete mich als Offiziersanwärter, bestand die psychotechnische Prüfung und wurde zum Fahnenjunker ernannt.

Am 14.7.1937 kam ich zur 2. Kompanie des gleichen Bataillons und besuchte vom 16. Oktober bis zum 3. Juli des nächsten Jahres die Kriegsschule in Hannover. Anschließend nahm ich am Oberfähnrich=Lehrgang der Pionierschule I teil. Danach, am 12.8.1938, wurde ich zum Pionier=Lehr=Bataillon 2 nach Sperenberg versetzt, womit ich Eisenbahnpionier geworden war.

In diesem Sommer spitzte sich die Lage in der nach dem Ersten Weltkrieg aus mehreren Völkerschaften gebildeten Tschechoslowakei zu. Schon im April 1938 hatte Henlein, der Führer der zahlenmäßig starken Sudetendeutschen Volksgruppe unter Berufung auf das Selbstbestimmungsrecht der Völker Eigenständigkeit gefordert und dafür bei seinem Besuch in London Mitte Mai viel Verständnis gefunden. Die Mobilmachung der tschechischen Regierung am 20.5.1938 unterband vorübergehend eine Lösung des Problems. Nach einigem Hin und Her war schließlich das Münchner Abkommen vom 29.9.1938 getroffen worden, wobei sich der französische Ministerpräsident Daladier, der britische Premierminister Chamberlain, Mussolini und Hitler dahingehend einigten, die deutsch besiedelten tsche-

chischen Gebiete Böhmens, Mährens und Oberschlesiens dem Deutschen Reich anzugliedern. Die polnischen, ungarischen und slowakischen Forderungen sollten später geprüft und geklärt werden.

Am 1.10.1938 begann der Einmarsch deutscher Truppen in das Sudetenland. Am gleichen Tage wurde ich zum Leutnant befördert und nahm kurz danach mit dem vorgenannten Lehr-Bataillon an der Besetzung des Sudetenlandes teil.

Zuvor, im März 1938, hatte es noch ein welthistorisches Ereignis gegeben, den 1919 von den Westalliierten verweigerten Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich, für mich insofern von persönlicher Bedeutung, als ich am 9.11.1938 zur zweiten Kompanie des Pi.Btl. 56 in Korneuburg bei Wien versetzt wurde. Dort leitete ich vornehmlich die Rekrutenausbildung, während der die Soldaten auch Fähren und Brücken bauten und mit der Handhabung von Geräten und Maschinen vertraut gemacht wurden.

Kompaniechef war Oberleutnant Bischof, ein auf der Akademie Wiener Neustadt technisch ausgebildeter Offizier. Seine besondere Vorliebe galt dem Roth-Wagner-Gerät, einer in Österreich entworfenen und entwickelten Kriegsbrücke für Eisenbahnen, die bereits im Ersten Weltkrieg erfolgreich Verwendung gefunden hatte. Der besondere Vorteil dieses Brückengerätes bestand in der Handhabung. Jeder der verlegten eisernen Teile konnte auch in schwierigem Gelände mit Menschenkraft transportiert werden, und das Gerät ermöglichte Brückenbauten bis zu dreigeschossiger Höhe.

Doch zurück zu den politischen Ereignissen, deren Folgen wir bald zu spüren bekamen. Hitler nutzte die Spannungen zwischen Tschechen und Slowaken, um deren Unabhängigkeitserklärung zu erreichen und als weitere Folge aus der Rumpftschechei das Reichsprotectorat Böhmen und Mähren zu schaffen. Die Ungarn nahmen die Gelegenheit wahr, sich im März 1939 die Karpaten/Ukraine anzueignen, und die Polen im September das Gebiet westlich der Olsa, einschließlich Oderberg.

Um diese Fläche von rd. 900 km² und einer Viertelmillion teilweise polnischer Bevölkerung war es schon zwei Jahrzehnte zuvor zum Streit mit den Tschechen gekommen. Da jedoch die Westalliierten - auch Frankreich, das sich sonst bei Übergriffen des nach 1918 wieder gegründeten polnischen Staates stets auf dessen Seite stellte - die neu entstandene Tschechoslowakei nicht verärgern wollten, hatte man die Polen zum Teilungsvertrag vom 28.7.1920 gedrängt. Demzufolge war die Olsa Grenzfluß zwischen Polen und der Tschechei geworden. Das vormalig zu Österreich gehörende Oderberg, wichtiger Eisenbahnknoten, hieß nun Bohumin und war deutsch/tschechischer Grenzbahnhof der wichtigen Strecke Breslau-Oppehn-Prerau (Prerov)-Lundenburg-Wien. Unmittelbar südlich und östlich der Bahnlinie Beuthen-Ratibor-Annaberg/Oderberg, Teilstück vorgenannter Relation verlief seit 1921 die deutsch/polnische Grenze, und mit der

polnischen Annektion des westlichen Olsa=Gebietes im September 1939 kamen Oderberg, in Bogumin umbenannt, und etwa 7 km der Strecke nach Lundenburg, unter polnische Hoheit. Zwischen Oderberg und Lundenburg gab es für fast ein Jahr fünf Grenzbahnhöfe, da die Strecke von polnischem durch sudetendeutsches und Protektoratsgebiet führte.

Diesen geschichtlichen Streifblick habe ich eingeschoben, weil jene Vorgänge kaum bekannt sind und in Geschichtsbüchern gar nicht oder nur sehr ungenau erwähnt werden. Ebenso sind die Gebietsveränderungen dieses Raumes, die ja nur für ein Jahr Bestand hatten - 1945 wurde die Olsa wieder zum Grenzfluß - auch in allgemeinen Kartenwerken nicht eingezeichnet. Es könnte daher unverständlich sein, wieso sich bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges die im nächsten Kapitel erwähnten Orte Oderberg und Freistadt in polnischer Hand befanden und nicht seit dem Münchner Abkommen in deutschem Einflußgebiet lagen.

Als im Sommer 1939 die politische Lage wieder einmal prekär wurde - diesmal ging es um Danzig und den polnischen Korridor, der seit 1919 Ostpreußen vom Reich trennte -, verlegte somit unser vollmotorisiertes Korneuburger Bataillon am 20.8. nur nach Prerau und in Bereitschaft. Von Prerau bis zur polnischen Grenze war es dann nicht mehr weit, und bis zum Kriegsausbruch und unserem Einsatz, zunächst im Olsa=Gebiet, dauerte es auch nur noch Tage.



Die 2./56 auf dem Landmarsch <II>

2. Erkundungen und Wiederherstellung der Olsa- und Weichselbrücke bei Sandomierz als Kompanie=Offizier der 2./Eisb.Pi.Btl. 56.

Am 1.9.1939 begann der deutsche Angriff auf Polen, nachdem Hitler den am 26.1.1934 geschlossenen Nichtangriffs- und Freundschaftspakt mit Polen am 28.4.1939 gekündigt hatte. In unserem Raume kam es zu keinen nennenswerten Kampfhandlungen. Wir verlegten nach Oderberg und erkundeten von hier aus den Zustand des Eisenbahnnetzes der Umgebung, unser Chef und Leutnant Gramanitsch die gesprengte Oderbrücke vorsichtshalber als Eisenbahner getarnt.

Die Brücke über die Olsa östlich Oderberg fanden wir als totalen Trümmerhaufen. Noch ohne Erfahrung konnten wir uns nicht vorstellen, wie daraus wieder eine Brücke werden sollte.

In Freistadt an der Nebenbahn Petrowitz-Karwin begrüßte uns ein kleines Festkomitee in deutscher Sprache und bat uns, die Sprengladungen an einer Straßenbrücke zu entfernen, was wir natürlich auch erledigten.

Nur einmal hatten wir Feindberührung. Wir kamen von einem unzerstörten Bahnhof voller Wagen und Lokomotiven zu unserem Beiwagen=Krad



(= B=Krad) zurück, mit dem wir die Erkundung durchführten, als wir auf der tiefer liegenden Straße eine Kolonne polnischer Soldaten sahen. Wir gingen in Deckung, bis sie außer Sicht waren. Kurz danach folgte noch eine Nachhut auf Fahrrädern und machte an einem Kiosk Rast. Diese Gelegenheit nutzten wir, die Polen zu überrumpeln und gefangenzunehmen. Es waren ein Unteroffizier und elf Mann, die wir samt ihren Fahrrädern, die uns noch sehr nützlich sein sollten, nach Freistadt brachten.

Noch in derselben Nacht erhielt ich vom Btl.=Kommandeur Major Block den Auftrag, die Weichselbrücke bei Chybie zu erkunden und, falls noch möglich, eine Sprengung durch polnische Soldaten zu verhindern. Es stellte sich später heraus, daß unsere Gefangenen vom Vortag der Trupp gewesen war, der diese Brücke sprengen sollte.

Mit kleinem Sturmgepäck, Handwaffen und -granaten ausgerüstet, fuhren wir - ein Feldwebel, sieben Mann und ich - mit LKW und B=Krad bis zur zerstörten Olsabrücke, der LKW blieb hier zurück. Das B=Krad hoben bzw. schoben wir durch eine flache Stelle der Olsa, die wir bereits in den Vortagen ausgemacht hatten. Dann ging es im Fußmarsch unter wechselweiser Benutzung des B=Krads bis Freistadt nördlich Teschen,



oben: Die zerstörte Oderbrücke <II>
unten: Der Bahnhofsvorsteher von Oderberg, li. Lt. Grammanitsch,
re. Olt. Bischof für die Erkundung als Bahnbeamte getarnt <II>



und ab dort mit den Beutefahrrädern weiter. Da in Feindesland, fuhren wir ohne Licht, nur zur Orientierung und kurz schalteten wir es manchmal ein. So wären wir am Fuße einer Gefällstrecke beinahe in einen 6-7 m tiefen Sprengtrichter gestürzt, offenbar eine von den Polen mit viel Munitionsaufwand zu Sperrzwecken gesprengte Bachbrücke. 200 m bachabwärts fanden wir eine alte Holzbrücke, über die wir das B=Krad brachten.

Gegen 4 Uhr stießen wir auf die zur Weichsel führende Bahnlinie, ließen das B=Krad stehen und gingen vorsichtig hintereinander am Fuße des Bahndammes weiter. In der Morgendämmerung sahen wir die unversehrte Brücke vor uns, beidseitig anscheinend von Posten bewacht. Wir beschloßen, uns zu teilen: Zwei Mann und ich die Weichsel zu durchschwimmen und jenseits des Flusses anzugreifen, der Feldwebel mit zwei Mann diesseits, der Rest der Gruppe mit dem MG notfalls Feuerschutz gebend. Der Angriff sollte auf ein verabredetes Zeichen gleichzeitig losgehen.

Die Überraschung gelang vollständig, aber es waren auch nur insgesamt zwei Posten, dazu Volksdeutsche, froh ihrer Aufgabe ledig zu sein. Sie erzählten uns u.a., am Tage zuvor hätten sie bereits deutsche Panzer gesehen. Im übrigen war die Munition zur Sprengung der Brücke in der Nähe gelagert, und ich bezweifele, daß die beiden Volksdeutschen zum fachgerechten Einbau mit wirksamer Sprengung fähig waren.

Zur Sicherung ließ ich den Feldwebel mit fünf Mann an der Brücke. Ich fuhr mit dem B=Kradfahrer und meinem Burschen, der mit von der Partie war, zur Kompanie zurück. Für unsere erfolgreiche Aktion erhielten der Feldwebel und ich kurz danach das EK II.

Wenige Tage darauf wurde ich zum Kommandeur befohlen, wo ich mit zwei Zivilisten bekannt gemacht wurde, zwei in Aussehen und Art unterschiedliche Typen: Der eine, ein Dr.Ing. aus Berlin, im nadelgestreiften blauen Anzug, farbiger Weste, daran eine breite goldene Kette mit goldener Uhr, am Finger ein schwerer Siegelring und auf der Nase ein ebensolcher goldener Kneifer. Der andere, ein drahtiger Dipl.Ing. aus Graz, in Lederhosen und Bergschuhen, Leiter von Baustellen am Obersalzberg.

Nach kurzer Begrüßung erhielt ich vom Kommandeur den Auftrag, die Herren zu den Jablunkapaß-Tunnels zu fahren, die beide gesprengt sein sollten. Mit meinem Fahrer hatte ich für militärischen Schutz zu sorgen. Zwar wäre das Gebiet bereits feindfrei gemeldet, was aber bei dem bergigen und waldbedeckten Gelände nicht unbedingt zutreffen mußte.

Daß beide Herren auf ihren Gebieten Experten waren, steht außer Zweifel. Ich habe viel von ihnen lernen können. Dennoch kam bei dieser Erkundungsexpedition nicht viel heraus, denn zur Räumung und Wiederherstellung der Tunneldurchfahrten hätte es Monate gebraucht. Deshalb blieb als Lösung nur Neutrassierung einer Umfahrung des Bergmassivs, auch wenn der Umweg beträchtlich sein würde.



Die Dunajecbrücke westl. Tarnow. Da die Brücke nur angesprengt war, wurde sie auf Schwellenstapel angehoben, ausgeglichen und dann auf gerammte Joche abgesenkt. <II>

Von einigen Männern begleitet, führte ich dann noch weiterhin Sonderaufträge aus. Wir erkundeten die gesprengte Dunajecbrücke, die später von der Kompanie wieder aufgebaut wurde, und erreichten Lemberg, als die Stadt bombardiert, beschossen und von unseren Truppen eingenommen wurde. Lemberg war auch Endstation unserer Erkundung, da die Stadt gemäß Vereinbarung mit den Russen von diesen übernommen werden würde.

Unser Standort war zu dieser Zeit Przemysl am San. Die Brücke dort war nicht zerstört. Sie wurde später Treffpunkt russischer und deutscher Spurweite.

Bei weiteren Erkundungen benutzten wir ein erbeutetes Schienenauto. Inzwischen waren die Sowjets bis an die festgelegte Demarkationslinie vorgerückt, wodurch Eisenbahnlinien zerschnitten wurden. Einmal blieb uns bei unserer Erkundungsfahrt nichts anderes übrig, als sowjetisches Gebiet zu queren. Wir ließen unser Fahrzeug stehen und gingen, als Parlamentäre gekennzeichnet, auf die neue Grenze zu. Dort wurden wir mit "Stoy!" angehalten, dann zu einem russischen Offizier geführt. Wir konnten nicht Russisch, er nicht Deutsch. Die Sowjets holten einen Dolmetscher, einen Offizier mit rotem Band an der Mütze, vermutlich ein Kommissar. Unsere Bitte, russisch besetztes Gebiet zu durchfahren, wurde höflich aber bestimmt abgelehnt, womit unsere Erkundung zu Ende war und wir zur Kompanie zurückkehrten, die bereits an der Olsabrücke arbeitete.

Unserem Kompaniechef war als bautechnischer Sachbearbeiter der schon erwähnte Leutnant Gramanitsch zugeteilt. Er war Wiener und im Zivilberuf Ingenieur und Bauführer bei einer großen österreichischen Baufirma. Er kannte sich aus in der praktischen Baustelleneinrichtung, und durch ihn gab es hinsichtlich der Arbeiten von Anfang an keinen Leerlauf. Die Baupläne hatte Major Krüppel bereits vorgefertigt, die Ausführungsdetails nach Vermessungen Unteroffizier Reichart erstellt.

So nahm die zunächst als Trümmerhaufen angesehene Olsabrücke bald wieder Gestalt an. Die Trümmer wurden durch kleine Sprengungen, mit Schneidbrennern und Handzugriff beseitigt, die Fundamente von schweren Brocken geräumt und ausgeglichen, und nur die verwendbaren Teile blieben an Ort und Stelle. Auf Arbeitsplattformen wurden die schweren Stahlträger Teile mit hydraulischen Pressen aus dem Flußbett Stufe für Stufe hochgehoben, auf Schwellenstapeln abgesetzt, verschoben und genau in die Brückenlinie eingepaßt. Gleichzeitig waren die Grundfundamente verfestigt und ausgeglichen, zum Teil neue Unterstützungen aus Holzpfählen gerammt und Schwelljoche darauf errichtet worden. An Stelle der alten Stein Pfeiler standen jetzt auf Betonsockeln Stahlschwellenstapel, die in sich verschweißt waren. Sie trugen in genauer Höhe die alten Überbauten.

Unsere Baustelle glich Tag und Nacht, da wir sie auch selbst beleuchten konnten, einem Ameisenhaufen, so daß die Brücke nach einer Weile wieder befahrbar war und die Belastungsprobe stattfinden konnte.

Zuvor wurden beiderseits der Brücke die Höhen der Schienenoberkanten gemessen, dann die der Joche und in Trägermitte des jeweiligen Feldes. Die gemessenen Werte wurden in eine Kontrollzeichnung eingetragen und bei der Belastung durch zwei Kopf an Kopf zusammengekoppelte Loks, die an den Meßstellen hielten, durch Nachmessung kontrolliert. Es ergaben sich keine Abweichungen. Schließlich fuhren die Lokomotiven noch einmal ohne Halt über die Brücke und ein zweites Mal mit Abbremsung auf der Brücke. Nachdem sich auch hierbei keine Beanstandungen ergeben hatten, wurde die Brücke für den Betrieb freigegeben. Wir brachten noch Laufsteg und Geländer an, räumten die Baustelle auf und rückten zum nächsten Einsatz ab.



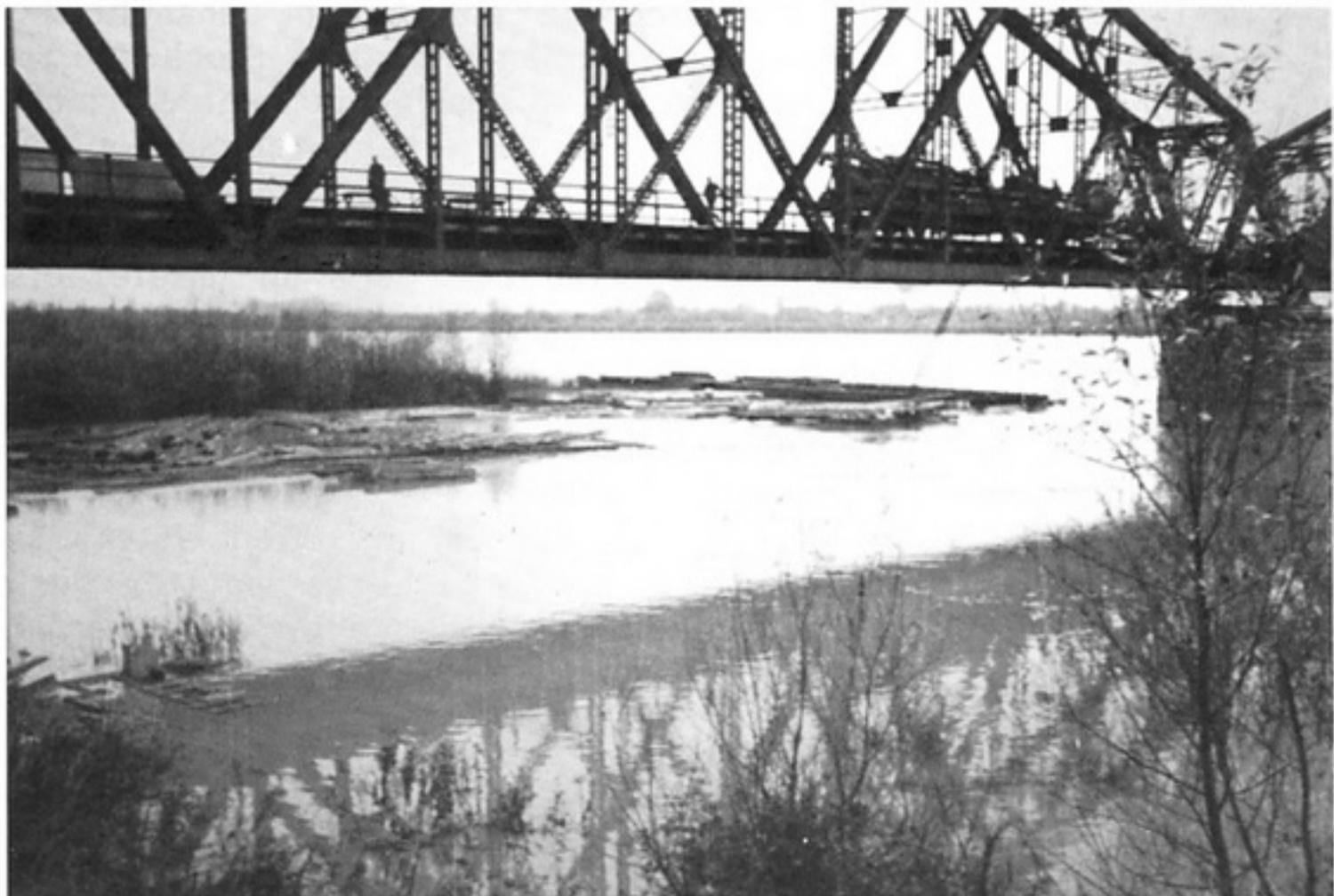
Olsabrücke bei Zawada/Freistadt:
oben: Trümmerräumung / unten: Aufbau zweier Hebetürme <II>



Inzwischen war der Polenfeldzug entschieden, was den Eisenbahnpionieren allerdings keine Ruhepause brachte. Kriegsschäden des Eisenbahnnetzes mußten schnellstens beseitigt werden. Wir erhielten den Auftrag, die Weichselbrücke bei Sandomierz wieder instand zu setzen.

Von der zweigleisigen Eisenbahnlinie Krakau-Przemysl zweigt bei Debica in nördlicher Richtung die eingleisige Strecke nach Sandomierz ab, wo sie die Weichsel quert, hier bereits bei normalem Wasserstand über 200 m breit, mit Vorflut- und Überschwemmungsbett fast 500 m. Die Brücke war ca. 10 m hoch und bestand aus sechs Bogenfachwerken mit je etwa 90 m Spannweite. Der mittlere Bogen über der tiefsten Stelle des Flusses, hier etwa 4,50 m, war durch einen Trennschnitt im letzten Drittel gesprengt. Die Tragwerkteile lagen mit den Enden noch auf den Pfeilern, im schiffbaren Bereich des Flusses jedoch schräg abgestürzt, wodurch Eisenbahn- und Schiffsverkehr lahmgelegt war.

Zunächst mußte der Großteil des abgestürzten Brückenbogens gehoben werden, um Material zu sparen und den Weg für die Schifffahrt freizumachen. Die Kompanie erreichte von Reszow aus am 25. September 1939 Sandomierz und bezog mit ihrem Fahrzeugpark in der Nähe der Brücke in einer Ziegelei Quartier. Unterdessen begab sich der Chef mit dem Kompanietrupp zwecks Vermessung zur Brücke. Da der Fluß nach starkem Regen lehmführend und dadurch undurchsichtig war, konnte man die Lage des Tragwerkes unter Wasser nicht erkennen, aber annehmen, daß die abgesprengten Teile tief eingeschlämmt waren. Bei der Besichtigung



Die Weichsel: Vom Hochwasser abgetriebenes Bauholz <II>

wurde beschlossen, zuerst in zwei Schichten zu je 12 Stunden, dann in drei Schichten zu je 8 Stunden rund um die Uhr zu arbeiten. Außerdem sollte ein Wechsel im Turnus erfolgen, damit die Männer nicht immer in der gleichen Schicht arbeiten mußten.

Schon das Wegräumen der Trümmer, Einrichten der Baustelle im Vorflutgelände, die Besorgung von Kantholz und Pfählen aus dem Lande nahm Zeit in Anspruch. Prähme und Boote zum Führenbau waren zu beschaffen und Rammen aufzubauen. Um das unter Wasser liegende Tragwerk zu trennen, wurde eine Tauchergruppe angefordert, für die statisch notwendige Verstärkung des abgestürzten Tragwerkes ein Stahlbauzug.

Mit autogenen Schneidbrennern wurden die abgestürzten Überbauten in räumbare Teile zerlegt und mit zwei Dieselrammen begonnen, durch das Tragwerk an den dafür vorgesehenen Stellen Pfähle zu rammen. Die zu dieser Zeit herrschende Fließgeschwindigkeit der Weichsel erlaubte das Fahren auf dem Wasser ohne Schlepp- oder Schubhilfe von Motorbooten. Ein requiriertes polnisches Boot stand für Sicherungsaufgaben, Zubringer- und Fährverkehr zur Verfügung. Auch herbeibeordnete Radschlepper wurden zum Beseitigen von Trümmern eingesetzt.

Unter zwei Knotenblechen des abgestürzten Fachwerkes entstand ein Joch mit Arbeitsplattform, und zwar so tief unter dem Hauptträger, daß je zwei Doppelpaare hydraulischer Heber - auch Pressen genannt - eingesetzt werden konnten. Diese, zur Ausrüstung der Kompanie gehörend, hatten eine Hubkraft von 100 t. Bei 150 kg Eigengewicht, 30 cm Durchmesser und ca. 30 cm Hubhöhe waren sie klobig und unhandlich. Nur kräftige Leute konnten sie bewegen, zumal sie ja über Stock und Stein, Holzstege und gesprengte Brückenteile vorgeschleppt werden mußten. Vermittels Handpumpen drückte der Öldruck einen Stempel von 25 cm Höhe heraus. Mit Bahnschwellen 14-16 cm hoch wurde das angehobene Brückenteil dann abgefangen, und die Presse wieder neu angesetzt.

In der Theorie scheint das einfach, doch die Praxis an unserer ersten Großbaustelle erwies sich als schwieriger. Beim Anhub aller vier Pressen auf dem dafür erstellten Joch und dem kurz aufgeschichteten Schwellenstapel hoben die Pressen zwar an, drückten aber lediglich die Unterlagen zusammen. Die Brückenteile unter Wasser hielten im Boden noch so fest, daß sie sich nicht um einen Millimeter bewegten.

Bei 4,5 m Wassertiefe mußten nun die Taucher mit ihren Unterwasserschneidgeräten heran. Auf der für sie gebauten Fähre lagerten die gekoppelten Sauerstoffflaschen mit den dazu gehörenden Acetylenflaschen. Bevor die Brenner zur Zerschneidung der vernieteten Flächen des Tragwerkes in Betrieb genommen werden konnten, wurden mehrere Kompressoren auf einer anderen Fähre herangefahren und mit Luftschläuchen Schlamm und Sand unter Wasser von den jeweiligen Teilstücken weggeblasen. Auch mit unseren nur behelfsmäßigen Mitteln schaffte wir es, und so waren die Taucher in der Lage, die notwendigen Schnitte in zwei Tagen und Nächten auszuführen.



Weichselbrücke bei Sandomierz - oben: Hilfeinsatz von Schleppern;
unten: Die Brücke kurz vor der Fertigstellung <II>



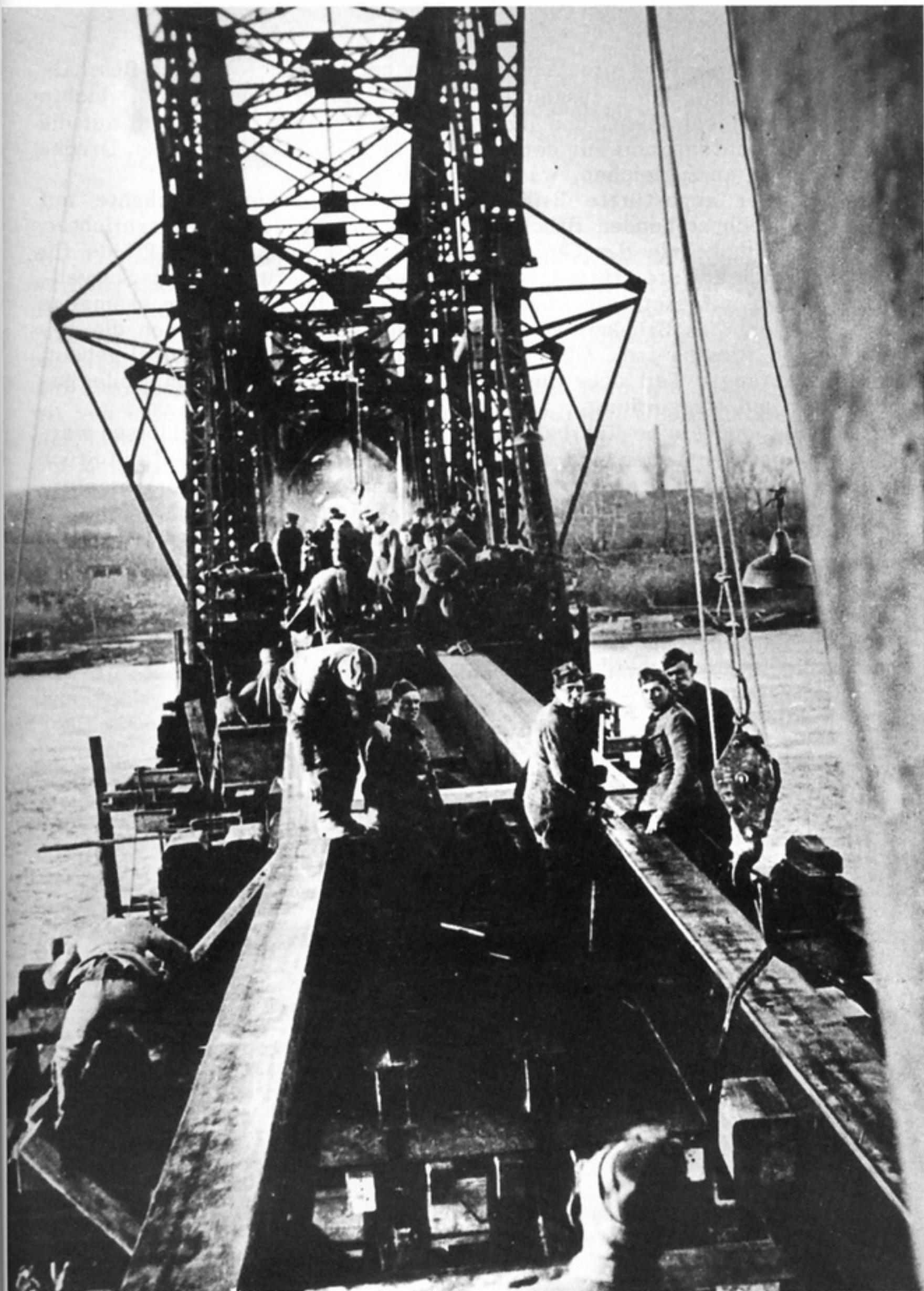


Aufbau des gesprengten Mittelbogens / Dieselramme DB 600 (=Bär) auf Fähre <II>

Inzwischen war von der Brücke alles entfernt worden, was das Heben noch erschweren konnte, und als der abgesprengte Brückenteil an die Wasseroberfläche kam, konnten wir auch die saubere Arbeit der Taucher bewundern. Sie hatten ihre Schnitte so geführt, daß sich das Eisen nicht ineinander verfangen konnte.

Bei jedem zweiten Hub mußte im Bereich des Pressenansatzes mit halben Schwellen gearbeitet werden, da eine Presse ja unter Druck stand und die darunter festliegenden Schwellen blockierte. Dies änderte sich auch nicht, als wir später Pressen mit stärkerer Hubkraft bekamen, und zwar so lange, wie wir mit zwei Pressenpaaren arbeiteten. Bei späteren Hebungen hatten wir Pressen mit einer Hubkraft von 250 t und setzten dann nur noch zwei Pressen an, wonach halbe Schwellen nicht mehr erforderlich waren.

Es trat aber noch eine unvorhergesehene Schwierigkeit auf. Die Pressen klemmten fest und ließen sich nicht aus- und höherbauen. Der Stapel der kreuzweise und locker übereinander liegenden Bahnschwellen drückte



Einziehen der Peiner-Träger unter Verwendung eines Behelfsmastes <II>

sich bei der Belastung pro Schwellenlage ca. 1 - 3 cm - je nach Beschaffenheit der Schwellen - zusammen. Als der Stapel höher wurde, reichte die Hubhöhe nicht mehr, und die Pressen saßen fest. Einer kam auf die Idee, mit feuchtem Sand auf der jeweils letzten Schwellenlage den Druck-Höhenverlust auszugleichen, was auch Erfolg hatte.

Nachdem der abgestürzte Brückenteil mit der Schienenoberkante auf Höhe des noch stehenden Brückenteils lag, wurde seitlich ausgerichtet, damit die Fluchtlinie des Gleises stimmte. Nun konnten die Pfähle für das notwendige Unterstützungsjoch gerammt, abgebunden und Schwellenjochscheiben aufgesetzt werden. Sie waren so hoch wie der ehemalige feste Pfeiler. Das Brückenteil wurde aufgelagert. Damit kamen die hydraulischen Pressen frei. Über die Resttrümmer wurde ein Portal gebaut, der abgesprengte Teil über die Wasseroberfläche gehoben, in Teile geschnitten und weggeräumt.

Als letztes mußte eine Fahrbahnlücke mit Peinerträgern geschlossen werden, da vom gehobenen und wieder verwendeten Altbrückenteil ein Stück fehlte. Das ging mit geramnten Pfählen und bereits am Ufer vorgefertigten Jochen leicht vonstatten. Auf die Träger kamen Schwellen und Schienen, mit Laschen, Schrauben und Bolzen festgezurr. Schließlich wurden noch Gehsteig und Geländer angebracht und die Belastungsprobe vorgenommen.

Restarbeiten sowie die Ausstattung mit Eisbrechern vor den geramnten Pfeilern führten später Privatfirmen durch, da die Kompanie nach Westdeutschland verlegt wurde.



Verlegung in den Westen <II>

3. Aufbauarbeiten am Hanauer Eisb.Pi.=Gelände; Umwandlung des Btl. 56 in Eisb.Pi.Rgt. 2; Erkundungen im Westfeldzug; Bau der Maasbrücke bei Ansaremme und der Rheinbrücke bei Breisach.

Am 7. November 1939 verließen wir Sandomierz im Landmarsch bis Rozwardow, und ab dort am 9.11. mit der Bahn über Krakau, Oppeln, Dresden bis Asslar bei Wetzlar, wo wir ausluden und in Kleinaltenstätten Quartier machten. Die Dill, der Sportplatz an ihrem Ufer und die dahintergelegenen waldreichen Berge wurden bis zum März 1940 unser Übungs- und Exerziergelände. Im Dorf fühlten wir uns bald wie zu Hause, zumal wir von unseren Quartiersleuten verwöhnt wurden. Die anderen Kompanien lagen im größeren Nachbarort Asslar und der Stab in Wetzlar.

Auf besagtem Sportplatz hielt einmal das ganze Bataillon Appell ab, und der Kommandeur, Oberstleutnant Block, hielt eine Ansprache. Er sagte, der Feldzug in Polen sei zwar gewonnen, bis zum Endsieg aber noch ein weiter Weg mit hohem Einsatz und Opfern, wenn es nicht gelänge, auf politischer Ebene Frieden zu schaffen. An diese Worte, zwar gelassen aber mit großem Ernst vorgetragen, hat sich später noch mancher erinnert.

Den Winter über übten wir an Brücken, Durchlässen und Eisenbahnanlagen. Aufregende Dinge geschahen kaum, ausgenommen das Umkippen von zwei Schlauchbooten in der Hochwasser führenden Dill. Schnell waren Pioniere und Unteroffiziere nach einem kühlen Bad wieder an Land, und die Boote sichergestellt. Ich packte mit zu und schwamm dann die 300 m bis zu einer Straßenbrücke in voller Uniform. Dadurch war ich schneller im Quartier als die am Land Laufenden. Keinem brachte das Bad in der Dill eine Erkältung ein. Wir waren abgehärtet.

Unseren Quartierswirten gaben wir in der Dorfwirtschaft ein Kompaniefest, zeigten dabei Bilder von den Aufgaben der Pioniertruppe und auch vom österreichischen Heimatstandort unserer Kompanie. Da der Saal nicht alle faßte, mußte der Abend zweimal wiederholt werden. Die jungen Mädchen des Dorfes aber waren an allen drei Abenden anwesend, und von den Nachfeiern dieser Abende wurde noch lange gesprochen. Als wir am 19. März 1940 Kleinaltenstätten verließen, blieben nicht wenige briefliche Verbindungen, und einige von uns sind nach dem Kriege in Kleinaltenstätten sesshaft geworden.

Wir marschierten nach Großauheim bei Hanau und bauten dort bis zum 13. Mai auf dem neuen Eisenbahnpionier=Übungsplatz Gleisanlagen auf. Die Kasernen für das Eisenbahnpionier=Regiment 3 waren noch nicht ganz fertig. Inzwischen war unser Bataillon 56 verstärkt und zum Eisenbahnpionier=Regiment 2 erhoben worden, wir also jetzt 2./2. Neben dem weiteren Ausbau des Übungsplatzes trieben wir Sport zur körperlichen

Ertüchtigung, hatten viel Bewegungen im Gelände, übten uns im Tarnen, Schießen und Sprengen.

Am 10.5.1940 hörten wir schon vor Morgengrauen das Dröhnen von Flugzeugmotoren in großer Höhe, und als es Tag wurde, sahen wir in schneller Folge Geschwader um Geschwader westwärts fliegen. Der Außendienst für die Kompanie wurde abgesagt. Putzen, Flicken und Waffenpflege waren vorrangig, weil wir voraussichtlich auch bald zum Einsatz kommen würden. Ich wies meinen Burschen an, alles vorzubereiten. Als unser Quartierswirt merkte, daß wir bald abrücken würden, spendierte er uns ein paar Flaschen Likör aus seinem Betrieb.

Über Tag hörten wir Nachrichten vom Kampf der Fallschirmpioniere um die Festung Eben Emael vor Lüttich und die dortigen Brücken über Maas und Maaskanal. In den Niederlanden waren die große Straßenbrücke und die Eisenbahnbrücke über den Waal ebenfalls durch Einsatz von Fallschirmjägern eingenommen worden. Weitere Erfolgsmeldungen kamen laufend über alle Sender.

Am 12. Mai kam der Befehl für uns "Abmarschbereitschaft herstellen", und tags darauf fuhren wir nach Limburg und von dort durch das Lahntal bis Koblenz, wo ein erstes Nachtquartier vorbereitet war. Am 14.5. erreichten wir, die Mosel entlangfahrend, bei Dasburg-Clerf die luxemburgische Grenze. In Clerf wurde biwakiert. Bei der Weiterfahrt am nächsten Tag freuten wir uns, daß Luxemburg keine Kriegsschäden erlitten hatte.

Unser erster Einsatzort war Libramont, ein Eisenbahnknotenpunkt westlich Bastogne, wo wir Zerstörungen im und um den Bahnhof beseitigen sollten: Trümmer einer gesprengten Straßenbrücke, die quer über den Gleisen lagen. Dann waren zwei kleinere Überbrückungen über gesprengte Bahnunterführungen und eine über einen Bachlauf wiederherzustellen. An einem Einschnitt der Bahnstrecke, wo eine Hauptstraße über die Gleise führte, hatten Heerespioniere beim Vormarsch auf die gesprengten Trümmer der Straßenbrücke so viel Schutt und Erde geworfen, daß Panzer und andere Fahrzeuge der Wehrmacht behelfsmäßig passieren konnten. Mit dieser Räumaktion fertig, konnte der Bahnbetrieb auch hier wieder aufgenommen und wir an anderer Stelle eingesetzt werden.

Am 23.5.1940 verlegte die Kompanie nach Ansaremme an der Maas, wo der Bau der auf ganzer Länge und mit mehreren Auflagern gesprengten Brücke anstand. Unzerstört geblieben war lediglich das Feld über den Maaskanal und die Schleusen. Hier aber staute sich das Wasser und darin lagen die meisten der Trümmer.

Da wir inzwischen schon praktische Erfahrungen gesammelt hatten, ging alles flott voran, im Prinzip wie schon geschildert: Trümmer auf transportable Größe verkleinern und wegschaffen, Fähren für die Rammen bauen, Holzfällerkommandos in den nahen Wald schicken, um Bäume zu fällen und in der Umgebung nach verwendbarem Gerät und Material



Einsätze in und um Libramont - oben: Beseitigung der Trümmer einer die Schienen blockierenden Straßenbrücke - unten: Zwei Gleise sind wieder frei.- <II>





Libramont:
Aufräumarbeiten unter Mithilfe
Kriegsgefangener <II>
li. unten: Einsatzpause in der 'Küche'



suchen. Den besonderen Umständen entsprechend entschieden wir uns hier, für die relativ geringe Überbrückungslänge das Roth-Wagner-Kriegsbrückengerät zu verwenden und forderten es mit Peiner-Trägern und Kleineisen beim Bataillons-Stab an, damit es vom Eisenbahnpionier-Park eiligst abgerufen würde.

Und es gab noch eine Abweichung von unseren Polen-Einsätzen: Da wir in einem Hauptferienort Belgiens lagen, bekamen wir Quartier in nahen Drei-Sterne-Hotels. Der erste Zug mit Feldwebel Hoffmann lag direkt an der Brücke im Hotel 'Zur Meuse', das durch die Sprengung etwas gelitten hatte, jedoch noch bewohnbar war. Wir Offiziere einschließlich Oberarzt Dr. Roth und dem Zahlmeister bezogen Quartier in einer netten Pension an der Maas mit eigenem Tennisplatz. Zum Tennisspielen blieb jedoch keine Zeit, aber des gut bestückten Weinkellers der Pension, besonders des alten Burgunders aus den süßen Hautes Sauternes nahmen wir uns mit Vergnügen an. Der Pensionsinhaber wohnte in der Nachbarschaft bei Bekannten. Er kam öfters und war froh, daß sein Haus in Ordnung blieb.

Für mich gab es einen Sonderauftrag: Erkundung des Zustandes einer Feldbahnlinie im Raum Sedan, die alten Karten zufolge noch existieren müßte. Ich sollte feststellen, ob die Strecke überhaupt betriebsfähig sei und was gegebenenfalls an Arbeitsmaterial und Arbeitskräften nötig wäre, sie wieder in Betrieb zu nehmen.

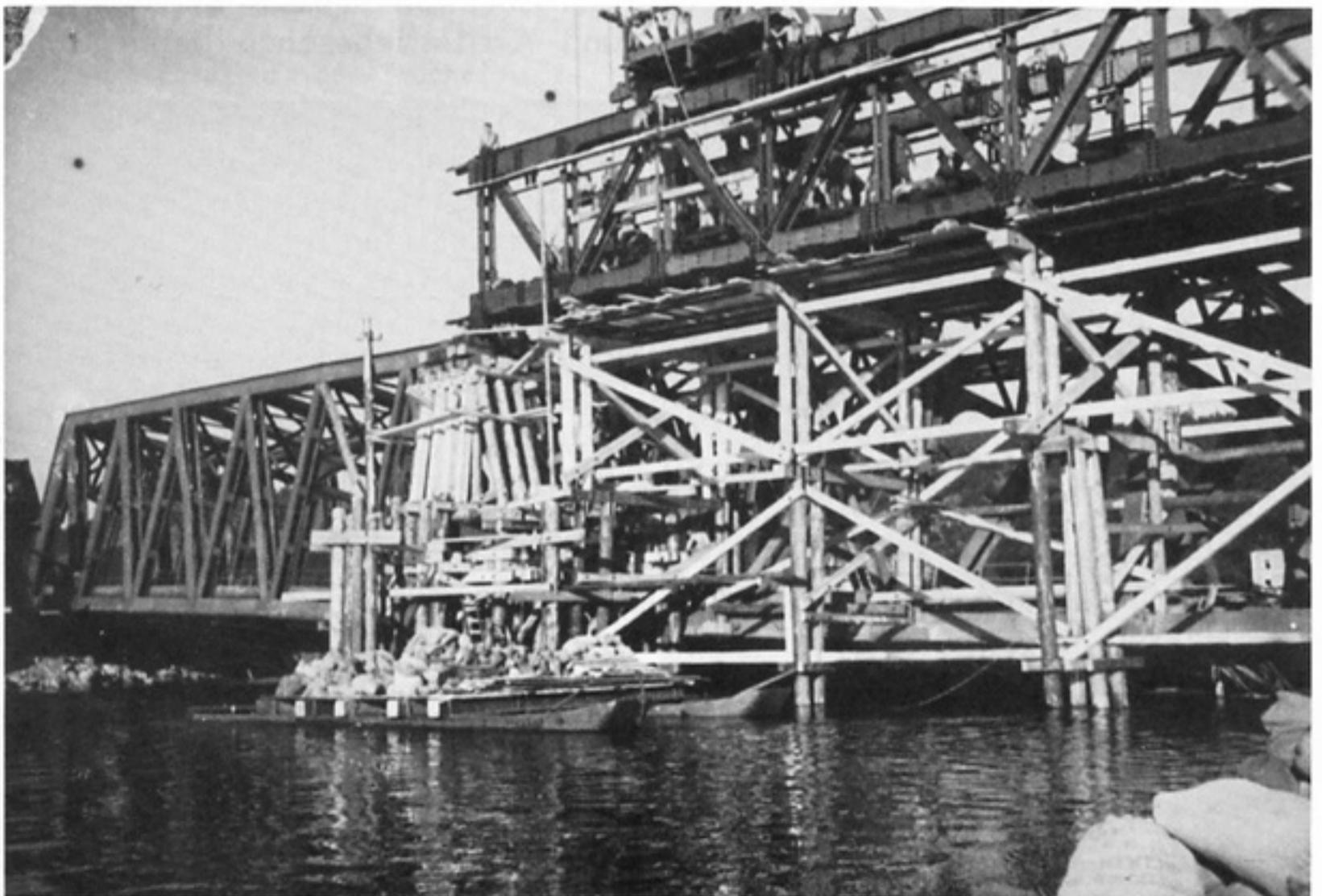
Die Fahrt mit dem Beiwagenkrad ging durch das Maastal, einem der schönsten Teile der Ardennen. Spuren des Krieges und des Vormarsches sah ich zunächst kaum. Je mehr wir uns Sedan näherten, mehrten sich aber die Zerstörungen durch Stukas und Artilleriebeschuß beim Kampf um die Maginot-Linie.

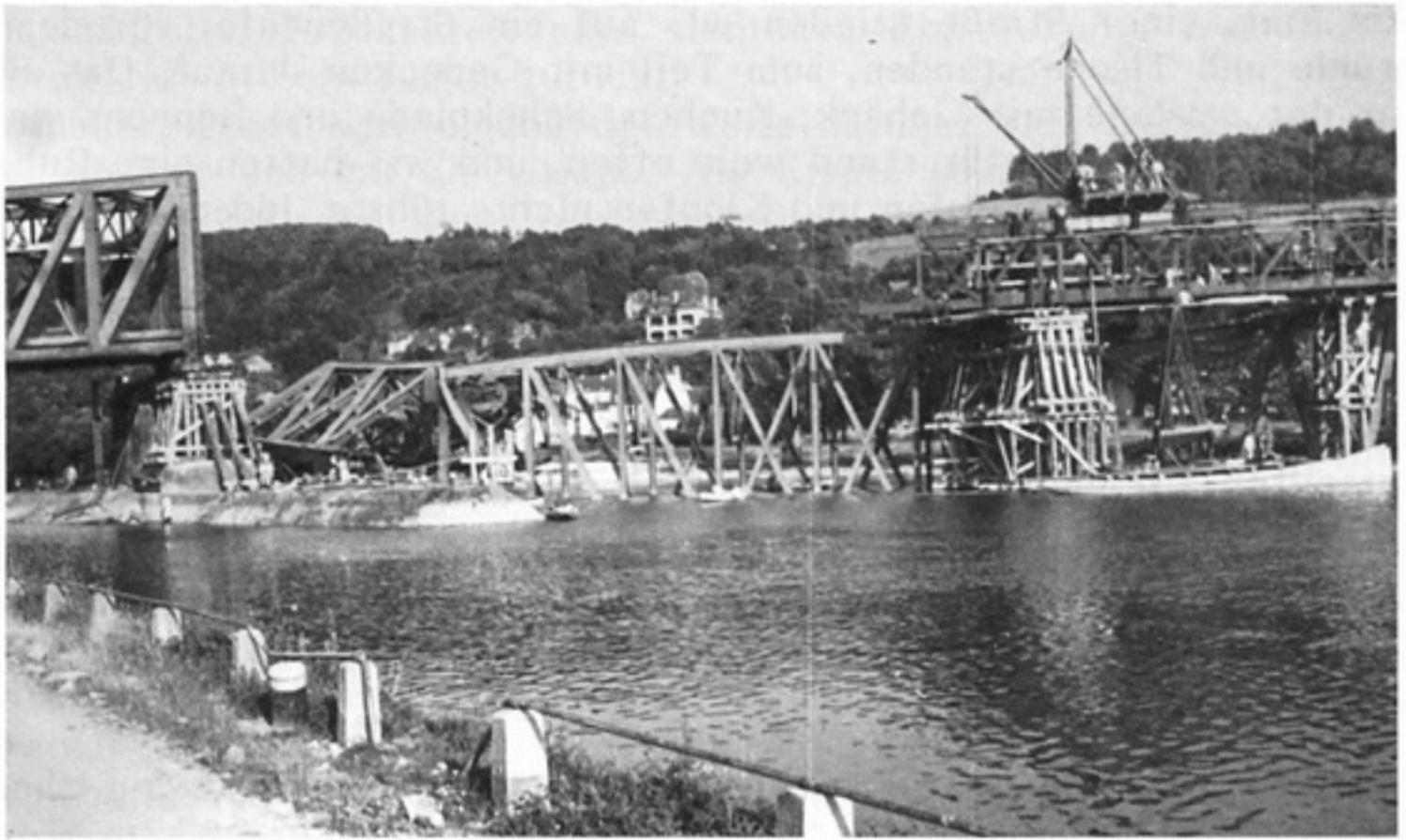
Vor Sedan bog ich seitlich in die Berge ab. Die Feldbahntrasse war bald gefunden, grasüberwachsen und von Gleisen keine Spur mehr. Vorsichtig fuhren wir auf ihr dahin und sahen plötzlich quer über die Trasse, wie bunte Schuhkartons aussehend, Minen liegen. Wir hielten und sahen uns die Dinger an. Sie hatten abgerundete Enden und einen erhöhten Deckel, der sich bei leichter Handberührung bewegte. Also mußte sich unter ihm der Zünder befinden, der auf Druck reagierte. Da wir diese Art Minen nicht kannten, ließen wir sie wie sie lagen und waren froh, daß sie offen und ungetarnt verlegt worden waren. Wir holten ein Tau vom Krad, legten das eine Ende um die Minenreihe und das andere bergab bis zu einer Deckung aus. Das Krad nahmen wir mit und zogen dann mit dem Seil das Minenpaket von der Trasse weg. Jedoch nichts ereignete sich; offenbar war noch kein Zünder eingebaut.

Wir folgten der Trasse, bis wir Sedan im Tale vor uns sehen konnten. Zwar waren Zerstörungen zu erkennen, ansonsten wirkte alles friedlich. Da die Trasse zu einer Straße führte, waren wir mit unserer Erkundungsfahrt fertig. Wir fuhren auf dieser Straße nach Sedan hinein und dort wie durch eine Geisterstadt - keine Zivilbevölkerung, keine Soldaten.



oben: Gesamtansicht der zerstörten Maasbrücke von Ansaremme bis Dinant
unten: Erstes Joch mit Leegerüst und Fahrbahnträger <II>





oben: Freivorbau, Blick auf vorgeschobenes Brückenfeld
Mitte: Aufrichten der ersten Roth=Wagner=Brückenteile von Hand auf Hilfsgerüst
unten: Belastungsprobe <II>

Am Ende einer Straße stießen wir auf ein Straßencafé, vor dem noch Stühle und Tische standen, zum Teil mit Gedecken darauf. Das Fenster vor der Auslage mit Gebäck, Kuchen, Schokolade und Bonbons war zerbrochen. Die Ladentür stand weit offen, und wir hatten eine Ruhepause nötig. Da sich auf Rufen und Klopfen nichts rührte, luden wir uns selbst ein und dachten, nehmen wir ruhig auch Wegzehrung mit, bevor alles verkommt.

Dann erkundeten wir noch den Zustand der Bahnanlagen im und um den Bahnhof Sedan und traten die Rückfahrt nach Ansaremmen an, das wir am späten Abend erreichten. Unsere reichlich bemessene 'Wegzehrung' verteilten wir nach unserer Ankunft.

An der Brücke waren die Arbeiten inzwischen zügig vorangegangen. Es erleichterte unsere Aufgabe, daß beiderseits die für eine zweigleisige Bahn liegenden Endwiderlager erhalten waren, und der Waldreichtum dieser Landschaft ermöglichte die Auswahl bestgeeignetsten Holzes für neu zu erstellende Brückenpfeiler. Sägewerke gab es auch in der Nähe und das Roth=Wagner=Brückenteil kam termingerecht zur 140 m langen Überbrückung der Maas.

Vor allem beim Freivorbau glichen unsere Eisenbahnpioniere in den Wänten arbeitenden Matrosen eines Segelschiffes. Schwindelfrei mußten sie schon sein, denn die Maasbrücke lag etwa 8 m über dem Wasser. Deshalb wurde auch ein Rettungsdienst eingerichtet, der auf einem Zweimann=Schlauchboot so postiert war, daß er die gefährlichsten Arbeitsstellen überblicken konnte. An Rettungsringen mit Leine und Tau fehlte es natürlich auch nicht.

Der Bau schritt, begünstigt von gutem Wetter, schnell fort, als ein Unglück passierte. An einem Hängegerüst brach der Haupttragebalken infolge Überlastung. Die zwölf Mann starke Vorbaumannschaft, Bretter, Schalung und Gerät sowie Bolzen und Schrauben stürzten mit gewaltigem Krach ins Wasser. Glück im Unglück, denn keiner der abgestürzten Soldaten verletzte sich ernstlich, und fast alle retteten sich ans Ufer oder auf eine Fähre. Zwei Pioniere drohten zu ertrinken. Da ich gerade die Aufsicht führte und ausgebildeter Rettungsschwimmer bin, konnte ich sie glücklicherweise rechtzeitig bergen.

Zwei Tage später kam es zu einer gefährlicheren Panne. Der Vermessungstrupp stellte fest, daß die Brücke leicht aus der Achse wich, doch ohne Beeinträchtigung des Lichtraumprofils. Für einen Normalzug blieb seitlich noch genügend Platz. Man hätte diese leichte Abweichung auch ausgleichen können. Unser Chef, Oberleutnant Bischof, war jedoch Perfektionist. So ließ er die Brücke wieder mit hydraulischen Pressen anheben. Dabei ging jedoch die Anhebung so hoch, daß sich nicht nur dieses Brückenfeld hob, sondern der nächste Brückenteil mit und über seinem Auflager schwebte. Dadurch wurde die Belastung für die Pressen zu groß. Es gab einen Ruck und einen Schlag. Der Obergurt erhielt unmittelbar

vor dem nächsten Brückenteil eine sichtbare Einknickung, und dieser Brückenteil fiel in sein Lager zurück.

Oberleutnant Bischof war eigenartigerweise darüber sehr geschockt. Er ließ sich ablösen und bat um Urlaub. Als Ersatz schickte uns der Stab Oberleutnant Hackl, von dem in diesem Buch bereits im ersten Teil, Kapitel 3, die Rede war. Über seine Fähigkeiten braucht also nichts mehr gesagt zu werden. Er brachte die Sache auf einfachste Art und ohne Abbau in Ordnung. Ein Zeitverlust trat somit nicht ein. Zusätzlich und aus Sicherheitsgründen ließ Oberleutnant Hackl unter jedem Knotenpunkt noch zwei Pfähle einrammen und die Brücke mit Hartholz einkeilen.

Die Fertigstellung der Brücke mit Verkehrsfreigabe erfolgte an dem Tage, an dem die deutschen Truppen Paris einnahmen.

Am 19. Juni 1940 verließ die Kompanie Ansaremme und erreichte am 21.6. im Landmarsch Breisach am Oberrhein. Heerespioniere hatte ca. 500 m stromabwärts der zerstörten Eisenbahnbrücke eine Schiffsbrücke errichtet, die natürlich nur ein befristeter Behelf war. Von der Eisenbahnbrücke war auf deutscher Seite ein kurzes, über den schiffbaren Kanal führendes Brückenteil erhalten geblieben, aber unmittelbar hinter dem Strompfeiler lag der Brückenaufbau schräg im Wasser. Die Sprengung hatte die französische Armee gleich zu Beginn des Krieges durchgeführt.

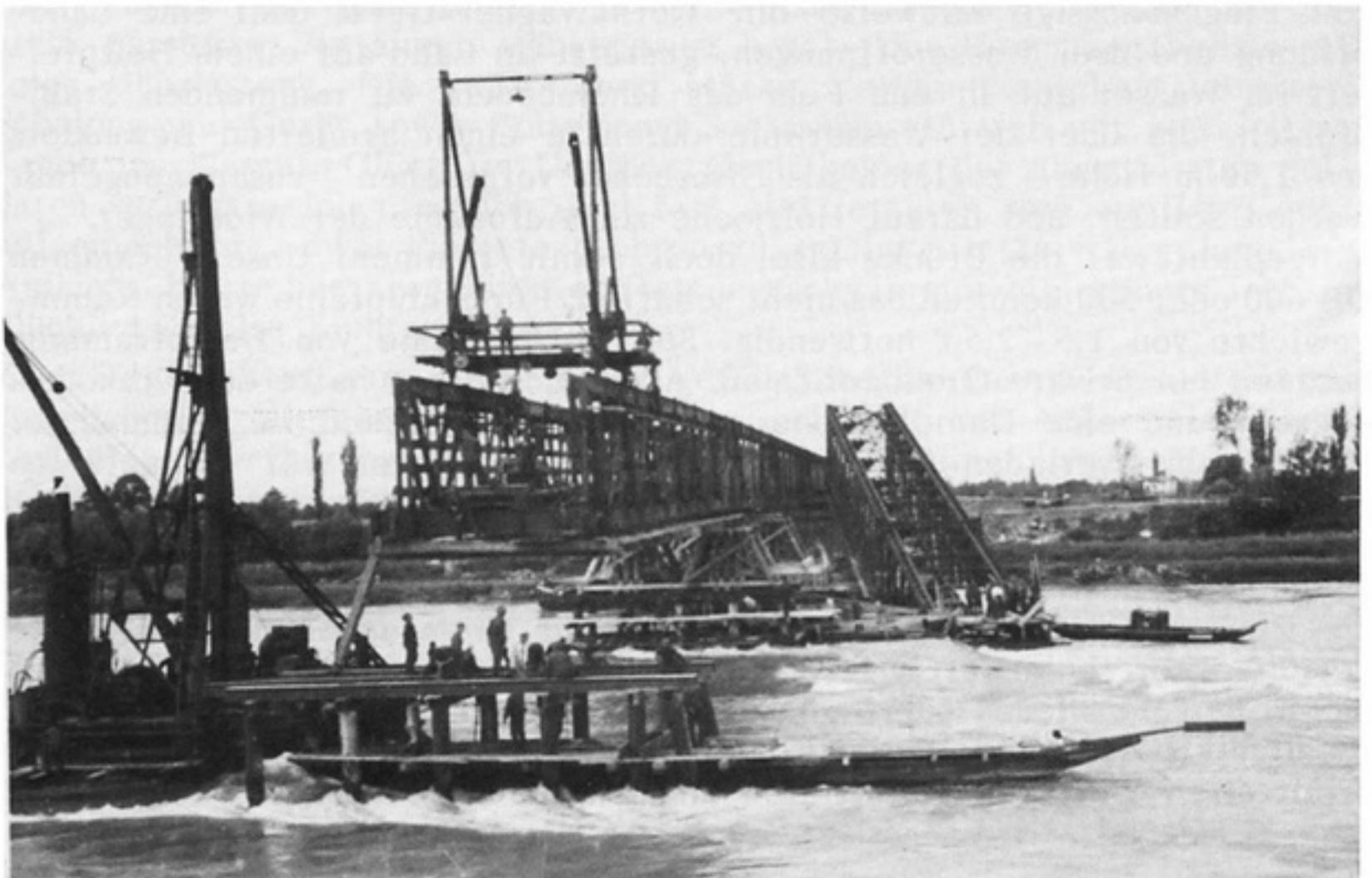
Die Kompanie mit Schreibstube und Küche bezog in der Schule Quartier, die Bauleitung am französischen Ufer. Mit den Routinearbeiten wurde sofort begonnen. Die Pläne für den Brückenbau waren bereits vom Stab des Grukodeis, Oberst Krummel, entworfen worden. Sie sahen Folgendes vor: Eingeschossige Bauweise mit Roth=Wagner=Gerät über eine Landöffnung und drei Wasseröffnungen, gestützt an Land auf einem Holzpfeiler, im Wasser auf in den Fels des Rheinbodens zu rammenden Stahlpfählen, die über der Wasserlinie durch je einen armierten Betonklotz von 1,50 m Höhe - zugleich als Eisbrecher vorgesehen - zusammengefaßt werden sollten, und darauf Holzjoche zur Aufnahme der Widerlager.

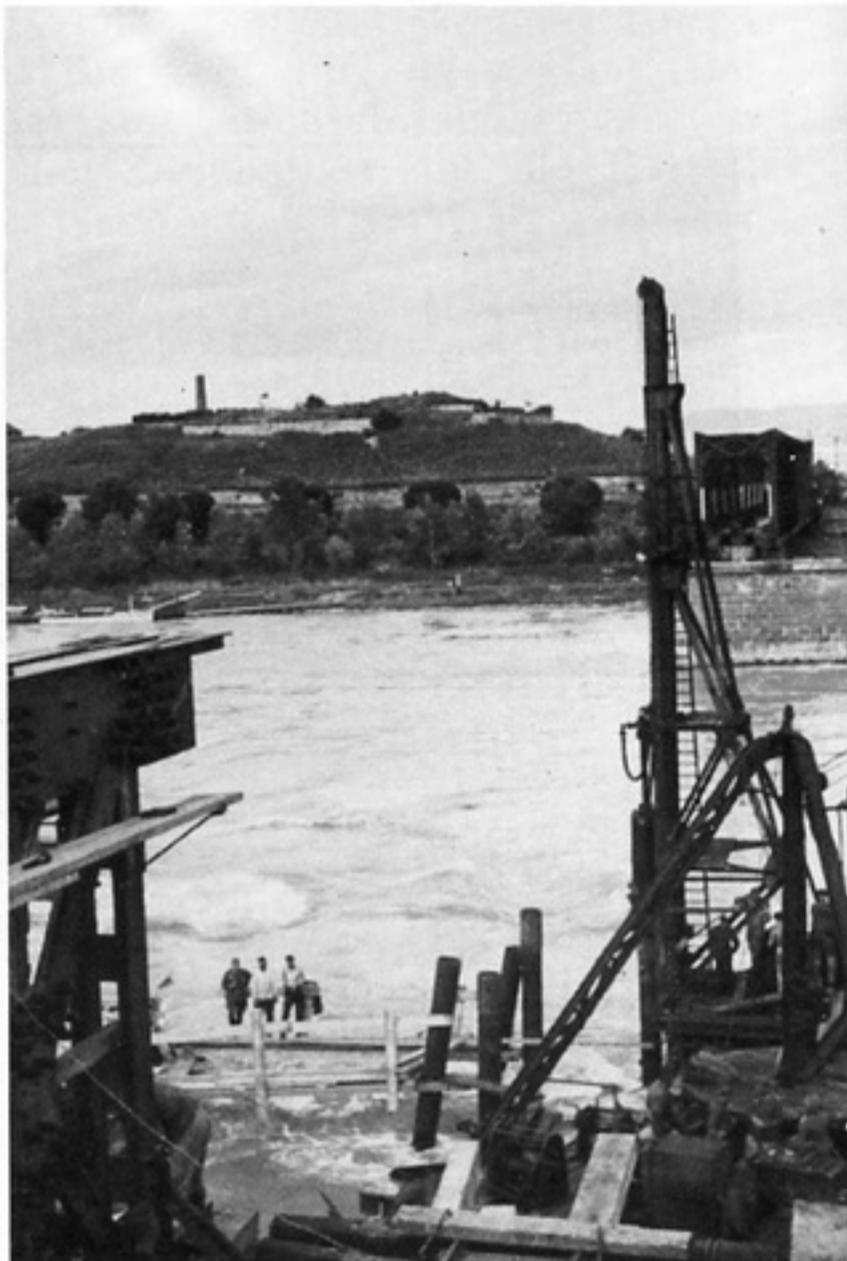
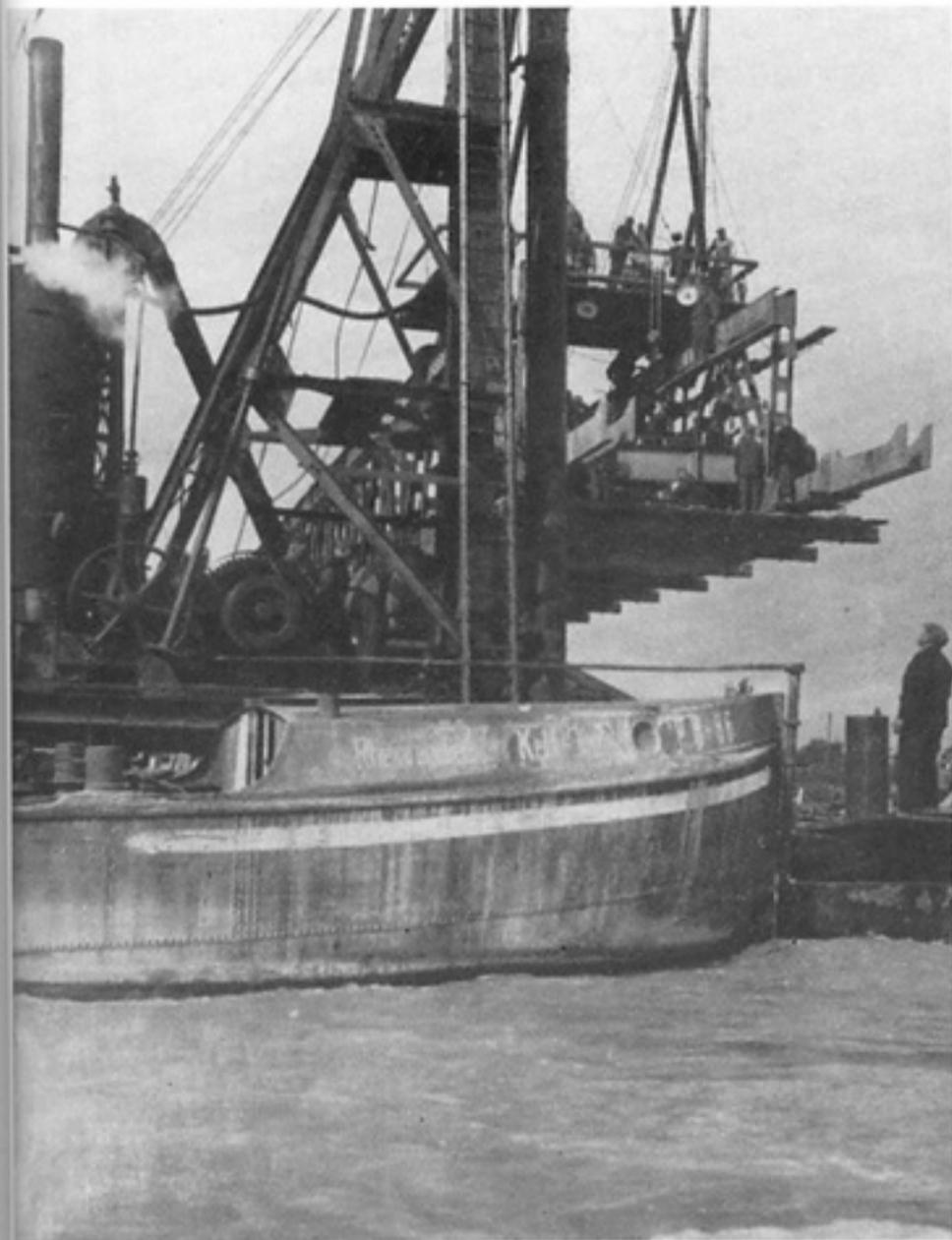
Vorgeplant war die Brücke also, doch womit rammen! Unsere Rammen DB 600 oder 500 konnten das nicht schaffen. Für Stahlpfähle wären Rammgewichte von 1,5 - 2,5 t notwendig. Solche Ungetüme von Dampfrahmen besaßen nur private Großbaufirmen. Aber auch daran hatte der Grukodeis gedacht und eine Dampfrahmen angefordert. Sie stand im Mannheimer Hafen schiffsverladen bereit, ferner Schiffsanhänger mit Stahlpfählen und Betonmischmaschine sowie Schiffe mit Kies und Zement. Zwei Oberrheinschlepper sollten alles von Mannheim nach Breisach bringen.

Es gab nun noch einiges zu klären. Durch den wechselnden Wasserstand des Rheins und verschiedentlich die Fahrbahn einengende Trümmer konnte der Transport behindert werden. Ich wurde von Oberleutnant Bischof, der die Kompanie wieder führte, mit der Erkundung beauftragt, unter anderem an kritischen Stellen Durchfahrhöhe und Wassertiefe zu messen, die ermittelten Werte zu registrieren und für die Fahrt auszuwerten.



Die zerstörte Rheinbrücke bei Breisach von Westen gesehen (oben)
unten: Dampfkrane (vorn); Abbinden der Rammfähle, dahinter Ein-
schalen und Ausbetonieren des Pfahljochs als Eisbrecher <II>





oben: Vorbau- und Rammarbeiten

unten: Blick auf die Gesamtbaustelle und Westwallbunker <II>





oben: Belastungsprobe vom Westufer gesehen
unten: Gesamtansicht der fertigen Brücke von Osten <II>



In Mannheim stimmte ich den Transport mit dem Hafenkommendanten ab, und dann liefen die Schleppzüge aus. Bis Kehl ging alles glatt. Bei der Brücke dort fehlten einige Zentimeter zur Durchfahrtshöhe. Masten und Schornsteine entfernten wir und luden Steinballast auf die Kähne, damit sie unter der Brücke durchkamen. Nach vier Tagen erreichten wir unser Ziel.

Am nächsten Morgen dirigierte zuerst ein Schlepper die Rammfähre an ihren ersten Arbeitsplatz, wo sie an drei Anker gelegt und genau ausgerichtet wurde. Danach dienten die Schlepper dem Materialtransport und von Zeit zu Zeit dem Versetzen der Rammfähre.

Insgesamt waren drei Joche mit je 16 Rammfählen zu erstellen, und die Rammung ging ohne Pause vonstatten. Nach 24 Tagen Arbeit standen Joche, Brücke und Gleisanschluß fertig da.



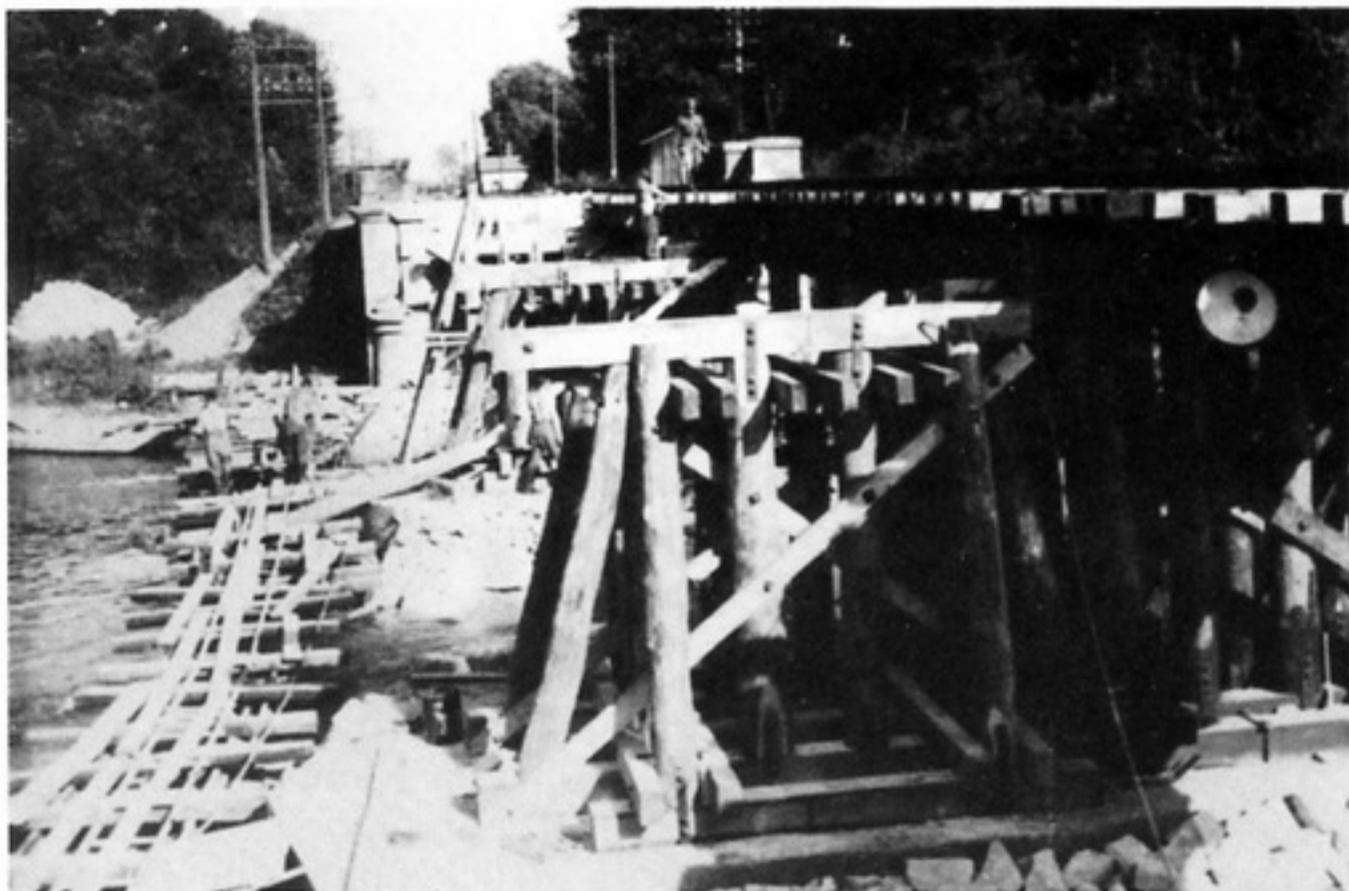
Zur Probelastung und Einweihung erschien Generalfeldmarschall List (s. Abb. nebenstehend), der der 2./2 und ihrem Chef ein Lob aussprach. Er wies auch darauf hin, daß diese Brücke die erste feste Kriegsbrücke über den Rhein nach Julius Cäsars Bau 54 v. Chr. im Neuwieder Becken sei. In Presse, Rundfunk und Wochenschau wurde unser Brückenbau ebenfalls entsprechend gewürdigt.

Nach einigen Ruhetagen verlegte die Kompanie nach Troyes an der Seine, wo eine kleinere Eisenbahnbrücke wiederherzustellen war. Eine Schwierigkeit bereitete die hier mäandrierende Seine. Ihre Breite wechselte von 15 bis 20 m. An der Brückenstelle bei Troyes hatten wir in zwei kleineren und mit einem mittelgroßen Feld den Fluß zu überbrücken. Alle hierzu notwendigen Teile einschließlich Geländer waren bereits von der 2./2 vorgefertigt und seitlich des Bahndammes gelagert. Es fehlten nur die aus der Heimat angeforderten Peiner-Träger. So hatten wir noch einen Ruhetag. Das Wetter war herrlich, die Schlauchboote wurden aufgeblasen, und wir fuhren damit auf der Seine, badeten oder spielten. Auch die Wachen wurden zeitweilig abgelöst, um ihren Teil am Vergnügen zu bekommen.

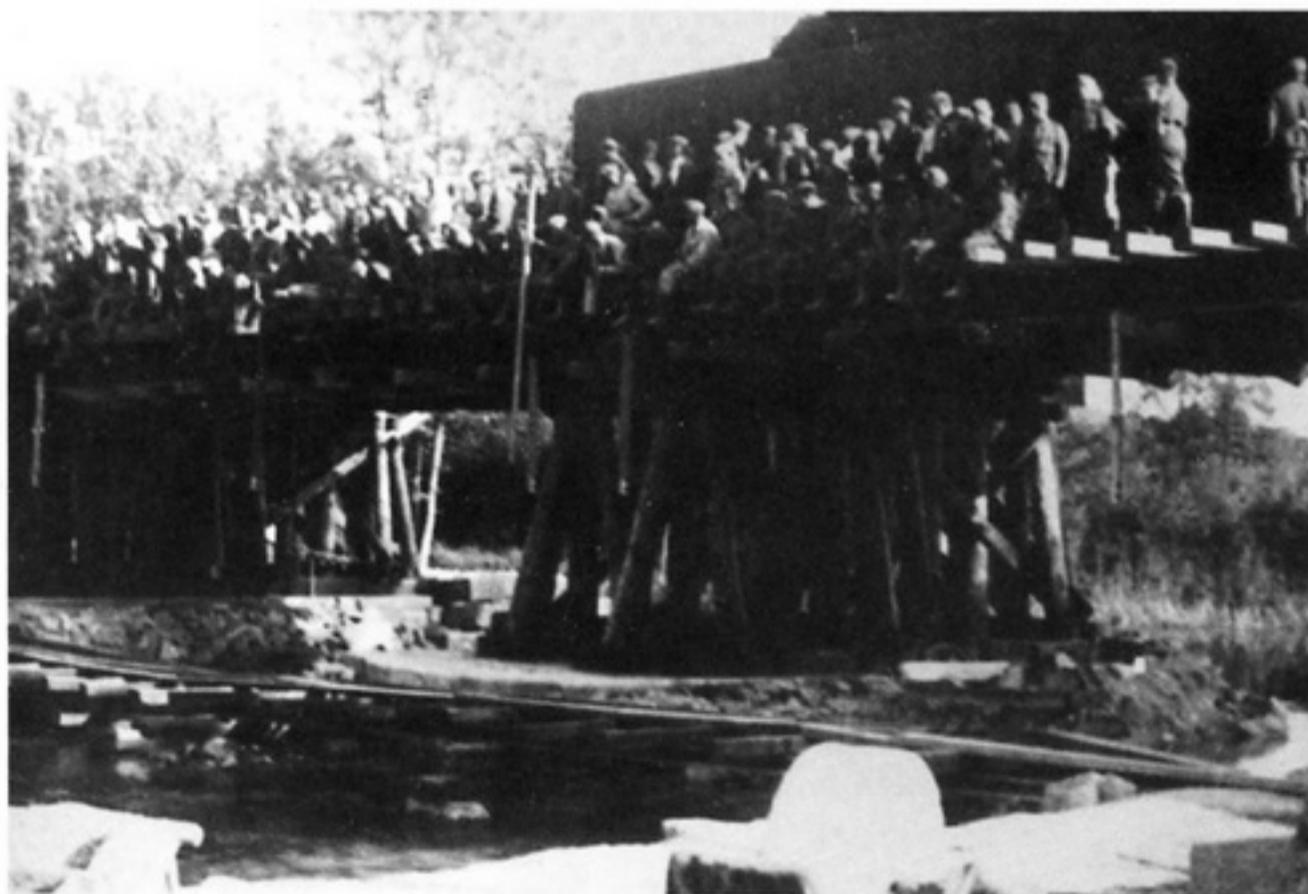
Gegen Abend meldete ein Kradmelder das Eintreffen der Träger, und schon in der Nacht wurde gehämmert, genagelt und gebaut, so daß bereits am folgenden Morgen die Belastungslokomotive angesetzt werden konnte.

Zu einem ferner vorgesehenen Einsatz bei Mantes an der Seine kam die Kompanie allerdings nicht mehr, weil sie als Lehrkompanie für die Rumänen vorgesehen war. Wir empfanden das als Auszeichnung, was es wohl auch war. Vor dem Abtransport nach Rumänien baute die Kompanie noch

eine kleinere Brücke bei Besançon, die von der Kompanie den Namen 'Hauptmann-Bischof-Brücke' bekam, weil unser Chef hier seine Beförderung zum Hauptmann erhielt.



Die 'Hauptmann-Bischof-Brücke' bei Besançon <II>



4. Als Lehrkompanie in Rumänien

Ende September 1940 erreichten wir, ein Vorkommando unter meiner Leitung - ich war inzwischen Oberleutnant -, unsere alte Garnisonstadt Korneuburg nach einer Abwesenheit von mehr als einem Jahr. Hier sollte die Kompanie personell und ausrüstungsmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, um dann als Lehrkompanie nach Rumänien zu fahren.

Erinnern wir uns kurz zum Verständnis dessen und der folgenden Ereignisse des geschichtlichen Rahmens. Auch auf dem Balkan und der nördlich angrenzenden Staaten (Ungarn, Rumänien) waren nach dem Ersten Weltkrieg unbefriedigende Verhältnisse geschaffen worden, die zu permanenten Spannungen und Reibereien führten. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges zeigte Hitler kein Interesse, sich auf dem Balkan zu engagieren. Er sorgte lediglich vermittels des zweiten Wiener Schiedsspruchs vom 30.8.1940 für einen bedingten Ausgleich der Ansprüche Ungarns an Rumänien durch Teilrückgabe vormals ungarischer Gebiete Siebenbürgens, und er begünstigte eine deutschfreundliche Paktbildung. Besonders lag ihm an einer engen Bindung Ungarns und Rumäniens an das Reich.

Rumänien war wichtig seiner Ölvorkommen wegen, deren Nutzung Deutschland brauchte. Rumänien drohte aber von zwei Seiten Gefahr: Im Norden von der UdSSR, die sich 1940 bereits Bessarabien angeeignet hatte, im Süden von Churchills Aktivitäten. Churchill bemühte sich um ein antideutsches Bündnis der Balkanstaaten einschließlich Bulgariens und Jugoslawiens. Bulgarien zeigte sich völlig ablehnend, obwohl Churchill von der UdSSR diplomatische Hilfe erhielt; die Türkei und Jugoslawien verhielten sich abwartend. So gewann Churchill nur Griechenland, wohin er auch ein starkes britisches Expeditionskorps entsandte.

Zu erwähnen ist noch, daß die Italiener Albanien angriffen und nach Anfangserfolgen nur Schlappen erlitten, da die Albanier von griechisch/britischer Seite unterstützt wurden. In Jugoslawien kam es nach formalem Beitritt zum deutschen Bündnissystem zu einem Militärputsch und Sturz der Regierung. Wenn auch nicht sofort, war nun doch mit einem Engagement Jugoslawiens gegen Deutschland zu rechnen.

Zur Sicherung seiner Interessen und zum Schutz Rumäniens sandte Hitler zunächst deutsche Lehrtruppen nach Rumänien, die dessen Heer modernisieren sollten; außerdem kam es zu großzügigen Waffenlieferungen. Als sich die Lage auf dem Balkan zuspitzte, nicht zuletzt durch die Niederlagen der Italiener, und sich die Haltung der UdSSR entgegen dem Pakt von 1939 deutlich wandelte, entschloß sich Hitler spontan, vor dem Angriff gegen die Sowjetunion, die Situation auf dem Balkan zu klären. Zur Angriffsvorbereitung legte er starke deutsche Kräfte nach

Ungarn und Rumänien, um von dort zuerst Jugoslawien, danach Albanien und Griechenland zu erobern. An dem ersten Teil dieser Operation waren auch wir beteiligt.

Unsere künftige Garnison war Chitilla (10 km von Bukarest entfernt). Hauptmann Bischof, der mit der Kompanie am 6.10. nachkam, verließ uns sofort wieder, um mit dem rumänischen Lehrstab Kontakt aufzunehmen. Auf der Fahrt dorthin erschoss er sich. Warum begriff niemand von uns.

Hauptmann d.R. Straeche, der der Kompanie seit Kriegsbeginn zwar nominell angehörte, jedoch zu einem Stab abkommandiert gewesen war, wurde unser neuer Chef. Am 28.10.1940 verließen wir Korneuburg im Bahntransport über Wien, Raab, Budapest, Kronstadt, Ploesti. In Chitilla half das gesamte rumänische Eisenbahnpionier-Regiment beim Entladen. Die Rumänen trugen khakifarbene Uniformen, maßgeschneidert und elegant die Offiziere, dazu eine große runde Tellermütze und die typische Reitgerte. Daß und wozu sie die Reitgerte zu gebrauchen wußten, erfuhren wir bald.

Das Ausladen vollzog sich in militärischem Gelände mit Gleisanschluß. Der benachbarte Ort und der Bahnhof sahen bescheiden aus. Das Dorf bestand nur aus einer Gruppe kleiner Häuser um eine qualmende Zuckerfabrik. Wir besichtigten diese auch einmal und sahen die Arbeiter, nur mit Hosen und Schuhen bekleidet, in großer Hitze ihre Arbeit tun.

Längs der Zuckerfabrik verlief die Straße nach Bukarest. Ein nahes Brachfeld wurde Exerzier- und Sportplatz. Daran schloß sich die Bahnlinie an und dann die Kaserne, lange weißgetünchte Bauten mit ausgebauten Dachböden. Zwei Blocks belegten wir und waren gut und großzügig untergebracht.

Die Rumänen bestaunten die Menge unseres Gerätes und sonstigen Materials. So viel, wie unsere Kompanie besaß, stand nicht einmal ihrem ganzen Regiment zur Verfügung. Wir wiederum staunten, daß es bei den Rumänen offenbar nicht üblich war, Sport oder gesellige Veranstaltungen in den Dienstplan aufzunehmen, kurzum das, was wir Truppenbetreuung nannten. Den Rumänen war ferner die gemeinschaftliche Küche für alle Dienstgrade fremd. Ähnlich der Sowjetarmee gab es unterschiedliche Verpflegung den Ranggruppen entsprechend.

Ich erwähne noch, daß für uns Gottesdienst in unserem großen Tagesraum abgehalten wurde. Dazu reisten Wehrmachtspfarrer beider Konfessionen von einer in Rumänien stationierten Lehrgarnison zur anderen.

Mit den Rumänen übten wir an deutschem Brückenbaugerät und dazugehörigen Maschinen sowie Kraftfahrzeugen, um sie damit vertraut zu machen; denn sie hatten viel Material geliefert erhalten, um uns in einem möglichen Krieg gegen die Sowjets eine brauchbare Hilfe sein zu können.



oben: Die Offiziere und
Unteroffiziere der 2./2
Mitte: Unsere Unterkunft,
davor Kompaniefahrzeuge
unten: Rumänische Hilfs-
arbeiter <II>



In unserer Freizeit fuhren wir nach Bukarest, eine schöne Stadt, in der es sich leben ließ, und wo man noch gut einkaufen konnte. Benachbarten deutschen Truppenteilen statteten wir ebenfalls Besuche ab wie sie uns.

In der Nacht zum 10. November fingen unvermittelt unsere Kasernen an zu wackeln - ein Erdbeben. Einige von uns sprangen aus den Fenstern, die anderen liefen ins Freie. Aber die Kasernenblocks waren offenbar erdbebensicher gebaut und hielten stand. Das Tanzen von Tischen, Stühlen und Geschirr wird jedoch niemand von uns vergessen.

In einer der Hauptstraßen von Bukarest dagegen war das Charlton-Hochhaus eingestürzt und zahlreiche Gebäude beschädigt, und wir eilten zur Hilfe. Die Kompanie konnte bei ihrem 48stündigem Einsatz drei Menschen noch lebend bergen. Im Rundfunk wurde unsere Einsatzgruppe besonders lobend erwähnt, ich sogar mit Namen, und ich erhielt von Staatspräsident Antonescu anlässlich einer Einladung von Offizieren der Lehrtruppe einen Orden, die höchste rumänische Friedensauszeichnung.

Tage später mußten wir dann noch einen Erdbebenschaden beseitigen. Im evangelischen Krankenhaus in Bukarest war durch das Erdbeben ein Turmbau, der das Dach des Haupthauses um ein Stockwerk überragte, baufällig geworden und drohte einzustürzen. Eine Gruppe der Kompanie rückte mit Gerät an, und am späten Abend war der Turm abgetragen, das Mauerwerk vermörtelt, dem Dach angepaßt und abgedeckt. Die Gefahr war beseitigt.

5. Erkundungen in Serbien, Bau der Savebrücke bei Belgrad und Versetzung zur 5./4; Wiederherstellung der Draubrücke bei Marburg.

Im Frühjahr 1941 spitzten sich die politischen Ereignisse zu. Der Krieg weitete sich aus. Nach einem Militärputsch in Belgrad - gegen den Beitritt Jugoslawiens zum Dreimächtepakt (Ungarn/Rumänien/Bulgarien) gerichtet - schlossen die UdSSR und Jugoslawien ein Freundschaftsabkommen, womit die deutsch-sowjetische Krise neue Nahrung erhielt.

Im Mittelmeerraum waren die Briten aktiv geworden und Deutschland zur Unterstützung des italienischen Verbündeten genötigt. Die Offensive der Italiener gegen Griechenland lief sich am 16.3. definitiv fest und schlug in Rückzug um. Zur Klärung der Situation auf dem Balkan mußte zunächst die jugoslawische Gefahr ausgeschaltet werden. Die Operationen begannen am 6.4., womit unsere Zeit in Chitilla zu Ende ging.

Am 7. April brach die Kompanie im Mot=Marsch auf und fuhr über Bukarest, Ploestry, Kronstadt bis Hermannstadt in Siebenbürgen, Ziel unserer ersten Tagesetappe. Am nächsten Tag ging es über Deva nach Arrad durch ein rumänisches Weingebiet und am dritten Tag über Temiswar nach Peciul-Nu, zu deutsch: Kulmbach, einem freundlichen, von Banater Schwaben besiedelten Dorf, wie wir fast auf unserer ganzen Fahrt hätten meinen können, durch Deutschland zu kommen. In Peciul-Nu, nur einige Kilometer von der jugoslawischen Grenze entfernt, bezogen wir Quartier und gingen in Bereitstellung.

Wie erkundet, war die serbische Grenze vom Feind besetzt. Ich erhielt den Auftrag, mit einer Gruppe den Zustand der Eisenbahnstrecke Grenze-Werschetz-Pancevo-Belgrad festzustellen. Mit einem LKW und darauf verladener Draisine, die wir seit dem Frankreichfeldzug besaßen, einem MG, Floßsack, Seil, einem Beiwagen- und Solokrad für den Melder machten wir uns auf den Weg. Wir fuhren bis wir die Bereitstellung der deutschen Truppen erreichten und luden die Draisine ab.

Nachdem der Angriff begonnen hatte und zügig voranging, starteten wir mit der Draisine unsere Erkundung. Bereits kurz hinter der Grenze stießen wir auf eine Brückensprengung. Zwei Mittelpfeiler, die Widerlager und das Tragwerk über einen etwa 15 m breiten Flußlauf waren zerstört, vom Übriggebliebenen nichts mehr verwendbar. Ich verfertigte eine kleine Skizze mit Maßangaben und schickte den Melder damit zur Kompanie zurück.

Zwischenzeitlich bekamen wir Besuch von Soldaten einer Nachrichteneinheit, die - ebenfalls mit einer Draisine fahrend - das Telefonnetz der Bahn instandzusetzen hatte. Die Gleise waren bei der Sprengung nahezu unversehrt geblieben. Sie hingen nur nach unten durch. Wir stützten sie



oben: Uffz Reichart und Erkundungs-
trupp. Die Draisine ist umspurbar
von Normal- auf Breitspur.-

li.oben: Die Draisine wird mühevoll
auf den Bahndamm gezogen / li.unten:
Überwindung d.gesprengten Grenzbrücke

re.: Uffz Reichart bei Vermessung



<II>

mit Hilfe der Nachrichtenmänner ab und schoben dann beide Draisinen vorsichtig ans jenseitige Ufer. Die Nachrichtengruppe hatte hier ziemlich zu tun, neue 'Strippen' zu ziehen, und so fuhren wir allein weiter. Plötzlich stieg etwa 1 km vor uns ein Rauchpilz auf, den wir auf eine Sprengung zurückführten. Die Steigung des stetig höher werdenden Bahndammes deutete auch an, daß wir uns einer Brücke näherten. Dann sahen wir ein gemauertes Geländer und rechts davon einen Schwellenstapel, aus dem uns ein serbischer Soldat mit erhobenen Händen entgegenkam. Am Fuße des Bahndamms, kurz vor dem Anfang einer gemauerten Bogenbrücke über einen tiefen Kanal, wollte gerade ein Gruppe Serben wieder in Aktion treten.

Die Brücke bestand aus zwei gemauerten Rundbogen, die auf einem gemauerten Pfeiler in der Mitte des ca. 15 m breiten Kanals ruhten. Durch Sprengung des Pfeilers sollte die Brücke zum Einsturz gebracht und damit der Kanal zu einem absoluten Panzerhindernis werden. Wie sich herausstellte, hatten die Serben mit ihrer Sprengung wenig Erfolg gehabt. Die Ladungen waren beiderseits fast mittig gegenüber angebracht worden und hoben sich in ihrer Sprengkraft auf, so daß nur kleine Dellen zurückblieben und die Tragfähigkeit der Brücke mit etwa 80% erhalten blieb. Bei der späteren Verstärkung der Brücke durch die Kompanie wurden die Sprengtrichter eingeschalt und zubetoniert und der Pfeiler zusätzlich abgestützt.

Dieser Kanal war, wie wir erkennen konnten, die Hauptkampf- und stärkste Verteidigungslinie an der Grenze Rumäniens. In dem Schwellenstapel auf dem Bahndamm stand gut getarnt ein vollmunitioniertes Geschütz, bestens zur Panzerabwehr geeignet, links und rechts im Brückenaufleger je ein in leichte, neu errichtete Betonbunker eingebautes schweres MG und im weiteren Verlauf des Grabens noch mehrere MG-Bunker; Laufgräben verbanden diese Bunker.

Bei unserem unvorhergesehenen Erscheinen standen die Verteidigungsmannschaften wohl zusammen, um nach der mißglückten Sprengung zu beratschlagen, was zu tun sei. Den Kampflärm an der Grenze hatten sie bereits längere Zeit gehört und Helden waren sie auch nicht. So nahmen wir einen Offizier und 16 Mann gefangen. Es dauerte dann auch nicht lange, bis deutsche Panzer anrollten, die Erkundungsspitze der Armee. Auf die Frage des Panzeroffiziers nach dem Zustand der Brücke konnte ich getrost antworten, sie trüge noch eine 180 t schwere Lokomotive. Bald kam ein Panzer nach dem anderen, etwa an die 80, und dahinter das Infanterieregiment 'Großdeutschland', dem wir unsere Gefangenen übergaben. Die Draisine des Nachrichtentrupps traf auch ein, der wieder Leitungen flicken mußte, die durch die Sprengung zerrissen waren.

Auf unserer Weiterfahrt entfernten wir noch Zündleitungen und Ladungen an einer kleinen Brücke über eine Straße und kamen dann zum Bahnhof Werschetz, wo wir von einer Gruppe Banater Deutschen herzlich begrüßt wurden. Alle Gleise und Baulichkeiten waren noch in Ordnung. Im Bahnhofsbereich lagernde Materialien nahmen wir auf und weiter ging es.

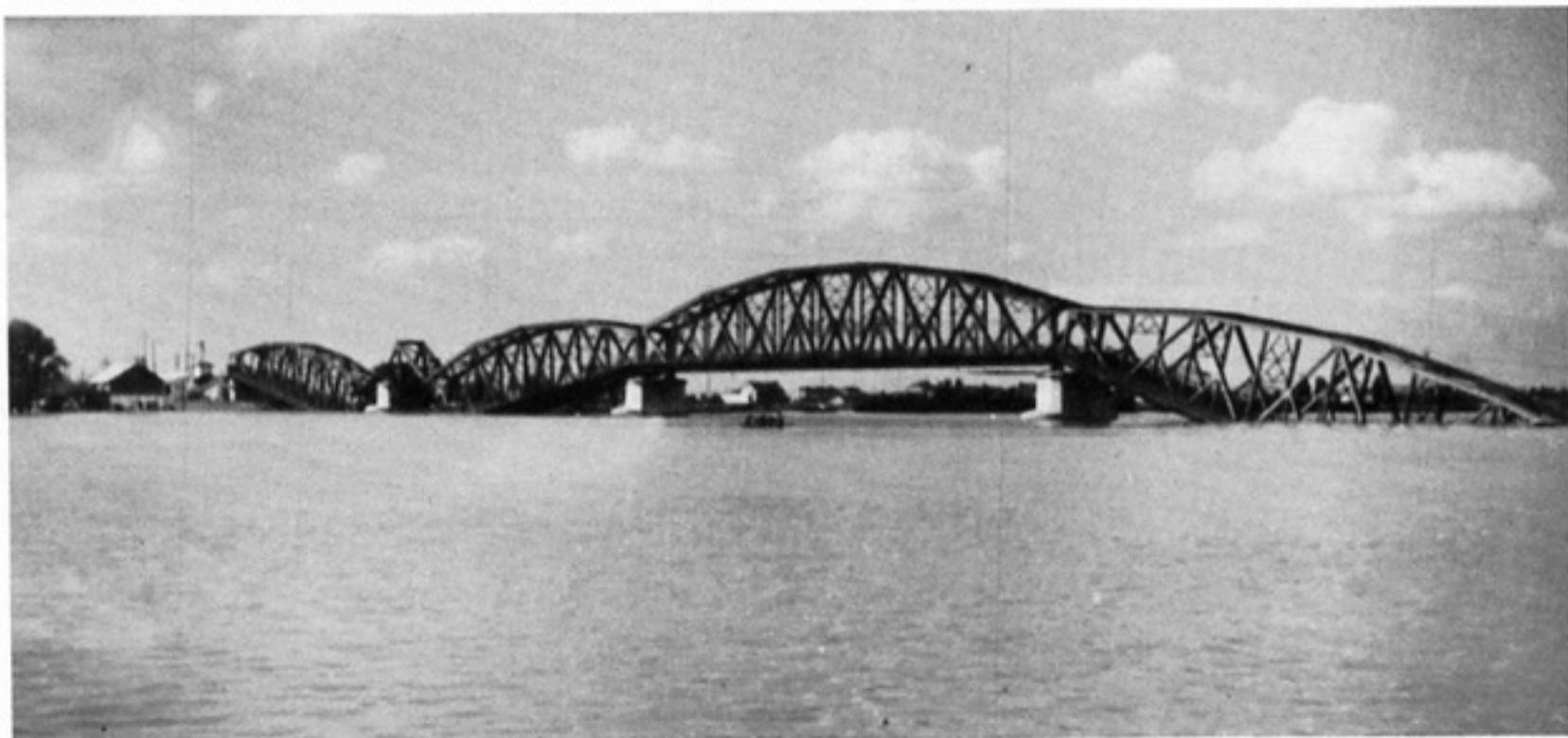
Nach einigen Kilometern erreichten wir einen kleinen Fluß, dessen Überbrückung gesprengt war. Die Sprengstelle wurde vermessen. Mit Hilfe Einheimischer ließen wir dann die Draisine den Bahndamm hinab, zogen sie bis an den Fluß, trugen sie durch das knietiefe Wasser, und brachten sie wieder auf die Gleise. Es war Abend geworden, und wir mußten uns um ein Quartier kümmern, das wir bei einem deutschstämmigen Banater Bauern fanden, der uns bestens bediente.

Am Folgetag behinderte unsere Fahrt eine kleinere Sprengstelle vor Pancevo. Die Nachrichtenmänner, die mit uns fuhren, und wir bauten aus den Trümmern einen Behelfssteg und konnten über diesen weiter zum Bahnhof Pancevo rollen. Gleise führten zu den Hafenkais an der Donau, wo das Infanterieregiment 'Großdeutschland' gerade auf Donaukähnen nach Belgrad übersetzte.

Im Hafen entdeckten wir genügend Baumaterial zur Verwendung beim Brückenbau, nahmen es auf und fuhren weiter Richtung Belgrad. An einer größeren gesprengten Straßenbrücke endete unsere Fahrt. Von dort sah ich durch mein Fernglas, daß zwei Bogen der Donaubrücke vor Belgrad gesprengt waren, deren Wiederaufbau mehrere Monate dauern würde. Anschließend kehrten wir nach Werschatz zurück.

Ich erstattete dem Kommandeur Bericht, erhielt die üblichen Ermahnungen, mich nicht wieder in 'Kampfhandlungen' einzulassen (er meinte die Gefangennahme der serbischen Soldaten), und einen neuen Auftrag, die Erkundung der Savebrücke bei Belgrad.

In Belgrad verlief trotz einiger Zerstörungen und noch rauchender Trümmer das Leben wieder normal. Um uns zunächst einen Überblick hinsichtlich unserer Aufgabe zu schaffen, fuhren wir auf die Festung Belgrad, von wo aus die Trümmer der Donaubrücke und der Straßenbrücke über die Save deutlich zu erkennen waren. Letztere, eine Hängebrücke mit zwei Pylonen, lag in der Save und stoppte die Schifffahrt. Stromaufwärts stauten sich zahlreiche Donau- und Save-Schiffe.



Die zerstörte Eisenbahnbrücke über die Save vom Belgrader Ufer aus <II>

Eine schwimmende Pionierbrücke aus altem österreichischem Gerät war bereits im Bau. Wir sahen uns die Trümmerstellen aus der Nähe an. Von fünf ca. 100 m langen Überbauten der Eisenbahnbrücke waren vier in einem glatten Querschnitt gesprengt und lagen schräg im Wasser. Der mittlere Bogen stand noch. Mit unserem aufblasbaren Schlauchboot fuhren wir an das erste, schräg im Wasser liegende Teil vor dem stehenden Mittelteil, legten dort an und kletterten zum Mittelteil hoch. Unsere Vermutung, daß noch Sprengladungen angebracht waren, bestätigte sich, und wir entfernten sie. Dann wurde vermessen, gelotet und eine Skizze angefertigt. Nachdem alle Maße zusammengetragen waren, faßte ich einen Vorschlag zur Wiederherstellung der Brücke ab, und schlug in Anbetracht der Neuerstellung von mehr als 400 m vor, mindestens zwei Eisenbahnpionier-Kompanien einzusetzen.

Was wir bei unserer Erkundung nicht wahrnehmen konnten, entdeckten wir tief unter Wasser: Brückentrümmer aus dem Ersten Weltkrieg, und dadurch konnte an den ursprünglich vorgesehenen Stellen nicht gerammt werden. Wir mußten umdisponieren, die Pfahljoche außerhalb und seitwärts der alten Brückentrümmer schlagen. Im Bereich der Brücke war ferner ein Portal aus schweren Peinern zu erstellen, das auf Stahlpfählen ruhte, die mit einem neuen Pfeilergründungsgerät gerammt wurden. Letzteres hatte gegenüber den bis dahin eingesetzten Rammen ein schwereres Rammgewicht und konnte auch Pfähle schräg rammen. Das errichtete Portal war tragfähig genug, sowohl den gehobenen Brückenteil als auch die darauf liegende Roth=Wagner=Kriegsbrücke zu tragen.

Auf der Belgrader Seite wählte die dort eingesetzte Kompanie eine andere Lösung. Mit einem Längstrennschnitt, d.h. einer Sprengung, teilte sie die noch vorhandenen Überbauten und klappten sie beiderseits auseinander. Anschließend überbrückten sie zuerst auf Leegerüst, dann im Freivorbau mit der neu entwickelten schweren, zerlegbaren Krupp=Brücke (SZ=Gerät), für Spannweiten von ca. 100 m verwendbar, den ersten gesprengten Brückenteil. Dieser erste Brückenteil wurde als Ballastträger für den Freivorbau des zweiten Brückenteiles gleicher Spannweite verwendet. Dafür reichte jedoch seine Tragfähigkeit nicht aus, da auch die Last des Vorbaukranes und der arbeitenden Mannschaften aufgefangen werden mußte. Deshalb wurden zwei Donaukähne zusammengekoppelt, mit Holzaufbauten versehen und während der Bauzeit untergeschoben.

Bemerkenswert ist, daß diese Brücke noch heute so genutzt wird und werden kann, wie wir sie damals in der Zeit vom 22. April - 4. Juni 1941 gebaut haben.

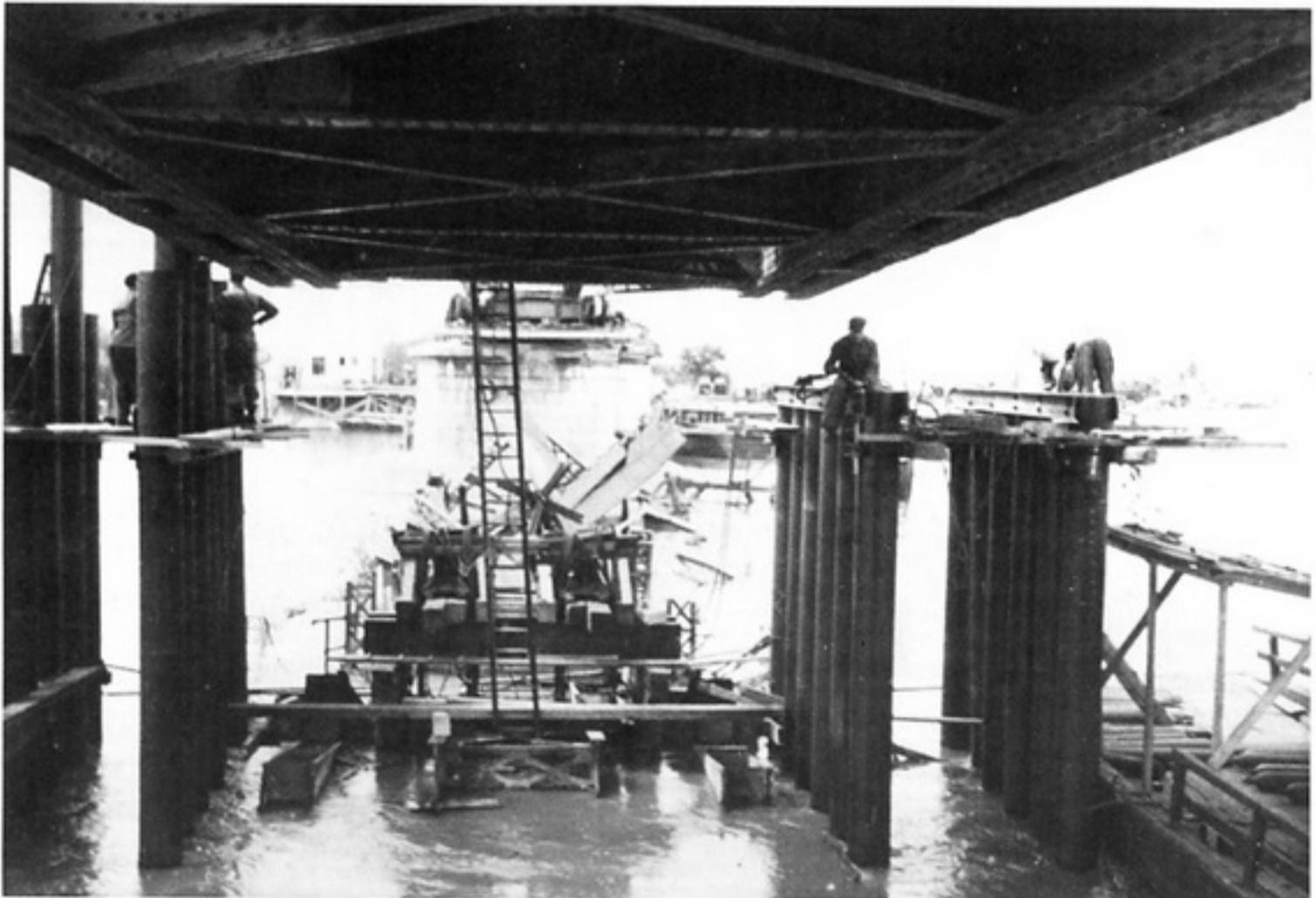


Arbeiten an der Savebrücke - oben li.: Das abgestürzte Tragwerk des ersten Brückenfeldes ist zur Hebung vorbereitet / re.: Vorbauspitze des S.Z.=Gerätes mit mechanischem Kranaufbau // unten: Gehobenes erstes Brückenteil auf Schwellenstapel mit Leergerüst für Roth=Wagner=Brückengerät.- <II>





oben: Nach Hebung des zweiten Brückenteiles rammt das Pfeilergründungs-
gerät das Joch aus Stahlpfählen // unten: Sicht unter das gehobene zweite
Feld mit seitlichen Stahlrohrjochen, rechts bereits abgebunden.- <II>





oben: Bauabschnitt der 2./2 von der Belgrader Seite,
unten: Portal der fertigen Savebrücke von Semlin aus gesehen <II>



Die 2./2, der ich seit 1938 angehört hatte, verlegte nun in den Raum Jasi. Dort blieb sie bis zum Beginn des Rußlandfeldzuges und wurde dann in der ganzen Zeit des Krieges zum Bau oder Instandsetzung von Eisenbahnbrücken herangezogen. Einige ihrer meist schweren Einsätze sind im Teil I dieses Buches im Bild festgehalten.

Für mich galt es Abschied nehmen, denn ich war zur 5./4 versetzt worden, nachdem mein Versetzungsgesuch zu einer Spezialeinheit abgelehnt worden war.

Chef der neuen Kompanie war Hauptmann Zechlin, ein Ostpreuße. Mit seinen Kompanieoffizieren, Leutnant Galle und Leutnant Schmidt war ich bald freundschaftlich verbunden. Die Kompanie, die sich in der Hauptsache aus Sudetendeutschen zusammensetzte, arbeitete am Bau der Draubrücke bei Marburg. Meine Hauptaufgabe wurde die Holzbeschaffung. Die Arbeiten waren bereits in vollem Gange. Es sollte eine Fachwerk-Bogenbrücke mit zwei großen Bögen über den Fluß und beiderseits mehrere gemauerte Bögen im Landanschlußteil erstellt werden. Die dreigleisige Fahrbahn lag mehr als 20 m über der schnell, mit einer Stromgeschwindigkeit von ca. 4,5 m/sec. dahinfließenden Drau. Der Flußpfeiler war kurz über der Wasserlinie gesprengt, die Trümmer verengten das Flußbett, weshalb die Abflußgeschwindigkeit hier so hoch war.

Die vom Mittelpfeiler getragenen Bögen waren abgekippt und lagen auf den Gegenseiten in ihren alten Auflagern, ohne sich verdreht zu haben, schräg zum Mittelpfeiler auf den gesprengten Pfeilertrümmern, aber in der Mitte der Schräge blieb genügend Höhe für den Aufbau zweier 21 m hoher Holzpfeiler.

Die abgestürzten Tragwerke, die für die Hilfsmontage statisch noch genügend Halt boten, dienten als Leererüst. Zwei vorgefertigte Brücken von Krupp, die ursprünglich zum Export nach China bestimmt waren, wurden von Facharbeitern der Firma Krupp montiert und vernietet. Die gerammten Grundjoche bestanden aus starken, örtlich besorgten Holzpfählen, die mit Streben, Eisenlaschen, Bolzen und Bauklammern fest abgebunden waren. Stromabwärts war zu den beiden vorgesehenen Jochen hin eine Fahrbrücke gebaut und an ihr angebunden lagen zwei Schlauchboote des gut ausgerüsteten Rettungsdienstes, der hier auch zum Schutz von hunderten Eisenbahnpionieren und Zivilkräften der Firma Krupp notwendig war.

Wie bereits erwähnt, beschaffte ich Holz, unter anderem aus den Wäldern von Schloß Pfahl mehr als 100 Jahre alte Fichten, die bis zu 40 m hoch waren und am Grundstamm einen Durchmesser von mehr als 1 m hatten. Für den Transport nahmen wir Haflinger, die von ihren Besitzern geführt wurden. Die Pferde zogen das Holz, oder bei größeren Entfernungen auf Transportwagen, bis zum Bahnhofsvorplatz. Dort wurde es auf Waggons verladen. Holten wir von stromaufwärts Holz, betätigten wir uns als Flößer, was uns viel Spaß machte.

Nachdem alles benötigte Holz herbeigeschafft war, übernahm ich mit die

Bauaufsicht. Infolge zwar zügiger, aber vorsichtiger Arbeit hatten wir während der gesamten Bauzeit kein Unglück.
Die Belastungsprobe der Brücke erlebten wir nicht mehr, da die 5./4 zuvor an die bessarabische Grenze zu einem neuen Einsatz abrückte.



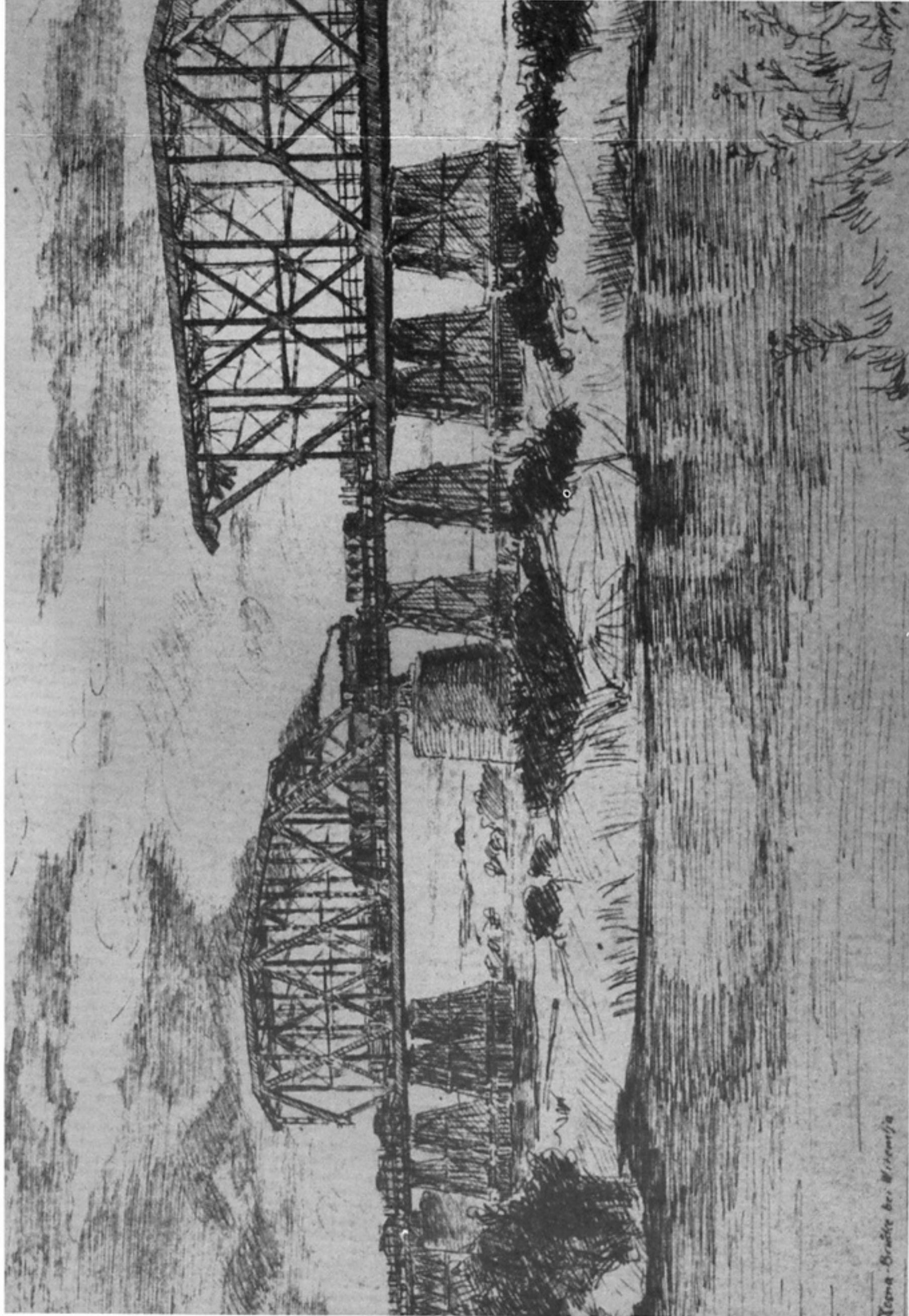
oben li.: Kanthölzer werden eingebaut / re.: Holztransport
unten li.: Rettungsdienst auf der reißenden Drau / re.: Das Holz wird bis zum Sägewerk an der Savebrücke geflößt. <II>





Draubücke Marburg - oben: Postkartenansicht der dreigleisigen Eisenbahnbrücke / unten: Die wiederhergestellte Brücke <II>





Kama-Brücke bei Witemlja

Die Desna-Brücke bei Witemlja nach der Wiederherstellung (Federskizze Gefreiter Zinner) <11>

6. Wiederherstellungsarbeiten im Raume Kiew/Kursk;
Lazarettaufenthalt; Kompanieführer=Lehrgang; als
Chef der 8./5 Bau der Desnabrücke bei Witemlia;
Sperrereinsätze um Briansk; Lehrgangsleiter in Ha-
nau und Ia beim Stab des II./2 in Ungarn

Aus dem Raum Tiraspol, wo wir kurze Zeit in Ruhe gelegen hatten, rückten wir nach Beginn der Ostoffensive zu verschiedenen Einsätzen vor. Im Hauptbahnhof Kiew besserten wir die größten Schäden aus, spurten um und machten in Eile zwei Gleise befahrbar, damit hier überhaupt wieder Züge rollen konnten. Neben weiteren Instandsetzungsarbeiten im Bahnhofsbereich brachten wir 14 kleinere Brücken, die von den Sowjets gesprengt worden waren, teils provisorisch, teils in solider Ausführung in Ordnung.

Danach stellten wir auf der Strecke nach Kursk sechs Kleinbrücken wieder her, bei der Eiseskälte dieses abnormen Winters und der unsicheren Feindlage eine kräfteverzehrende und harte Tätigkeit. Als wir an der Flußbrücke vor Kursk arbeiteten, deren Fertigstellung drängte, unterhielten wir auf dem Eis des dick zugefrorenen Flusses offene, gegen Sicht und Wind abgeschirmte Feuerstellen, um uns ab und zu 'aufzutauen'. Mit Freigabe (ohne Belastungsprobe!) dieser Brücke war die Strecke wieder durchgehend befahrbar.

Ehemaliger Kiosk als
Wegweiserzentrale



Die lange Straße
in Kursk <II>



Im Frühjahr 1942 hatte ich Pech und brach mir Wadenbein und Knöchel so unglücklich, daß mich unser Arzt ins Lazarett von Kursk überwies. Von dort kam ich mit einem Lazarettzug nach Bobrusk und nach Entlausung sowie Anlegen neuer Gipsverbände ins Lazarett Porrhaus bei Wien. Mit einem Gehgipsverband konnte ich mich ein wenig in Wien umtun, gelegentlich auch Theater und Konzerte besuchen. Schließlich wurde ich ins Offiziers=Erholungsheim in der Sternwartstraße entlassen und erhielt bald darauf Heimaturlaub.

Um kurz die weiteren Etappen meines Erlebens zu streifen: In Sperenberg übernahm ich vorübergehend eine Ausbildungskompanie und wurde im Spätherbst zu einem technischen Kompanieführer=Lehrgang kommandiert. Der Lehrgang dauerte vom 9.10.1942 bis zum 17.4.1943. Ich lernte nicht nur viel, sondern hatte auch die Freude, öfters Besuch von meiner Frau zu bekommen.

Nach Abschluß des Lehrgangs gab es wieder einen kurzen Urlaub, und danach, am 1.5.1943, übernahm ich die Führung der im Raume Briansk liegenden 8./5, mit der ich am Bau der Desnabrücke bei Witemlia beteiligt war, zusammen mit der 7./5 unter Oberleutnant Fuchs. Die Wiederherstellung dieser Brücke, verbunden mit den größten Tragwerkhebungen des Zweiten Weltkrieges - zwei Fachwerkbogenträger von je ca. 100 m Spannweite -, schafften wir in wenigen Monaten. Die Gesamtbauleitung hatte Major Feikert, Kommandeur des Kodeis II/5.

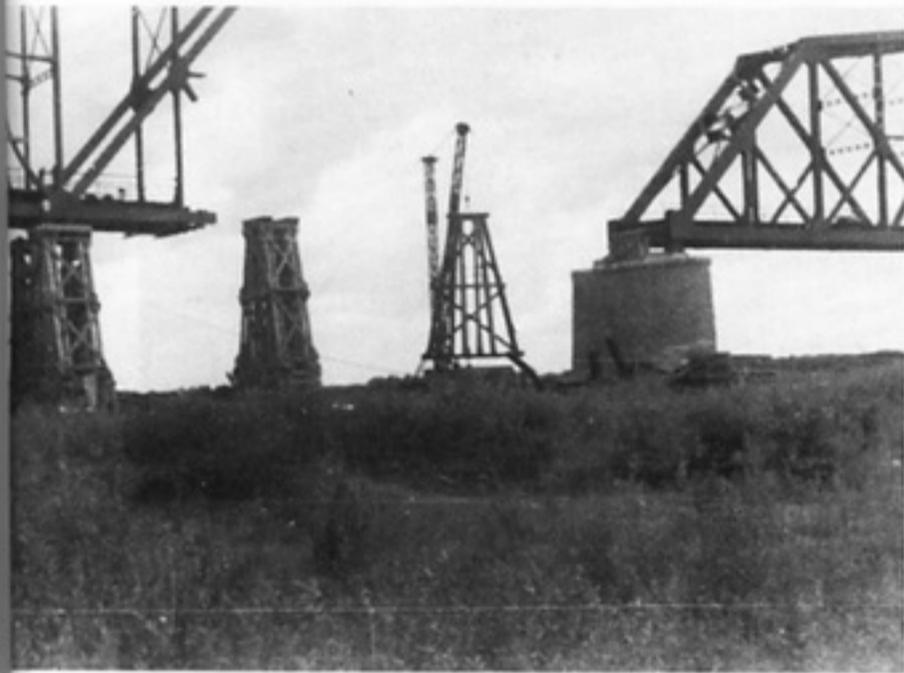


Bei den Arbeiten, auch mit Tauchereinsatz, kamen mir meine Erfahrungen sehr zustatten. Wenn ich verzichte, Einzelheiten zu schildern, so deshalb, weil sich der Verlauf der Wiederherstellungsarbeiten - von den Dimensionen abgesehen - im Wesentlichen nach dem Schema früherer Hebungen meines Berichtes vollzog, und wir konnten durch größte Vorsicht unliebsame Zwischenfälle vermeiden. Außerdem sagen Bilder oft mehr als Worte. Auch das Ende unseres Baus zeigt eine Abbildung der folgenden Seiten. Ich war schon nicht mehr bei der Kompanie, als diese im Sperreinsatz die Brücke durch Abbrennen der Joche zum Einsturz brachte.



Die Desnabrücke bei Witemlia:
li.: Die zerstörte Brücke <II>

Mitte: Hebung und Zusammen-
schließung der Brücke <II>



ten re.: Abrücken einer
mpanie nach Schichtwechsel <II>





oben: Brückenfeld 2 ist gehoben, Brückenfeld 1 kommt zur Hebung
unten: Die abgebundenen Doppeljoche fertig zum Stapellauf <II>





Die Reste der Desnabrücke nach ihrer erneuten Zerstörung <II>

Nun will ich noch von etwas anderem berichten, von unseren Erlebnissen mit Partisanen, und zwar bevor wir den Auftrag zum Bau der Desnabrücke bekamen. Mit unserem Bauzug hielten wir die Nacht über auf einem in den nahen Wald führenden Abstellgleis eines größeren Bahnhofs. Im Morgenrauen hörten wir plötzlich von jenseits des Bahnhofgeländes her Detonationen, liefen hin und fanden die Gleise auf 1 km Länge gesprengt, die Partisanen waren bereits verschwunden. Bis zum Mittag hatten wir die zerfetzten Gleise ausgebaut und zum Teil mit im Bahnhof liegendem Gleismaterial ersetzt. Was noch fehlte, traf nachmittags ein, so daß der Gesamtschaden bis zum folgenden Tag behoben werden konnte.

Erwähnenswert ist noch, daß wir mittlerweile Hiwis (Hilfswillige, d.h. ehemalige sowjetische Gefangene) in der Kompanie hatten, und beim Bau der Desnabrücke auch zusätzliche Arbeitskräfte, vornehmlich Frauen, zugewiesen bekamen. Selbstverständlich versorgten wir sie mittags von unserem Essen mit. Einmal gab es sogar Bullenbraten.

Ende August konnte die Belastungsprobe mit Betriebsfreigabe der Brücke stattfinden, was wir zum Anlaß einer großen Feier mit viel Wodka nahmen. Leider hatte die Brücke, wie bereits geschildert, keinen langen Bestand, da die Sowjets im Spätherbst durchbrachen.



Unsere Unterkunft
in Briansk;
am Desna-Ufer
alte russische
Stollenunterkünfte <II>

Wir erhielten nun den Auftrag, im Bahnhof Szissdra, 20 km östlich Briansk, Gleise und sonst noch verwendbares Material zum Rücktransport auszubauen und die Strecke nach Briansk zur Sprengung vorzubereiten. Im Bahnhof Szissdra spürten wir die veränderte Kriegslage durch regelmäßige Angriffe sowjetischer Schlachtflieger, gegen die unser zur Flugabwehr aufgebautes MG machtlos war. Auch ein sowjetisches Ferngeschütz sorgte dreimal täglich für Belästigung. Tote gab es aber nur unter einer Gruppe russischer Bahnangestellter. Uns passierte nichts, und bald darauf wurden einige Kompanie-Angehörige mit dem KVK II. ausgezeichnet. Die Verleihung ging feierlich vonstatten, und es blieb nicht die einzige.

Bei einem Ritt zum Divisionsgefechtsstand, wo ich mir Karten und Informationen über die Lage holen wollte, fragte mich ein relativ jung aussehender General, ob wir nicht die Bahnstrecke vor der HKL unterbrechen könnten. Die Sowjets seien gemäß Luftaufklärung dabei, eine gesprengte Brücke 5 km jenseits der HKL wieder befahrbar zu machen, um einen bereitstehenden Panzerzug nach vorn bringen zu können. Ich sagte Hilfe zu, und in der folgenden Nacht sandte ich eine Gruppe aus, die unter Sicherung der dort liegenden Infanterieeinheit vor der HKL einen kleinen Durchlaß sowie das Gleis bis zur HKL sprengte. Tags darauf bedankte sich der General für unseren Einsatz und wollte sich erkenntlich zeigen. Ich schilderte ihm die Schwierigkeit der Eisenbahnpionierarbeit, ein EK zu bekommen. Da griff er in seine linke Rocktasche, fragte mich, wieviele beteiligt waren und gab mir sechs EK II mit. Gleichzeitig ließ er von seinem Adjutanten die Urkunden ausfertigen. Bei der Verteilung der EK's habe ich selten stolzere Soldaten gesehen, ein Hilswilliger



oben li.: Im selbstgebauten
Wohnung / re.: Eine Lok wird
aufgegleist //

Mitte re./unten: Vor dem und
im Bunker des Bahnhofs Szissdra
(hinter dem Kompanietrupp das
Funkgerät).- <II>



war auch bei den Ausgezeichneten, und alles verlief ohne jeden Papierkrieg.

Gerade, als wir das abgebaute Material verladen und abtransportiert hatten, kam der Sperrbefehl. Ein Kommando sprengte eine kleine Brücke zwischen Bahnhof und HKL, zwei andere Gruppen zerstörten mit behelfsmäßig konstruierten 'Schienenwölfen' die Gleise Richtung Briansk. Der Rest der Kompanie betätigte sich bereits im Bahnhof Briansk, unter anderem mit Abbau eines Industriegleises zu einem Phosphat-Werk. Damit fertig, mußten wir es in Eile wieder verlegen und erhielten zwei Baukompanien zur zusätzlichen Hilfe. Es sollten nämlich noch einige Züge Manganknollen zur Herstellung von Phosphorgranaten (oder Bomben) abgefahren werden, und das war einer höheren Dienststelle erst reichlich spät eingefallen.

Zeit, aus dem Bahnhof Briansk nennenswerte Mengen an Material wegzuschaffen, gab es keine. Wir bereiteten alles zur Sprengung vor, und inzwischen hatten die Eisenbahnpioniere damit hinreichend Erfahrung gesammelt. Während wir auf rationellste Weise Gleise, Weichen und sonstige Betriebsanlagen in die Luft jagten, beschäftigten sich unsere Hiwis mit der Zerstörung der Gebäude, wobei ihnen genügend Sprengmittel zur Verfügung standen. Am Abend meldete ein Hiwi, stramme Haltung annehmend, "heute schöne Arbeit, bum, bum, drei Mann kaputt". Dabei steckte er drei Finger hoch und lachte über sein volles Gesicht.

Folgendes war geschehen: Drei Hiwis waren in den Wasserturm geklettert, um den Behälter mit kleineren Ladungen zu sprengen. Indessen hatten unten andere Hiwis schwere Bomben gelegt und gezündet. Die oben Tätigen wurden unter den Trümmern begraben. Die Gelassenheit der Hiwis über den Tod dreier ihrer Kameraden schockte uns.

Nach der Zerstörung des Bahnhofs Briansk teilte ich die Kompanie wieder in Einsatzgruppen auf. Je eine bereitete die Brücken und Durchlässe der Strecken Richtung Roslawl und Kritschew bis zur Sosa, wo die neue HKL verlaufen sollte, zur Sprengung vor. Weitere Gruppen bedienten unsere 'Schienenwölfe'. Sobald mit diesen eines der zündfertigen, größeren Sperrobjekte passiert worden war, wurde von einer der Sprenggruppen gezündet, die dann mit dem Schienenwolf bis zum nächsten Sperrobjekt fuhr.

Wir mußten uns beeilen, auch selber sichern, da die Frontlage unklar und sogar mit feindlichen Angriffsspitzen zu rechnen war. Denn die Sowjets versuchten wie einst wir, die Eisenbahnstrecken unversehrt in die Hand zu bekommen. Beim Sprengen überrumpelte und gefangen genommene Eisenbahnpioniere erhielten bis zu 25 Jahre Zwangsarbeit als Strafe für ihre Sperrtätigkeit.

Ohne Verluste führten wir unsere Aufträge aus und übernahmen dann westlich des Dnjepr die Bewachung der Strecke Mogilew-Stara Bischof, an der wir außerdem an verschiedenen Stellen Entladerampen anzulegen



Unser selbstgebauter
'Schienenwolf' <II>



Eine von uns gesprengte Brücke vor
und nach ihrer Zerstörung <II>

hatten. Unseren Bauzug stellten wir auf dem Nebengleis einer kleinen Haltestelle ohne Gebäude ab. In der Nähe lag eine Baukompanie, deren Hauptbeschäftigung bis zu unserem Eintreffen aus Partisanenabwehr bestanden hatte. Ein großes Waldgebiet hier bot den Partisanen reichlich Verstecke, so daß wir zunächst einmal die Umgebung durchkämmten. Dabei stießen wir auf ein im Walde stehendes Haus voller sowjetischer Waffen und Sprengmittel. Die nahmen wir mit, bevor wir das Haus zerstörten. Danach legten wir die vorgesehenen Rampen zur Be- oder Entladung von Truppen und Material an. Wir waren völlig auf uns selber angewiesen. Von dem ca. 300km entfernten in Ossipowitschi liegenden Ko-deis hörten wir kaum etwas, und es gab auch keine anderen Stäbe, mit denen wir Kontakt aufnehmen konnten.

Gegen die Partisanen, die trotz größter Aufmerksamkeit noch verschiedentlich aktiv wurden, starteten wir mehrere erfolgreiche Unternehmen, nachdem ich von einem nahen Flugplatz aus mit einem Fieseler Storch die Strecke abgeflogen und auch das angrenzende Gebiet von oben inspiziert hatte. Da uns dennoch viel freie Zeit blieb, vertrieben wir uns die Langeweile vor allem mit Sport. Als wir mit dem Rampenbau fertig waren, fuhren wir unseren Bauzug auf ein Abstellgleis beim Flugplatz, wo uns auch Unterkunft in Baracken gewährt wurde, und hier bekamen wir nach langer Zeit wieder einmal Marketenderwaren und Urlaub.

Im Spätherbst verließ ich die Kompanie, deren Chef ich zwar offiziell blieb, die ich jedoch nicht wiedersah, bis auf einen Kompanieangehörigen, Leutnant Beck. Ich war zu einem zweiten technischen Fortbildungslehrgang nach Rehagen=Klausdorf abkommandiert worden und anschließend, im Frühjahr 1944, zur Eisenbahnpionierschule Mittersill. Hier im Gebirge erhielten wir zusätzlich eine Ausbildung im Seilbahnbau und Trassieren von Feldbahnen im bergigen Gelände. In dieser Zeit ging es uns recht gut, zumal wir in einem Hotel in St. Johann, Tirol, untergebracht waren und unsere Familienangehörigen dabeihaben durften.

Ich wurde dann zum Leiter des 18. Fahnenjunker=Auswahllehrganges in Riga ernannt. Dort Anfang Juni eingetroffen, übernahm ich allerdings Sperrvorbereitungen statt der für mich vorgesehenen Aufgabe. Der sowjetische Durchbruch konnte jedoch aufgefangen werden, so daß wir nicht sprengen mußten. Aber von einer Stabilisierung der Front konnte nicht die Rede sein. Der Lehrgang wurde abgeblasen und mit der Räumung Rigas begonnen.

Mit einem der letzten Schiffe fuhr ich ins Reich zurück, um in Hanau für Ausbildungszwecke eingesetzt zu werden. Ich sollte schon älteren Jahrgängen - von Beruf Fach- und Hochschulingenieure - in Kurzschulung

militärische Grundkenntnisse beibringen, einschließlich der Besonderheiten des Kriegsbrückenbaus und des Einsatzes gegen Partisanen.

Mein Aufenthalt in Hanau dauerte nur drei Monate. Die Folgen einiger schwerer Bombenangriffe erzwangen die Verlegung der Kurse nach Rehagen=Klausdorf und die sich rapide verschlechternde Kriegslage zu einem völligen Ausbildungsabbruch. Alle Ausbilder, Offiziere und Unteroffiziere, kehrten zu ihren Stammtruppenteilen zurück. Ich kam am 16.2.1945 als Ia zum Bataillonsstab des II/Eisb.Pi.Rgt. 2 nach Ungarn und erlebte hier den Zusammenbruch der deutschen Front. Unsere Absetzbewegung führte uns bis fast nach Graz, wo sich Bataillonsstab und Kompanien sammelten. Im schon erwähnten St. Johann ergaben wir uns dann mit den dort eingesetzten Truppen den Amerikanern. Als wir einige Wochen danach in ein Gefangenenlager bei Rosenheim gebracht werden sollten, verdrückte ich mich in Richtung Heimat, genauer gesagt nach Obergünzburg im bayerischen Schwaben, wo sich meine Frau aufhielt.

Nach Rückkehr in unsere niederrheinische Heimat und Normalisierung der Verhältnisse im westlichen Teil Deutschlands, betätigte ich mich als Bauunternehmer. In der Zeit vom Januar 1964 bis März 1973 leistete ich insgesamt acht Reserveübungen bei Pioniereinheiten ab, davon fünf freiwillig und drei als Pflichtübung. Außerdem besuchte ich einen Förderungslehrgang in logistischer Führung und auf der Akademie d. Heeres f. Ingenieurbau einen militärischen Infrastrukturlehrgang. Meine beiden letzten Übungen machte ich im Dienstgrad eines Oberleutnant d.R.

A B K Ü R Z U N G S = V E R Z E I C H N I S

a.D.	=	außer Dienst
AK	=	Armeeekorps
Bedeis	=	Befehlshaber der Eisenbahntruppen beim OKH
B=Krad	=	Beiwagen=Kraftrad
Btl.	=	Bataillon
BR	=	Baureihe
DR	=	Deutsche Reichsbahn
d.R.	=	der Reserve
Eisb.Pi.	=	Eisenbahnpioniere
EK	=	Eisernes Kreuz
Flak	=	Flugzeugabwehrkanone (bzw. Waffengattung)
Grukodeis/Kodeis	=	Kommandeur der Eisb.Pi. bei Heeresgruppe/Armee
HJ	=	Hitlerjugend
HKL	=	Hauptkampflinie
ID	=	Infanterie=Division
KOB	=	Kriegsoffiziersbewerber
Kp.	=	Kompanie
KVK	=	Kriegsverdienstkreuz
Lt. (Olt.)	=	Leutnant (Oberleutnant)
mot.	=	motorisiert
MP	=	Maschinenpistole
O.A.	=	Offiziersanwärter (im Krieg durch KOB ersetzt)
OKW / OKH	=	Oberkommando der Wehrmacht / des Heeres
Pi.	=	Pioniere
RAD	=	Reichsarbeitsdienst
Rgt.	=	Regiment
Sani	=	Sanitäter
Sanka	=	Sanitätskraftwagen
SF(R)	=	Schnellzug für Fronturlauber (mit Wagen für den öffentlichen Verkehr)
SMG	=	Schweres Maschinengewehr
SZ=Gerät	=	Schweres zerlegbares Brückengerät
Schupo	=	(staatl.) Schutzpolizei
Uffz.	=	Unteroffizier
UvD (OvD)	=	Unteroffizier (Offizier) vom Dienst
VVN	=	Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes im Sprachgebrauch auch für Verfolgter " "

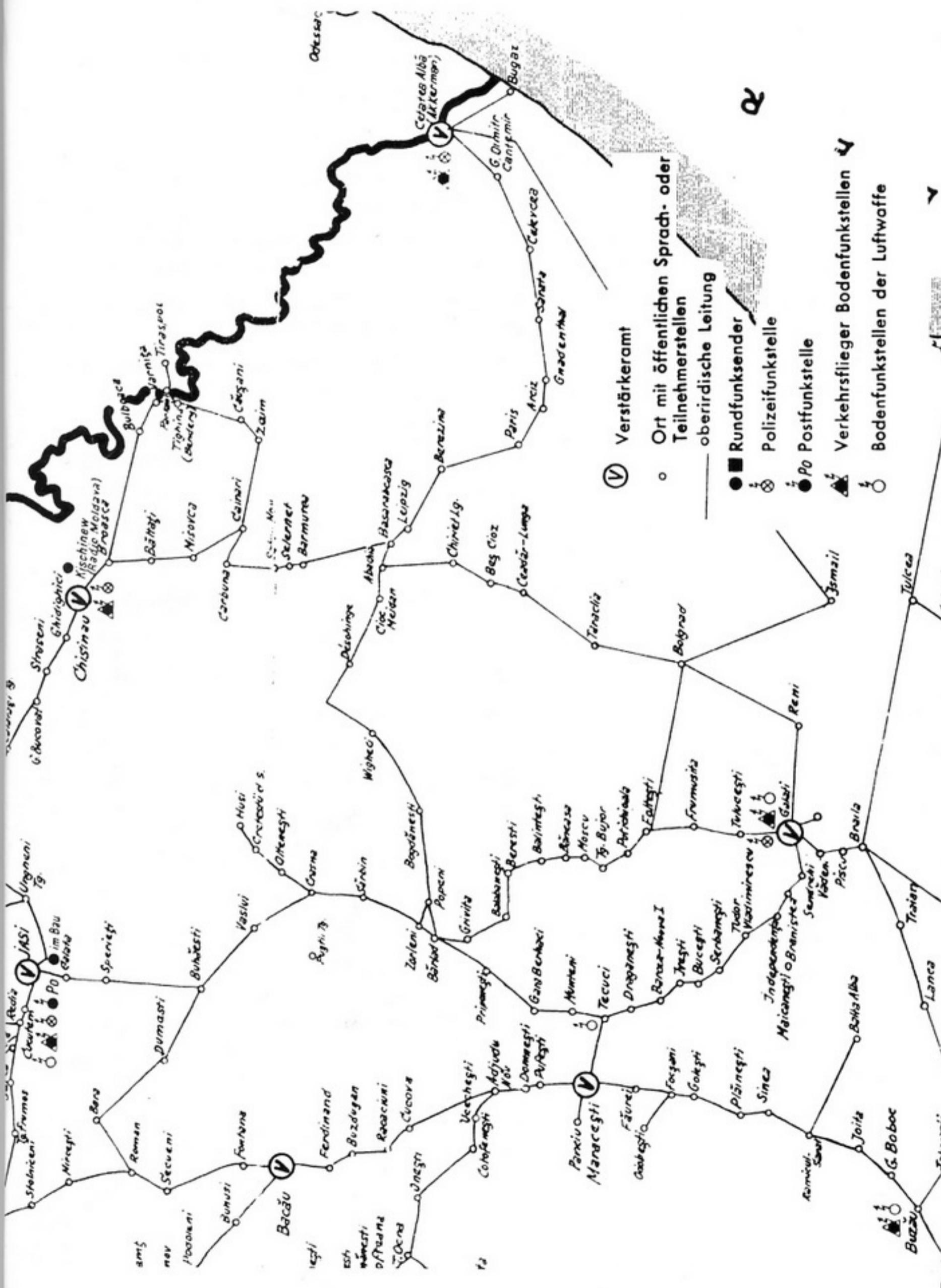
8./2 (Beispiel) Kurzform für 8. Kompanie des Eisb.Pi.Rgts. 2; römische Ziffern für Btl. oder Korps - Ausnahme: Btl. als Ersatzeinheit für Rgt. ebenfalls mit arabischer Ziffer, dito falls zur Erweiterung in Rgt. vorgesehen.

KARTENVERZEICHNIS

- Vorderes Vorsatzblatt: Europäisches Rußland - 1 : 6 Mio. - Tornisterschrift d. OKW Abt. Inland mit Vermerk "Nicht sammeln, sondern weitergeben!"
- S. 50 Sewastopol - 1 : 250 000 / Krim aus Koch/Opitz, Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa - 1 : 2 Mio. - Verlag v. I.I. Arnd, Leipzig, 9. Auflage 1910.
- S. 64/65 Aus Koch/Opitz - 1 : 2 Mio.
- S. 108 Feldbahnen Nr. 35 + 36 und Umgebung
Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg Nr. H 14/53
- S. 142/143 Straßenkarten Bessarabien - 1 : 175 000 - aus: Mappe Rumänien, hrsg. Generalstab d. Heeres, Berlin, abgeschl. 1.6.1940
- S. 168 Abschnitt der 'Burgstellung' d. 24. ID, Kurlandfront. Aus d. Gedächtnis entworfen vom Verf., nachgezeichnet von Doris Huhndorf, Augsburg.
- S. 189 Ausschnitt westl. Olsagebiet mit schematisierter Einzeichnung des ungefähren Verlaufes der 1938 von den Polen vorgeschobenen Grenze. Aus: V.B. Straßen-Atlas von Deutschland - 1 : 500 000 - München, 1936.
- S. 246 Eisenbahnkarte Bessarabien - 1 : 1,5 Mio. -
(aus Mappe Rumänien; s.o.)
- S. 247 Fernsprech- und Telegraphennetz in Bessarabien (aus Mappe Rumänien; s.o.) - Anmerkung: Heeresseinheiten wie das Feldbahn Btl. 502, ohne Funkgeräte oder eigene Fernsprechleitungen, waren auf dieses dünne Nachrichtennetz, das leicht zu unterbrechen war, angewiesen.

Abbildungsnachweis:

- <I> = Sammlung H.J. Ritzau, Pürgen
<II> = Sammlung Erich Hermann, Jüchen
<III> = Foto Karl Müller, Hermersberg
<IV> = Foto K.H. Schröder, Karlsruhe



Ⓟ Verstärkeramt

○ Ort mit öffentlichen Sprach- oder Teilnehmerstellen

— oberirdische Leitung

● Rundfunksender

⊗ Polizeifunkstelle

● Po Postfunkstelle

⚡ Verkehrsflyger Bodenfunkstellen

⊕ Bodenfunkstellen der Luftwaffe

α

Aus unserem Verlagsprogramm

H.J. Ritzau, **Schatten der Eisenbahngeschichte** - Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen - Band 1: Von den Anfängen bis 1945.- 304 S. 143 Abb., 3 doppelseitige Karten, 15 Planskizzen, geb. 50,--

H.J. Ritzau / J. Hörstel, **Die Katastrophenszene der Gegenwart** - Eisenbahnunfälle - Bd. 2: Vom 2. Weltkrieg bis 1983.- 256 S., 75 Abb., geb. 45,--

H.J. Ritzau, **Von Siegeldorf nach Aitrang** - Die Eisenbahnkatastrophe als Symptom.- 200 S., 55 Abb., Lageskizzen und Tabellen, geb. 36,--

H.J. Ritzau / W. Mertl, **Das Kursbuch- und Fahrplanwesen** der deutschen Eisenbahnen: Geschichte-Systematik-Bedeutung. 160 S., 143 Abb., 32,--

In Vorbereitung:

H.J. Ritzau, **Vom Krieg im Frieden** - Erlebnisse und Eindrücke 1945-85 - ca. 240 Seiten, zahlreiche Abbildungen, geb. ca. 40,--

Die Eisenbahnszene gestern und heute - Forum, Berichte, Gedanken - Band 1 - ca. 150 S., zahlreiche Fotos, geb. ca. 30,--

Dokumente der Eisenbahngeschichte sind auch unsere Nachdrucke:

1897 **Reichskursbuch**, Teile 1 - 3 Deutsches Reich, 320 S. 44,--

1914 **Reichskursbuch** Sommer, 1120 S. mit Ortsreg., 4. erw. Aufl. 88,--

1925 **Reichskursbuch** Nr. 3 (Juli) - **Jubiläumsausgabe**, 1064 S.- 87,--

1927 **Reichsbahn-Handbuch**, 608 S., Reg., 30 Direktionskarten ca. 69,--

1934 **Amtliches Kursbuch für das Reich**, 1164 S., 13 Karten 80,--

1937/38 **Deutsches Kursbuch**, mit Ortsregister, 948 S., 2., erw. Aufl. 82,--

1939 **Deutsches Kursbuch** Sommer - 1500 S. in 2 Bänden, 6. Aufl. 145,--

1940 **Deutsches Kursbuch** vom 21. Januar - 1080 S., 11 Karten. ca. 89,--

1944/45 **Deutsches Kursbuch** **Jahresfahrplan**, 1008 S. mit Karte 85,--

1953 **Amtliches Kursbuch** - Westl. Deutschland - 2., erw. Aufl. ca. 79,--
- Änderungen vorbehalten -

Neben weiteren interessanten Nachdrucken bieten wir auch zahlreiche **Eisenbahnstrecken- und Verkehrskarten**. Über alle lieferbaren Titel informiert Sie unser ausführliches **Gesamtverzeichnis**.

Ritzau KG - Verlag Zeit und Eisenbahn
Landsberger Str. 24 - 8911 Pürgen - Tel.: 08196/252

Ein eigenes Buch über **EISENBAHNPIONIERE** suchte man in der Fülle der Kriegsliteratur bisher vergebens, und dieses Werk will auch keineswegs einen zwar spezifizierten Beitrag, aber der üblichen Art leisten mit Antikriegsthesen oder Heldenverehrung oder der Glorifizierung einer Truppengattung. Es ist neben sachlich historischer Berichterstattung die persönliche Auseinandersetzung mit "unbewältigten", genauer gesagt nicht zu bewältigenden Problemen, auch den menschlichen.

Im ersten Teil schildert **Hans-Joachim Ritzau** - Jahrgang 1922 -, wie er jene Zeit erlebte und verarbeitete. Im Kern der realistischen, sehr freimütigen Wiedergabe steht sein Kriegserleben in den Etappen Westfeldzug, Entlassung zum Maschinenbaustudium an der TH Karlsruhe, nach zweiter Einberufung zum Eisb.Pi.Ers.Btl.3 Hanau, Sewastopol, Kaukasus mit erstem Sperreinsatz, Eisenbahnpionierschule, danach wieder Rußland, Rumänien, Ungarn bis zum Ende beim Pionierbataillon 24 in Kurland.

Im zweiten Teil befaßt sich **Erich Hermann** - Jahrgang 1916 - mit eisenbahnpioniertechischen Leistungen: Erkundungen, Brückenbau- und Wiederherstellungsarbeiten. Als Berufsoffizier wirkte er schon beim Aufbau der Eisenbahnpioniertruppe mit und nahm an deren ersten Einsätze in Polen und Frankreich teil. Von Rumänien, wo seine Kompanie als eine der deutschen Lehreinheiten lag, rückte er mit nach Jugoslawien aus, anschließend nach Rußland. Zuletzt war er Leiter von Lehrgängen und bei einem Bataillonsstab in Ungarn.

Zahlreiche, vorwiegend noch unveröffentlichte Fotos veranschaulichen den Text und erhöhen den Informationswert des Buches.

