



Otto Henning

Als Panzerschütze beim Deutschen Afrika Korps 1941 – 1943

Ein 17-jähriger Kriegsfreiwilliger in der Aufklärungs-Kompanie (mot.) 580



FLECHSIG

Otto Henning kam als 17-jähriger Kriegsfreiwilliger im August 1941 zur Panzertruppe. Zuerst als Meldefahrer, dann als Panzerschütze in einer Panzeraufklärungsabteilung erlebt er den Krieg in Nordafrika bis zum April 1943.

Otto Henning

Als Panzerschütze beim Deutschen Afrika Korps 1941 – 1943

Aus Sicht eines einfachen Soldaten beschreibt er anhand seiner Aufzeichnungen und seinen einmaligen, bisher unveröffentlichten Fotos seine Zeit als Soldat beginnend mit seiner Ausbildung in Stahnsdorf und den Transport über Italien nach Nordafrika.

Dort begegnet er dem Schrecken des Krieges, wo bei den Kämpfen um El Alamein auch sein Kommandeur fällt. Er erlebt den Rückzug nach Tunesien und noch vor dem Ende der Heeresgruppe Afrika kann Otto Henning nach Deutschland zurückkehren. Der eindrucksvolle Bericht und der 64-seitige Bildteil machen das Buch zu einem einzigartigen Zeitdokument über das Leben von Soldaten jenseits vom propagierten Heldentum.

ISBN-13: 978-3-88189-630-6
ISBN-10: 3-88189-630-9



FLECHSIG

Umwelthinweis:

Dieses Buch und der Umschlag wurden auf chlorfrei
gebleichtem Papier gedruckt.

Die Einschrumpffolie – zum Schutz vor Verschmutzung –
Ist aus umweltverträglichem und recyclingfähigem PE-Material.

Alle Rechte vorbehalten

© 2006 Verlagshaus Würzburg GmbH & Co. KG, Würzburg

© Fotos: Otto Henning, Rostock

& Albrecht von Homeyer

Einbandgestaltung: Silberwald Agentur für visuelle Kommunikation, Würzburg

Gesamtherstellung: AGORA, United Graphic Services b.v., Netherland

ISBN 10-stellig: 3-88189-630-9

ISBN 13-stellig: 978-3-88189-630-6

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader 16

Inhalt

Vorwort zum Erlebnisbericht	13
Versetzung zur Panzeraufklärung	15
Musterung und Rekrutenausbildung	16
Verladung und Fahrt nach Italien	22
Ankunft in Neapel	24
Verladung auf Transportschiffe	26
Mit der Ju 52 nach Nordafrika	27
Auf afrikanischem Boden	28
Mein erster Kamelritt	29
Fahrt zum Wüsteneinsatz	30
Unsere ersten Gefallenen	32
Ich werde Meldefahrer	32
Meldefahrer bei Oberfeldwebel Helms	34
Sandsturm	35
Fahrten auf einem Salzsee	36
Im englischen Munitionslager	53
Erdarbeiter im Wüstensand	54
Unsere Tropenverpflegung	54
Der englische Morgen- und Abendgruss	55
Im Wüstenkino	55
Rommel landet bei der Kompanie	56
Mein erster Fronteinsatz	60
Eintöniges Lagerleben	61
Arger wegen meiner italienischen Brieffreundin	63
Bekannschaft mit der Ratsch – Bum	65
Pfingstsonntag 24. Mai 1942	69
Kampf um die El Gazala Stellung	70
Im Minenfeld	72
Felsennest Bir Hacheim	77
Fliegen – Fliegen – Fliegen	78
Verwundetentransport mit meinem VW	79
Vor Tobruk	80
Verfolgungskämpfe in Westägypten	81
Kampf um Marsa Matruk	83
Auf dem Vormarsch in Ägypten	102
Mit Ofw. Helms zur Tommykolonne	104
Fahrt in eine feindliche Panzerwand	106

Das leidige Schlauchflicken.....	107
Meine Schusseligkeit rettet mir mein Leben.....	109
Fahrten zur B-Stelle.....	112
Alleine mit meinem VW vor der Kompanie.....	113
Harte Kämpfe um die El Alamein Stellung.....	115
Unser Chef fällt vor El Alamein.....	118
Nachtangriff der Neuseeländer.....	120
Der neue Chef ist eingetroffen.....	121
Einsam und verlassen in der Wüste.....	122
Nach El Daba zur Neuaufstellung.....	125
Taxifahrer in Afrika.....	127
Panzerschütze im 8-Rad Spähwagen.....	127
Es gibt neue Parolen.....	128
Unser Panzerspähtrupp.....	129
Das Sechstagerennen.....	131
Im nächtlichen Bombenhagel.....	149
Die Militärjustiz mahlt langsam.....	151
Gestörte Nachtruhe vor einer deutschen Batterie.....	153
Ein Unteroffizier dreht durch.....	153
Unser Panzerspähwagen brennt.....	154
Mit dem 8-Rad in der Werkstattkompanie.....	156
Wieder bei der Abteilung.....	157
Die Front bricht bei El Alamein.....	159
Unser Kommandant als harter Krieger.....	162
In der Auffangstellung bei Fuka.....	163
Rückzug aus der Fuka-Stellung.....	164
Festgefahren – eine ganze Nacht im feindlichen Artilleriefeuer.....	165
Mit den Pionieren beim Minen legen.....	166
Auf dem Rückmarsch vor Unter Sollum.....	167
Wir schlachten Ziegen und Schafe.....	169
Rückzugsgefechte im November 1942.....	171
Wieder mit den Pionieren beim Minen legen.....	172
Wir fahren in eine Panzerfalle.....	173
Weihnachten 1942 in der Wüste.....	174
Jahreswechsel 1942 – 1943.....	176
Aufklärungsgruppe v. Luck.....	177
Nun sind wir in Tunesien.....	178
Französische Mädchen schneiden uns die Haare.....	179
Amerikanische Beute.....	180

Verkehrsunfall in Gabes.....	180
Meine Pistole wird geklaut.....	197
Eine Berlinerin spricht uns an	199
Im Regen und einer Flutwelle säuft die Kompanie ab	201
Im Zielkreis eines feindlichen Jägers	202
Unser Kommandant organisiert Zusatzverpflegung.....	203
Rückzugsgefechte im Raum Gafsa	204
Verteidigung einer Pistenstrasse durch eine Felswand.....	204
Meine letzten Stunden in Tunesien	205
Mit einer Droschke zum Flugplatz.....	208
Mit einer Ju 52 nach Sizilien.....	209
Wieder auf europäischem Boden	212
Auf der Fahrt in den Urlaub	213
Im Heimaturlaub	216
Treffe unerwartet Kameraden meiner Kompanie.....	217
Unterstellungsverhältnis und Kampfeinsätze	
Panzer-Aufklärungs-Kompanie 580 (mot);Feldpost Nr. 37929	219
Nachtrag zum Erlebnisbericht	221
Nachbetrachtung und Danksagung.....	222
Kampf und Untergang des Deutschen Afrika-Korps 1941-1943	224

Vorwort zum Erlebnisbericht

Nach dem Untergang der 40-jährigen DDR-Herrschaft im November 1989 ist es den ehemaligen DDR-Bürgern auch möglich geworden, sich erstmalig objektiv mit der Geschichte des 2. Weltkrieges zu befassen. Viele Angehörige des Deutschen Afrika Korps aus Mitteldeutschland interessierte vor allem die Vorgeschichte zum Wüstenkrieg in Afrika. Wie, warum und wodurch kamen deutsche Soldaten gerade in Nordafrika zum Einsatz.

Viele Veröffentlichungen über den nordafrikanischen Kriegseinsatz sind seit dem Ende des Krieges erschienen und geben einen chronologischen Ablauf der Geschehnisse. Wenig wurde auf persönliche Erlebnisse eingegangen, die der einfache Soldat zu durchstehen hatte mit all seinen Opfern, Entbehrungen, Enttäuschungen und bitteren Rückschlägen.

Dieser Erlebnisbericht stützt sich auf eigene vorliegende Dokumente, Briefe und ist mit vielen Fotos belegbar. Es ist kein Dokument über den Ablauf der Geschehnisse auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz. Wohl aber sind die Schilderungen erlebt und durchlebt. Alle aufgeführten Namen von toten und lebenden Kameraden sind authentisch und somit ein Teil von unzähligen persönlichen Schicksalen.

Beim Lesen dieses Erlebnisberichtes werden bei vielen ehemaligen Kameraden ähnlich gelagerte Erinnerungen wach und ins Gedächtnis zurückgerufen. Das trifft besonders für meine Kameraden der ehemaligen Panzer-Aufklärungs-Abteilung 580 (mot) zu.

Es ist mein persönlicher Wunsch, an dieser Stelle von den vielen Opfern und Entbehrungen, von Hoffnungen und den bitteren Enttäuschungen des einfachen Soldaten zu berichten, die in soldatischer Pflichterfüllung erlitten werden mussten.

Aber es gab auch schöne und stolze Tage in Afrika, die uns alle beflügelten und gezeichnet sind vom aufopferungsvollen Einsatz der Soldaten des Deutschen Afrika Korps.

Wenn auch der Wüstenkrieg von 1941 – 1943 schon längst der Geschichte angehört, so ist für ihn doch bezeichnend, dass nicht im Hass sich die ritterlich kämpfenden Heere gegenüberstanden.

Erinnert sei auch an dieser Stelle an die vielen Kameraden, die ihr junges Leben hingaben im Wüstensand von Ägypten, Libyen und Tunesien, die schwere und schwerste Verwundungen erlitten, an deren Folgen sie noch heute zu leiden haben.

Otto Henning, Rostock, im April 2006

Versetzung zur Panzeraufklärung

Am 06.12.1941 betraten der Uffz. Bernhard Melcher und Pz-Schütze Henning die Schreibstube der Pz-Aufkl. Kompanie 580 (mot) in Cottbus.

Der Unteroffizier meldete beide der Kompanie zuversetzt!

Wir waren mit der Deutschen Reichsbahn aus Berlin angereist und hatten in den Schulen Tilsiter- und Memeler Strasse auf unsere Abkommandierung gewartet. Alle in den Schulen anwesenden Kameraden, der verschiedensten Waffengattungen des Heeres, sind für den Afrika-Einsatz vorgesehen. In den Schulen waren wir in Klassenzimmern untergebracht und zu unserer Freude hatten wir jeden Tag Ausgang bis 22.00 Uhr. Nach meiner Rekrutenzeit war das ein schönes Soldatenleben. Wir erhielten sehr oft Freikarten für Theater-, Variété- und Sportveranstaltungen.

Heimurlaub bekam ich als sehr junger Soldat, nach meiner Rekrutenzeit, leider nicht. Dabei hatte ich mir auf dem Lehrter Bahnhof schon alle Abfahrts- und Ankunftszeiten zu meiner Heimatstadt in Mecklenburg herausgesucht.

Auch die Rückfahrt nach Berlin hatte ich in den Reiseplänen herausgefunden und wäre somit bestimmt wieder zur Deutschen Wehrmacht zurückgekehrt. Nur, die oberste Wehrmachtsführung hatte wohl noch nicht das richtige Vertrauen zu mir. Dafür werde ich in Cottbus – Sachsendorf in eine Kasernenstube eingewiesen und fand mich unter lauter neuen Gesichtern wieder. Von meinen Rekrutenkameraden war leider keiner mit mir nach Cottbus gekommen. Meinen Transportführer, den Uffz. Melcher kannte ich auch nicht. So sass ich nun mutterseelenallein ohne ein mir bekanntes Gesicht in der neuen Kaserne.

Am nächsten Morgen, ich wurde nicht zum Dienst eingeteilt, schaute ich mir in den Hallen erst einmal die Fahrzeuge an. Junge – Junge – das war mal was für Vaters Sohn. Alles picobello neu, nicht wie in der Ausbildung die alten ausrangierten Klamotten. Am besten gefielen mir die neuen Spähpanzer. 8-Rad-Waffen Pz.Sp.Wg. (Sd.Kfz.231), 8-Rad-Fu-Pz.Sp.Wg. (Sd.Kfz.232), 2-cm-Pz.Sp.Wg. (Sd.Kfz.222), Lei-Fu.Pz.Sp.Wg. (Sd.Kfz.223).

Nun stellte ich auch noch fest, dass die Panzerbesatzungen ebenfalls aus Stahnsdorf kamen. Wir hatten den gleichen Ausbildungsweg durchlaufen, schon war das Eis gebrochen und ich wollte schon gar nicht mehr zu einem anderen Haufen hin.

Dann die neuen Volkswagen-Kübel (Typ 82), alle mit Ballonreifen. Ich konnte es mir nicht verkneifen und musste mich erst einmal in einen VW hineinsetzen. (Doch etwas anderes als der Opel-Olympia mit dem ich die Fahrschule in Stahnsdorf absolvierte). Was würde ich jetzt geben, um einmal mit so einem VW fahren zu dürfen.

Das war aber erst einmal für mich tabu, denn ich kam als letzter Ersatz nach Cottbus und die Kompanie war in Vorbereitung für den Bahntransport nach Italien.

Musterung und Rekrutenausbildung

Im Juli 1941 ist ein besonderer Tag in meinem Leben! Ich werde erfahren, ob ich Soldat werde oder nicht. Gemustert wurde ich in Schwerin. Wir Kriegsfreiwillige wollten uns für 12 Jahre verpflichten und mussten nun eine mündliche und schriftliche Arbeit, neben der ärztlichen Untersuchung, über uns ergehen lassen. In dem Musterungslokal ging es schon militärisch zu. Wir müssen uns aufstellen, sehen, atmen, hören, lesen, wiegen und die Grösse wird gemessen. Dann wieder warten. Splinternackt ausziehen und vor einem Militärarzt uns beugen und strecken. Dann geht es an einen Tisch und wir können den Wunsch äussern, zu welcher Truppengattung wir eingezogen werden möchten. «Ich möchte zu den Panzern!» sage ich, und alle weiteren Fragen werden in einem Fragebogen erfasst. Sie erhalten eine schriftliche Nachricht, zu welchem Truppenteil Sie eingezogen werden, wurde mir von dem Obermusterungsoffizier mitgeteilt.

Zwei Tage dauerte die Musterung in Schwerin und ich konnte zum ersten Mal in einem Hotel übernachten. Meine Güte, war das alles aufregend für mich als 17-Jähriger aus einer mecklenburgischen Kleinstadt. Dann der Einberufungsbefehl nach Stahnsdorf. Kein Mensch bei uns wusste wo Stahnsdorf liegt. Wer hatte bei uns schon eine Land- oder Autokarte. Ich hatte nur einen Schulatlas und auf dem suche mal einer Stahnsdorf. Bis ich das geklärt hatte, vergingen Tage. Dann das Reiseziel Berlin und weiter mit der S-Bahn nach Stahnsdorf.

«Mann oh Mann, dor kümmt aeuwer wat up mie tau!» Bei uns wurde ja ausnahmslos Plattdeutsch gesprochen. In der Familie, auf der Strasse und auch im Betrieb. Nur in der Schule sprachen wir mit den Lehrern Hochdeutsch und in den Schulpausen wieder unser Platt. Wehe uns quatschte von den Schülern einer mit Hochdeutsch an, dem wurde gleich gezeigt, was in den mecklenburgischen Fäusten steckt. Ich entsinne mich, wie meine jüngere Schwester zur Schule kam, sagten meine Eltern: «Ab sofort wird bei uns im Haus Hochdeutsch gesprochen, damit es den Kindern in der Schule leichter fällt!» Das hielt 2 Tage, «un wie snackten all wedder in uns oll Muddersprak»! (Heute ist natürlich alles anders und es wird auch in Mecklenburg durchweg Hochdeutsch gesprochen).

Meine weitesten Reisen waren bisher Schwerin, Lübeck und Hamburg. Somit bin ich bei meinen Weltreisen über 100 Kilometer nicht hinausgekommen. Mit unserem Gewerbelehrer, Herrn Bülow, waren wir Lehrlinge nach Hamburg mit der Reichsbahn gefahren, machten eine Hafensrundfahrt und gingen ins Panoptikum, um uns den Massenmörder Har-

mann anzusehen. Danach ging es noch schnell im Laufschrift zur Herbertstrasse, denn der Strassenname hatte sich bis zu uns auch schon herumgesprochen. Bei einigen von uns richtete sich der Hahnenkamm schon etwas rot auf und sie wollten deshalb wohl auch schon mal anfangen etwas zu krähen. Beim Durchgehen durch die Strasse war aber nicht viel zu sehen, denn die Zeit war noch sehr früh und das Personal war wohl noch nicht zur Arbeit erschienen. Wir hatten in den Fenstern nichts zu sehen bekommen und mit enttäuschten Gesichtern trotteten wir zum Hauptbahnhof. Dort trafen wir uns dann alle wieder zur Abfahrt des Zuges. Nur einer fehlte und unser Gewerbelehrer ist deswegen schon mächtig aufgeregt und weiss nicht was er machen soll, mitfahren oder warten. Doch dann kommt der Lehrling im letzten Moment angerannt. Bülow in Zornesröte ruft ihm zu: «büst Du verdammtes Aas etwa in' n Puff wäst?» Dabei will er ihn gleichzeitig in den Hintern treten, doch der Lehrling ist fix in der Drehung und Bülow findet dadurch in seinem Schwung keinen Widerstand auf des Lehrlings Achtersteven, und rums sitt Bülow up sinen Moors in'n Hamburger Hauptbahnhof! Ich weiss nicht recht, soll ich lachen oder Mitleid mit unserem Gewerbelehrer haben. Ich entscheide mich für die salomonische Mitte, denn es ist für einen Lehrer schon eine heikle Sache, wenn ihm ein Schüler fehlt.

Doch nun am 15. August 1941 ist es endlich soweit und meine grosse Reise nach Berlin beginnt. Meine Mutter hatte mir einen Lederkoffer mitgegeben, damit ich nicht wie alle anderen mit einem Persilkarton bei der Deutschen Wehrmacht ankomme. Meine Schwester und eine kleine Freundin bringen mich zum Bahnhof. Von meinen Eltern wollte ich mich nicht als Muttersöhnchen bringen lassen. Wir Jungen wollten doch «Hart wie Kruppstahl, zäh wie Leder und flink wie die Windhunde» sein! Wie die ersten Häuser von Berlin kommen, mache ich mich für das Aussteigen fertig, doch der Zug fährt und fährt und fährt bis wir endlich auf dem Lehrter Bahnhof ankommen. Von meiner Heimatstadt her war ich es gewöhnt, wenn die ersten Häuser in Sicht kommen, muss man sich zum Aussteigen fertig machen. Mit der S-Bahn bin ich dann ruck-zuck über Wannsee in Stahnsdorf und es klappte alles besser als ich angenommen hatte, schon stehe ich vor der Schlieffen-Kaserne. Doch hinein gehe ich nicht sogleich, sondern gehe erst einmal an den 4 Kasernenblocks mit dem Kasermentor in der Mitte, vorbei. Die Kaserne macht auf mich einen guten, sauberen Eindruck. Alles neue Gebäude und an der Strassenfront sind künstlich gestaltete Ulanenköpfe in die Fassaden eingelassen. Ich gehe bis zur Hauptstrasse und dort auf der anderen Seite ist ein Gartenlokal und trinke dort erst einmal eine Limonade. Zögerlich gehe ich wieder zur Kaserne zurück und weiss, wenn ich durch das Tor gehe, komme ich für das Erste nicht wieder heraus. Vielleicht ist der Krieg schon zu Ende, bevor ich mit meiner Rekrutenzeit fertig bin und bekomme von dem ganzen Brimborium nichts mehr ab. Doch

ich habe es so gewollt und gehe nun mit festem Schritt auf den Posten zu und muss dem Wachhabenden Uffz. meinen Einberufungsbefehl vorzeigen.

Meine Rekrutenzeit nimmt seinen Anfang! Doch vorab möchte ich noch kurz auf die Vorgeschichte der Kaserne eingehen. Im August 1935 wurde die neu gebaute Kaserne in Stahnsdorf, Kreis Teltow, fertiggestellt und am 8. September erfolgte der feierliche Einzug in diese Kaserne. «Schlieffen-Kaserne» genannt nach dem 1913 verstorbenen Generalfeldmarschall und Chef des Grossen Generalstabes, der aus den 1. Garde-Ulanen (Potsdam) hervorgegangen war. Am 1. Oktober 1935 erhielt die eingezogene Abteilung offiziell ihren Namen «Aufklärungs Abteilung 3» (A.A. 3). Sie wurde der 3. Panzerdivision unterstellt und führte fortan die Tradition der Potsdamer 1. Garde-Ulanen fort. Daher die künstlerisch gestalteten Ulanen-Köpfe in den Kasernenblocks.

Die A.A. 3 war an allen Herbstmanövern von 1935-1938 und allen grossen Paraden im standortnahen Berlin beteiligt. Sie nimmt im Verband der 3. Panzerdivision an dem Einmarsch in die Tschechei und am Polen- und Frankreichfeldzug teil. Ab Oktober 1940 werden alle Soldaten der A.A. 3 auf Tropentauglichkeit untersucht und im Januar 1941 in beige-grünliche Tropenuniformen eingekleidet. Am 14. Januar 1941 erreicht der erste Konvoi mit der A.A. 3 und der PzJgAbt. 39 auf vier Handelsschiffen den Hafen von Tripolis. Am Kai werden sie bereits von General Rommel erwartet. Wir, nun in die Kaserne einrückenden Zivilisten, werden nach unserer Ausbildung Ersatz für die in Nordafrika kämpfende A.A. 3 sein.

Unser Rekrutenzug bestand aus 42 Kriegsfreiwilligen. Man nannte uns die «Augustrekruten»! Gleich zu Anfang war ich schwer enttäuscht, denn ich hatte mich freiwillig zu der Panzertruppe gemeldet und landete nun bei der Panzeraufklärung. Unser Zug wurde in 4 Gruppen aufgeteilt. Zugführer war Leutnant Eigner-Krüger, Gruppenführer war Unteroffizier Lange und unser Stubenältester «Herr Obergefreiter Glossner!» Unseren Stubenältesten mussten wir immer mit «Herr Obergefreiter» ansprechen.

Die schrille Trillerpfeife des UvD. weckt uns am frühen Morgen und der Stubenappell schliesst den Tag ab. Dazwischen wollen die Herren Ausbilder aus uns gute Soldaten formen. Denn bis jetzt konnten wir Affenmenschen weder richtig gehen – stehen – strammstehen – noch richtig marschieren – Brust rausdrücken und die Arschbacken zusammenknEIFen. Der Karabiner ist kein Holzknüppel sondern die Braut des Soldaten, gab man sich Mühe uns einzutrichern. Fiel beim Waffen reinigen ein Teil des Karabiners vom Hocker, lag man auch schon auf dem Bauch daneben. Ach was waren wir doch für Schiessbudenfiguren, denen man erst einmal das Grüssen eines Vorgesetzten beibringen musste.

3 Schritte vorher und 2 Schritte nachher war die Vorschrift.

Jeden Samstagnachmittag stand auf dem Dienstplan «Revierreinigen» unter Aufsicht

des UvD. Und das konnte nach seiner Laune über Stunden ausgedehnt werden. Scheuern der Riffelfliesen im Gang unserer Etage, Waschraum, Latrine und den UvD-Raum. Die Nischen mit den Karabinern im Gang mussten peinlich sauber sein. Herrgott, wie ich das gehasst habe. Am Schlimmsten war es immer mit Uffz. «Wurzelsau»! Jeder Rekrut war für ihn eine Wurzelsau. Gefürchtet waren seine abendlichen Stubenabnahmen. Jede Ecke wurde nach Staub abgesucht, dann alle Füße vorzeigen und wehe einer war beim Besteigen seines Doppelbettes mit einem Fuss auf den Fussboden getreten. Dann sauste Wurzelsau mit ihm und 2 Rekrutengehilfen in den Waschraum und mit einer Wurzelbürste wurden die Füße unter kaltem Wasser geschrubbt, bis sie eine gut massierte, rötliche Färbung annahmen.

Mein unverhofftes Glück bei der Deutschen Wehrmacht fing bereits in der Rekrutenzeit an. Lt. Eigner-Krüger hatte unseren Zug an einem Samstagvormittag, im märkischen Sand zwischen Kaserne und Teltowkanal, im Infanteriedienst mächtig geschliffen und nun mussten wir noch auf dem Rückmarsch unter der Gasmaske singen. «Schwarzbraun ist die Haselnuss» und «Auf der Heide blüht ein kleines Blümelein und das heisst: Erika!»

Verärgert über die Launen des Leutnants machte ich aus Sturheit und wohl auch meiner mecklenburgischen Dickköpfigkeit nicht den Mund auf, sondern dachte bei mir: «Singe Dir doch selber ein Lied, Du Arsch!» Unserem Zug wurde nach einiger Zeit ein Feldwebel, van Eick, als z.b.V. (zur besonderen Verwendung) zugeteilt, der aber keine Funktion bei uns hatte. Jedenfalls bemerkte der Feldwebel von hinten kommend, dass ich nicht mitsang und schon hatte ich den Befehl am Hals: «Sie melden sich nach dem Mittagessen bei mir!» Feldwebel van Eick wohnte ausserhalb der Kaserne in einem dieser Offiziershäuser und er fragte mich, ob ich für ihn Lebensmittel einkaufen würde. «Na klar, sagte ich sogleich!» Komme ich doch um dieses verfluchte und schikanöse Revierreinigen herum. Das passierte nun jeden Sonnabendnachmittag und ich kaufte nun auf Lebensmittelmärkten Wurst, Butter, Käse und Getränke im Konsum von Stahnsdorf ein. Weiter brauchte ich nichts für ihn zu machen und immer wenn das Revierreinigen zu Ende war, stellte ich mich wieder ein.

Unseren Sonntagsurlaub mussten wir immer in ein Kladdeheft eintragen und Herr Obgfr. Glossner trug seinen Urlaub auch in dieses Heft mit ein. Wir marschierten zum Schiessen auf den Schiessstand und ich musste dieses Kladdeheft mit den eingetragenen Urlaubswünschen mitnehmen, steckte es unter meine Drillichjacke und das Koppel hielt es ja fest, dass es nicht nach unten herausrutschen kann. Auf dem Schiessstand ging es ja immer äusserst ruhig zu und es war für uns die reinste Erholung. Sogar Uffz. Rübensau war in seiner zuvorkommenden Scheinheiligkeit nicht wieder zu erkennen. Nun wurde ich aber mit Herrn Obgfr. Glossner und einigen anderen Kameraden in die Deckung geschickt, um die Treffer anzuzeigen. Es hatte geregnet war matschig und alle nahmen ihr Koppel ab. Auch ich tat es ihnen gleich und schwapp lag das Heft im Dreck. Jetzt spielt der Glossner

verrückt, streicht sofort meinen Sonntagsurlaub und will mir bei passender Gelegenheit die Kerbe aus dem Arsch bügeln.

Ich hatte mich inzwischen schon so gut mit Feldweibel van Eick arrangiert, dass ich ihm von meinem Missgeschick berichten konnte und mein Sonntagsurlaub wurde von ihm persönlich eingereicht. Meine Sonderstellung bei van Eick nutzte ich nun redlich aus und kein Uffz. oder Obgfr. konnte mir den Sonntagsurlaub in meiner Rekrutenzeit vermiesen. Schnell hatte ich begriffen, mit List und Tücke kommt man beim Kommiss besser über die Runden, denn jeder Dienstgrad ist bestrebt, seine Überlegenheit den Untergebenen zu zeigen und auch durchzusetzen.

Wohl bedacht diese Sonderstellung beim Urlaub auszunutzen, musste ich trotzdem mächtig auf der Hut sein, wenn ich das Kasernentor passieren wollte. Unser Spiess hatte die Angewohnheit, wenn er Leute für seine Extratouren brauchte, sie vor dem Kasernentor abzufangen und die Sarasaniuniformen der Rekruten genau unter die Lupe zu nehmen. Und man konnte sich noch soviel Mühe geben, der Spiess fand immer welche für sein dickes «Anschissbuch». Unsere Ausgehuniform bestand noch vom 100.000 Mann Heer aus Schirmmütze, hellgrauer Jacke mit Kragenspiegel, Ärmelmanschetten und sieben blanken Knöpfen, dazu eine dunkelgraue Hose mit Halbschuhen. Wir nannten sie Sarasaniuniform und hätten lieber Feldgrau getragen, denn man erkannte uns schon von weitem als Rekruten. Bevor wir die Kaserne verlassen wollten, erkundeten wir erst einmal das Kasernengelände, ob der Spiess in der Nähe des Tores in Wartstellung gegangen war. So hatte auch ich eines Sonntagmorgens aus dem Flurfenster die Lage in Richtung des Tores geprüft. Vor dem grossen Spiegel am Ausgang des Kasernenblockes mein Aussehen von allen Seiten wie eine Diva überprüft. Mit gebügelter Hose, auf der ich die ganze Woche auf der Strohmattatze geschlafen hatte, Schuhe geputzt, saubere Kragenbinde, in der rechten Hosentasche ein benutztes Taschentuch und in der linken das Vorzeige-Taschentuch, Vorzeige-Kamm – nicht benutzt – in der Gesässtasche. Meine Schirmmütze rückte ich noch ein wenig nach rechts, so wie Harry Piel seine immer trägt und begeben mich mit meinem Urlaubsschein zum Kasernentor. Heiliges Kanonenrohr, der Spiess und Uffz. Wurzelsau kommen mir von der Kantine entgegen und ich kann nicht zurück oder ausweichen. Etwa 30 m vor ihnen gehe ich schon vorsichtshalber vom Bürgersteig auf die Betonstrasse und will eine vorschriftsmässige Ehrenbezeichnung hinlegen. Ob nun meine rechte Hand zu forsch den Mützenrand berührte oder der Herbststurm mir meine Schirmmütze vom Kopf wehte, sei mal dahingestellt. Jedenfalls segelte meine Schirmmütze auf der Kasernenstrasse davon. Wie vom Blitz getroffen sause ich mit einer Kehrtwendung hinter meiner Mütze her. Spiess und Wurzelsau brüllen ihre Kommentare mir nach. Der Wind kreiselt um einen Kasernenblock mit meiner Mütze und zum Glück bleibt sie an einem Strauch hängen. Ich schnappe mir meine Kopfbedeckung im vorbeirennen und sause gleich weiter um den Block aus dem Gesichtsfeld des Spiesses und Wurzelsau.

Denen durfte ich mit meiner dreckigen Mütze nicht unter die Augen kommen. Schon in Gedanken sehe ich mich vor dem höhnisch grinsenden Spiess stehen, der in seinem vom Frühschoppen süffisanten Sprachschatz brüllt: «Was? Mit dieser dreckigen Mütze wollen Sie in die Hauptstadt des Grossdeutschen Reiches fahren?» Und dabei zückt er sein «Anschissbuch» und zieht seinen Stift daraus hervor. Und Uffz. Wurzelsau gibt seine Kommentare, um dem Spiess damit zu imponieren. «Diese dreckige Wurzelsau werde ich zur Sauberkeit erziehen und ihn schleifen – bis ihm das Wasser im Arsch kocht – bis er zusammenklappt wie ein französisches Taschenmesser!» Diese kernigen Sprüche unserer Ausbilder kannte ich ja schon zur Genüge und konnte gerne darauf verzichten. Mit der gereinigten Schirmmütze bin ich dann aber doch noch mit der S-Bahn nach Berlin gefahren, ohne dem Spiess oder einem anderen Spassverderber in die Hände zu fallen.

Am Ende meiner Rekrutenzeit ist mir noch ein peinliches Mallör in der S-Bahn passiert. Mit mehreren Kameraden sass ich in einer Gaststätte und von einem Kameraden kamen die Eltern dazu. Nun wurde gegessen und getrunken und ich musste immer mithalten. Mit Sorgen denke ich an meine Moneten in meinem Portemonnaie und was ich wohl nun zu bezahlen habe. Doch die Sorgen waren umsonst, denn der Vater eines Kameraden, er hatte eine Fleischerei, bezahlte alles alleine. Jetzt in der S-Bahn wird mir richtig schlecht. Dieses schnelle Anfahren der Bahn und dann die vorbeisausenden Lichter am Fenster gaben mir den Rest. Ich bekomme das Schlucken und plötzlich gibt es kein Halten, ich muss mich in der Bahn übergeben. Zum Glück war die S-Bahn zu dieser Zeit ziemlich leer. Meine Kameraden nun: «Mensch – Du kotzt hier in die Bahn, wenn sie Dich erwischen, musst Du die ganze Reinigung bezahlen!» Beim nächsten Halt auf einem Bahnhof stürmen sie mit mir hinaus und in den nächsten Waggon wieder hinein. Ich hatte Glück, mich haben sie nicht erwischt, dank der Umsichtigkeit meiner Kameraden. Alles hat mal ein Ende und so auch unsere Rekrutenzeit. Unsere Ausbilder meinten wir können nun laufen, gehen, marschieren und schiessen, doch das Denken sollten wir den Pferden überlassen, denn sie hätten dafür einen grösseren Kopf. So marschierten wir eines Tages alle zum Krankenrevier und der Herr Oberstabsarzt untersuchte uns wie bei der Musterung auf Herz und Nieren und gleichzeitig auf Tropentauglichkeit. Ich wurde als Tropentauglich eingestuft und konnte mir gleich im Nebenraum Tabletten und Spritzen abholen. Das Spritzen ging am Fliessband, Brust frei, zack-zack, der Nächste. Jetzt trennten sich auch unsere Wege, der ganze Rekrutenzug wurde auseinandergerissen, entweder ging es nach Russland oder Afrika. Wir Afrikaner meinten, das bessere Los gezogen zu haben, denn wir glaubten damals alle an den grossen Sieg, gemischt mit Abenteuerlust. (Von meiner Rekrutenzeit habe ich nun erst einmal genug berichtet, werde später noch auf einige Episoden eingehen. Jetzt muss ich mich aber erst einmal mit meiner neuen Kompanie befassen)!

Verladung und Fahrt nach Italien

In der neuen Kompanie wussten sie wohl noch nicht so richtig, wo sie mich hinstecken sollten, denn ich wurde für keine Arbeits- und Dienstbelange eingeteilt. So hielt ich mich vorwiegend bei den Stahnsdorfern auf und machte mich mit den neuen Spähpanzern vertraut.

Nachdem ich eine Woche bei der Kompanie bin, wird die Bahnverladung angeordnet. Mich steckte man schnell als Beifahrer auf einen Opel-Blitz LKW. Das gefiel mir ja nun überhaupt nicht. Als Beifahrer auf einem LKW – ich war todunglücklich! Freiwillig hatte ich mich zur Panzertruppe gemeldet und nun sitze ich als Beifahrer auf einem LKW. Ich wollte kämpfen und siegen – nicht auf einem LKW spazieren fahren. In Afrika sollte ich aber noch schmerzlich in Erfahrung bringen, wie wichtig der Nachschub für die Truppe ist und welche täglichen Strapazen die Versorgungsfahrer zu bestehen hatten.

Eines morgens trat die Kompanie, in Zügen aufgeteilt, mit allen Fahrzeugen marschfertig auf den Kasernenstrassen an und unser Chef gab die letzten Instruktionen an die Offiziere! Dann war es endlich soweit, in einer langen Kolonne fuhren wir durch die Strassen von Cottbus. In der Hauptstrasse, vor dem Gebäude der Görlitzerkasse Cottbus Land, nahm unser Kompaniechef, Rittmeister von Homeyer, auf der Motorhaube eines Schützenpanzers stehend, grüssend den Vorbeimarsch seiner Einheit ab. Es ging direkt zum Cottbusser Güterbahnhof und wir begannen sogleich mit den Verladearbeiten. Alle Hände wurden gebraucht, um die Fahrzeuge auf den Ladeflächen zu verzurren. Die Räder wurden mit Holzkeilen festgenagelt und noch zusätzlich mit Draht verrödelt. Ungeschickt hatte ich mir den linken Mittelfinger gequetscht und musste nun einen kleinen Verband tragen. Die Planen der LKW wurden abgesenkt, damit wir auch ja heil durch alle Brücken und Tunnel kommen.

Es war ein nasskalter Dezembertag mit leichtem Nieselregen. Mittags löffelten wir eine Erbsensuppe mit Bockwurst aus unseren Kochgeschirren. Doch es gab noch einen gewaltigen Schreck – beinahe wäre unsere Feldküche auf dem Opel-Blitz abgebrannt. Die abgesenkte Plane verbrannte, ansonsten bekamen der Koch und der Fahrer den Brand schnell unter Kontrolle und der Schaden wurde nicht sehr gross. Nun musste der Koch seine Erbsensuppe im Freien kochen und an die, in einer Schlange anstehenden Kameraden ausgeben. Nach dem Essen fassten wir Stroh für die Güterwagen, auf dem wir Landser unser Lager einrichten sollten.

Unsere Offiziere wurden in Bahnwagen 2. Klasse, die Uffz. in 3. Klasse und wir Landser in Güterwagen auf Stroh untergebracht. Wenn man genügend Stroh unter dem Hintern hat, ist es noch nicht einmal der schlechteste Reisekomfort. Schnell hatten wir es heraus, am Besten liegt man in Längsrichtung, dann merkt man nicht das seitliche Schlagen der Räder über Weichen.

Am Nachmittag gab es noch einmal Post und Päckchen für die Kompanie, doch ich hatte leider nichts dabei. Frau v. Homeyer verteilt mit ihren kleinen Kindern zum Abschied Weihnachtsgebäck an die Landser. Auch ich bin auf einigen meiner Bilder mit Frau v. Homeyer abgebildet.

Etwa um 14.30 Uhr ist es dann soweit, mit Tränen in den Augen winken viele Frauen, Bräute und Verwandte unserem Transportzug hinterher. Sehr viele von ihnen sollten sich nie wiedersehen! Wir jungen Soldaten waren voller Zuversicht in den Güterwagen. Aus den offenen Schiebetüren winkten wir beidseitig den Mädchen und Frauen freudig zu und freuten uns riesig, wenn unser Winken erwidert wurde. Wir hatten insgesamt 105 Fahrzeuge und ich hatte noch nie in meinem Leben so viel Militär auf einem Haufen gesehen. Damit waren wir jungen Spunde schon der Zuversicht: «Lasst uns erst einmal nach Afrika kommen, wir werden dem Tommy schon das Fürchten lehren.»

Nun ging es erst einmal bei der für uns lustigen Bahnfahrt über Dresden, Regensburg, Rosenheim, Innsbruck, Brennerpass, Bozen, Verona, Florenz und Rom nach Neapel. Zum Brennerpass hinauf zogen 2 Lokomotiven unseren langen Transportzug und auf der abfallenden Strecke eine Lok. In den vielen Kurven konnten wir dann immer den Anfang und das Ende des langen Zuges sehen, ein für mich kraftstrotzender Anblick mit all seiner Militärtechnik. Alle Brücken und Tunnel wurden auf italienischer Seite von Doppelposten mit langen Gewehren bewacht. Die italienische Landschaft, die wir ab dem Brennerpass durchfahren, versetzt uns in Erstaunen mit ihren tief verschneiten Bergen und Tälern und ihren eigenartigen Kastenhäusern. Ein überwältigender Anblick für mich «Flachlandlat-scher», der nur den 100 Meter hohen, in der Nähe seines Heimatortes liegenden Iserberg kennt. Nun sind wir in dem Land wo die Zitronen und Orangen blühen und wohin die verliebten und begüterten Brautpaare ihre Hochzeitsreisen machen. Während der Bahnfahrt kann ich einige Aufnahmen von den verschneiten Gipfeln der Alpen und der wunderschönen italienischen Landschaft machen.

Auf der Fahrt wurden immer 2 Posten eingeteilt, die beim Halt des Zuges auf beiden Seiten patrouillieren mussten. Auch ich wurde in Italien einmal dazu eingeteilt. Mit Stahlhelm und Karabiner gingen wir am Zug entlang. Eigentlich weiss ich gar nicht warum, denn von unserem Zug konnte man nichts klauen, es war alles vernagelt und verzurrt. Auch wurden wir nicht eingewiesen auf was wir achten sollten oder ob Gefahren abzuwehren sind. Es ist wohl das Gesetz beim Militär, laut DvS müssen immer und überall Posten unter Gewehr stehen. So stiefelte ich dann, die Knarre scharf geladen und gesichert auf dem Schotter neben dem Zug daher, denn er hielt ja selten auf einem Bahnhof, meistens auf freier Strecke vor einem Signal. Wenn die Lokomotive ein Pfeifsignal zur Abfahrt gab, stiegen wir dort auf, wo wir gerade standen. Mal bei den Fahrzeugen, im Bremserhaus im

Güterwagen zu den Kameraden, aber nie zu den Offizieren oder Unteroffizieren, denn dort musste man dann ja Haltung annehmen und ging so Fragen und Kommentaren aus dem Weg. Schon zweimal hatte ich mir bei Tage die Lok interessiert aus der Nähe angesehen und komme dabei auf die Idee, wenn es dunkel ist, stelle ich mich in die Nähe der Lok und wenn das Pfeifsignal ertönt, klettere ich einfach kraft meiner Dienstobliegenheit schnell hinauf. Mein Wunschtraum war schon immer, einmal auf einer Lokomotive mitzufahren. Hier bot sich für mich eine einmalige Gelegenheit. Am Abend bei Dunkelheit kletterte ich beim Pfeifsignal, den Karabiner geschultert, schnell hinauf und sagte: «Buon giorno!» (Guten Morgen), denn Guten Abend kannte ich noch nicht in meinem italienischen Sprachschatz. Lokführer und Heizer musterten mich erst einmal etwas erstaunt in meiner vollen Kriegsbemalung und meinem Milchgesicht unter dem Stahlhelm. Die Eisenbahner waren aber wohl freundliche Leute, denn sie diskutierten gleich wort- und gestenreich mit mir, doch ich verstand kein Wort. Etwas verunsichert stand ich nun aber doch auf der Lok. Mit Erstaunen musste ich feststellen, dass die Lok bei schneller Fahrt sehr stark seitlich vibrierte. Dazu ging es in die schwarze Nacht hinein und ab und an sah man ein Leuchtzeichen. Der Heizer schaufelte in einigen Abständen, mit einer grossen Schaufel Kohlen in den Feuerschlund. Auf mich wirkte die Nachtfahrt unheimlich gespenstisch und in mir schlich ein ungutes Gefühl vom Bauch in den Gedärmen hoch. Beim nächsten Halt stieg ich schnell und erleichtert von der Lok. Mein Bedarf an Lokfahrten war mit dieser Fahrt für alle Zeiten meines Lebens erfüllt.

Ein paar mal hielt der Zug neben einem Apfelsinenhain. Die meisten stürmten gleich dorthin und rissen Früchte von den Bäumen. Die Nimmersatten rissen gleich ganze Zweige mit Früchten herunter. Doch dann schritten unsere Offiziere ein und beendeten das Treiben. In unserem Transportzug fuhr auch unser Chef mit und dem werden die Aktivitäten seiner Soldaten in fremden Obstgärten auch nicht entgangen sein. Schliesslich befanden wir uns in einem befreundeten Land und sollten uns auch dementsprechend verhalten. Neben dem Zug bildete sich im Schotterbereich bald ein orangefarbener Teppich aus Apfelsinenschalen. Doch wir mussten feststellen, die Apfelsinen waren ziemlich sauer und wohl mehr für die Saftgewinnung gedacht.

Ankunft in Neapel

In Neapel angekommen entluden wir unsere Fahrzeuge von den Waggons und rollten nach Bagnoli, etwa 5 Kilometer westlich von Neapel. Wir kampierten in einer recht neuen Schule und wenn ich mich recht entsinne hiess sie «Graf Ciano Schule!» In einer länglichen Vorhalle mit Fliesenbelag lagen wir alle nebeneinander auf Stroh gebettet. Eine Decke als Unterlage und die andere zum Zudecken. Am Kopfende Taschen und persönliche

Gegenstände und am Fussende standen die Schuhe in der Nacht. Wenn wir vor die Tür traten, konnten wir über dem Hafen von Neapel den Vesuv sehen, von dem ich in der Schule schon so vieles gehört hatte. Nun lag er leibhaftig vor uns, seine Spitze war mit Schnee bedeckt und er rauchte täglich so vor sich hin und an seiner Rauchfahne konnten wir die Windrichtung erkennen. Mir gefiel das Kampieren in der Schule. Wir waren alle jung an Jahren, es gab für mich viel Neues zu erfahren und immer war Leben in der Bude. Die ersten Aufnahmen unter Palmen wurden gemacht und als besonderes Erlebnis an die Lieben in die Heimat geschickt.

Am Abend, wenn die Gefr. und Obgfr. aus Neapel zurückkamen, bildeten sich immer kleine Diskutiergruppen. Eines Abends hörte ich einige Wortfetzen und mein Interesse wurde geweckt. Meine Güte, was ich da alles zu hören bekam, meine Wangen und Ohren wurden ganz rot davon. Die älteren Jahrgänge von uns waren in dem Rotlichtmilieu von Neapel gewesen und schilderten nun ihre haarsträubenden Geschichten. Ich kann es nicht glauben was ich zu hören bekam und denke so bei mir, was gibt es hier doch für schlechte Weiber. Bei den mir bekannten BDM-Mädchen ist so was undenkbar.

Wir ganz jungen Soldaten gingen ja immer nur in Bagnoli und am Mittelmeer spazieren. Viel Neues und Interessantes konnten wir ja auch hier sehen und entdecken. Mit Leutnant Mellin, einem Lehrer aus Berlin-Friedenau, machten wir Stadt- und Kirchenbesichtigungen in Neapel. Unsere Rotlichtaspiranten wollten aber meistens nicht mit uns mit, sondern ihre eigenen Entdeckungen in Neapel machen. Auch kletterten wir mit Lt. Mellin im Tagesmarsch zu Fuss auf den Vesuv, von der untersten Bahnstation aus querfeldein. (Ich habe Bilder, wie wir auf der erkalteten Lava hinaufklettern). Auch zu den Ausgrabungen von Pompeji fuhr Mellin mit uns, das durch den Vulkanausbruch im Jahre 79 n.Chr. unter einem Aschen- und Bimssteinregen begraben wurde und zeigte uns dort das antike Leben mit seiner Wohnkultur. Auch durch das Freudenhaus von Pompeji kletterten wir und es entfachte lebhaftige Diskussionen unter uns Landsern. Somit kam die Kultur auch nicht zu kurz in unserer Truppe und ich bin in meinen jungen Jahren sogar schon durch ein antikes Freudenhaus getipelt.

Der Dienst in Bagnoli war erträglich bis human. Ausser Postenstehen bei unseren Fahrzeugen lag nicht sehr viel an. Unser Chef wusste sicherlich aus Erfahrung, was uns in Afrika alles noch bevorstand. Er kannte bereits den Wüstenkrieg und hatte von Rommel den Auftrag erhalten, in Deutschland eine gemischte starke Aufklärungskompanie aufzustellen, die weit und lange im Wüstengebiet operieren kann. Daher auch unser starker Versorgungstross, der uns mit Treibstoff, Wasser und Verpflegung ausreichend versorgen soll.

Neben unserer Schule lag eine Marineeinheit, deren Lords fast täglich im Infanterie-

dienst geschliffen wurden. Wir hatten schon Mitleid mit den blauen Jungen, doch ihre Maate kannten kein Erbarmen. Ich wurde an meine Rekrutenzeit erinnert und Herr Obgfr. Glossner hätte seine Freude gehabt, zu sehen, wie Menschen im Kadavergehorsam geschliffen werden. Übrigens hatte der Glossner einen ungewöhnlich grossen Kopf. Wenn ich seinen Stahlhelm in der Stube aufsetzte, konnte ich den Helm mit Schwung auf meinem Schädel kreisen lassen und ich habe eine Normalgrösse 56. So reagierten wir unseren Frust mit den Utensilien von Obgfr. Glossner ab, wenn er nicht in der Unterkunft war.

Unser Arzt Dr. v. Lotterottiklärte uns in einem Klassenzimmer der Schule über Tropenkrankheiten, Geschlechtskrankheiten, Ruhr, Gelbsucht, Diphtherie, Malaria usw. auf. Dann über Schlangenbisse, Skorpione und Verletzungen an Dornenhecken und Kakteen, die in den Tropen sehr schlecht heilen. Das hört sich ja nun wirklich nicht gut an.

Unseren Wehrsold bekamen wir nun in italienischen Lire. Etwas ungewohnt in der ersten Zeit damit umzugehen, doch man gewöhnt sich sehr schnell daran. Wenn ich mich recht daran erinnere, stand der Wechselkurs zur Deutschen Reichsmark im Verhältnis 1 RM = 12 Lire.

Die süditalienische Hafenstadt Napoli, wie die Italiener es nennen, mit seinem uns fremd anmutenden Strassenleben, versetzt uns ins Erstaunen. Zahlreiche Schuhputzer bieten lauthals ihre Dienste an. Sie rufen uns zu: «Kamerad extra prima Stuka-Putz!» An den Strassenbahnen hängen aussen und hinten Italiener dran und springen während der Fahrt auf und ab. Ein geordnetes Chaos scheint mir hier zu herrschen.

Verladung auf Transportschiffe

Eines Tages begann die Verladung unserer Fahrzeuge auf bereitstehende Schiffe im Hafen von Neapel. Wieder ein neues Erlebnis für uns zu sehen, wie die Fahrzeuge mit dem Kran in den Bauch der Schiffe gehievt wurden. Die Fahrer der Fahrzeuge gingen mit an Bord zur Fahrt nach Tripolis. All die anderen sollten mit Flugzeugen nach Afrika gebracht werden. Au weia, da stand uns, die kein Fahrzeug steuerten, ja noch einiges bevor.

Zur Verladung wurden alle Hände benötigt und somit musste auch ich Lebensmittelkisten, Säcke und Kartons mit an Bord bringen. Ich erinnere mich, dass die deutschen Matrosen uns warnten, ja keine Lebensmittel oder sonstige Sachen zu klauen. Das ist eine ganz schwere Verfehlung und wird ganz hart bestraft. Doch dann erzählten sie uns, wenn es bei dem Transport mal zu einem Ladungsbruch kommt, sieht die Sache schon wieder ganz anders aus. Doch, was ist auf einem Schiff Ladungsbruch?

Wir schleppten nun Lebensmittelkisten, kleine und grosse Kartonagen an Bord. Immer die steilen Treppen rauf und runter zu den Lasten und Kühlräumen. Was da so alles auf den Kisten und Kartons stand – das Wasser lief uns im Munde zusammen. Beiläufig erzählten uns die Matrosen, ab und an gibt es auf jedem Schiff Ladungsbruch, man muss dann aufpassen, fix sein und es darf sich kein Ladungsoffizier in der Nähe aufhalten. Zufällig stand ich unten an einer Treppe und ein Matrose rief plötzlich – «wahrschau» – oder so ähnlich, schon krachte ein Karton die Treppe herunter. Oh – Schreck lass nach; nun lagen mir plötzlich lauter runde Schoka-Kola-Dosen vor den Füßen. Mir stockte der Atem bei den vielen kleinen Dosen und dabei wusste ich noch nicht einmal was in den Dosen ist! Ein Haufen Matrosen plötzlich um mich herum, sie sammelten und flitzten von dannen, im Handumdrehen war alles verschwunden und wieder «Klar – Schiff» hergestellt. Nur ich, ich hatte in der ganzen Hektik nichts abbekommen, war noch viel zu ehrlich und kannte das Wort «Organisieren» beim Kommiss noch nicht. Ein älterer Matrose fragte mich etwas später: « Na Kleener hast de Dir och wat jeschnappt?» Ich verneinte mit Unschuldsmiene. Dann kam er nach kurzer Zeit wieder und gab mir vier Schoka-Kola-Dosen und sagte sich umblickend: «Hier, steckse schnell weg, die friske aber erst wenn de von Bord bist, un jesehen hasde hier ooch nischt!» In einer ruhigen Nische sah ich erst einmal nach, was denn in den Dosen eigentlich ist, die die Matrosen so eifrig aufsammelten. Meine Güte, in jeder Dose zwei einzeln verpackte, runde Schokoladentafeln. Das hätte ich eher wissen sollen, dann hätte ich mich aber am Sammeln beteiligt.

Unsere Dampfer sammelten sich nach dem Verladen der Fahrzeuge auf Reede und eines Tages waren sie in der Nacht verschwunden in Richtung Tripolis. Der Rest unserer Truppe fuhr nun mit der italienischen Eisenbahn in D-Zug-Abteilen (nicht wie bisher in Güterwagen) über Reggio, Strasse von Messina, Palermo nach Trapani auf Sizilien. In Messina rief plötzlich ein Kamerad: «Schaut mal, dort liegt ja einer unserer Dampfer!» Tatsächlich, ein Dampfer auf dem ein Teil unserer Fahrzeuge war, lag mit Maschinenschaden, wie wir später erfuhren, im Hafen fest. Dadurch verzögerte sich mein Abflug mit weiteren Kameraden in Trapani. Im Februar war ich auch schon 18 Jahre alt geworden. blieb aber weiterhin der «piccolo bambino» der Kompanie. In der kurzen Zeit habe ich mich sehr gut eingelebt und hatte auch schon gute Freunde gefunden, mit denen ich immer zusammen hockte. Jemand hat mir den Spitznamen «Otte» verpasst und damit lief ich nun bis Kriegsende herum.

Mit der Ju 52 nach Nordafrika

Am 01.03.42 war es endlich soweit, wir bekamen je eine Schwimmweste verpasst, dazu eine Papiertüte falls jemand spucken musste und bestiegen mit je 16 Soldaten eine Ju 52.

Fix hatte ich mir einen Fensterplatz erdrängelt und mein erster Flug konnte beginnen. Im Flugzeug sassen wir auf Holzbänken und mit den Knien immer dicht zusammen. Dann der Start – war das alles aufregend für uns. Die Maschinen sammelten sich über dem Flugplatz im Rundflug und dann ging es plötzlich abwärts, im Tiefflug über das Wasser des Mittelmeeres, von Trapani nach Tripolis. Ich musste immer wieder von meinem rechten Fensterplatz auf die Spitze der Tragfläche schauen, die sehr stark vibrierte und dachte im Stillen, hoffentlich bricht der Scheissflügel nicht ab. Unser Pulk kam ohne Zwischenfälle wohlbehalten in Tripolis an. Einige Kameraden mussten spucken, doch mir ist der Flug gut bekommen.

Beim Landeanflug sehe ich durch das Bordfenster den zusammen gekarrten Flugzeugschrott. Unwillkürlich muss ich an meine Rekrutenzeit denken. Bei einer Geländeübung hatte ich die Bodenplatte meines Karabiners verloren. Das war vielleicht ein Drama! Auf allen Vieren musste meine Gruppe durch das Gelände robben bis wir den Pfennigartikel gefunden hatten. Und dann das Getue und Geschrei der Ausbilder! Ich hätte Wehrmachts-eigentum verschludert, weil ich die Bodenplatte nicht richtig eingerastet hätte. Mir kam es so vor, als hing die Existenz der Deutschen Wehrmacht von der Bodenplatte meines Karabiners ab. Unser Zugführer, Lt. Eigner-Krüger, ordnete Strafoxerzieren für mich an. Uffz. Lange war ausser sich, weil er nun meinetwegen eine Stunde länger in der Kaserne bleiben musste. Dafür will er mir den Arsch bis zum Stehkragen aufreissen! Am schlimmsten gebärdete sich unser Stubenältester «Herr Obgfr. Glossner!» Der schickte mich bei passender Gelegenheit ins Gelände und ich musste ganz laut rufen, damit es auch alle deutlich hören: «Ich bin das grösste Rindvieh der Deutschen Wehrmacht!» Dann Glossner, lauter ich höre nichts usw. usw. (Den Glossner traf ich 1944 bei der Pz-Lehr-Division wieder, da war das «Rindvieh» Henning Uffz. und Panzerführer und der Glossner nur Stabsgefreiter).

Mein Gott, welch ein Drama, von meiner Bodenplatte zu diesem Berg von Flugzeugschrott. Was müssen das erst für Rindviecher sein, die für diesen Berg von kaputten Flugzeugteilen verantwortlich sind.

Auf afrikanischem Boden

Nun waren wir glücklich in Afrika gelandet und das grosse Abenteuer konnte beginnen. Wir sammelten uns am Rande des Flugplatzes und Lt. Mellin überprüfte die Vollzähligkeit. Mit unseren LKW, die am Flugplatzrand standen, ging es in das Lager Km 5. Auf der Fahrt kamen wir durch Tripolis und waren erstaunt über die modernen weissen Gebäude mit breiten Strassen und vielen Palmen. Der erste Eindruck von Afrika war überwältigend und wir glaubten, auf der Sonnenseite des Krieges gelandet zu sein. Im Lager Km 5 wurde

unser Optimismus gleich etwas gedämpft, denn dort gab es nur Sand und alte Olivenbäume. Wir schliefen jetzt in Zelten, doch am liebsten auf den Fahrzeugen. Aus der Ferne erlebten wir auch einige Luftangriffe britischer Flugzeuge auf den Hafen von Tripolis. Unsere Fahrzeuge wurden aber alle unbeschadet angelandet. Im Lager traf ich auch Erich Groth wieder, mit dem ich mich etwas angefreundet hatte und der vor uns mit einer Transportstaffel geflogen war. Ihre Flugzeuge wurden angegriffen und es gab erhebliche Verluste an Menschen und Maschinen. Auch Erichs Ju wurde abgeschossen und er musste einige Zeit im Wasser verbringen, bis er gerettet wurde. In Trapani hatten wir bereits davon gehört und waren nun froh, glücklich den Sprung über den grossen Teich geschafft zu haben.

Ich stieg nun wieder als Beifahrer auf den Opel-Blitz. Der Fahrer kam aus einer ländlichen Gegend Hinterpommerns und sprach nur Plattdeutsch, doch als Mecklenburger konnte ich mich mit ihm gut verständigen. Allerdings sprach der Junge nur Platt, das Hochdeutsche ging ihm ganz schwer über die Zunge. Oft musste ich sogar dolmetschen vom Platt in das Hochdeutsche, weil die Bayern und Sachsen ihn einfach nicht verstanden. Er sprach aber auch sehr wenig und jedes Wort musste ich ihm aus der Nase ziehen. Dafür hatte er aber grosse Hände und konnte damit gut zupacken beim Be- und Entladen. Als Fahrer schlief er im Führerhaus und ich suchte mir einen weichen Platz auf der Ladefläche.

Mein erster Kamelritt

Nach 4 Tagen stehen wir immer noch mit unseren Fahrzeugen im Lager Km 5 mit den verkrüppelten Olivenbäumen und den schiefen Hecken, auf sandigem Boden mit den kleinen Hügeln und Mulden. Ab und an sahen wir Araber mit Kamelen und Ziegen durch das Lager ziehen. Eines Tages rastete eine kleine Kamelherde am Rande des Lagers. Wir standen mit mehreren Kameraden in der Nähe und ich hatte den dämlichen Wunsch geäussert, einmal auf einem Kamel sitzen zu wollen. Gleich zogen sie mit mir los zu dem Araber und erklärten ihm mit Händen und Füssen, ich möchte gerne einmal auf einem Kamel reiten. Er war auch sogleich einverstanden und holte ein wohl noch junges Kamel am Halfter heran. Mit einem Stock auf die Vorderfüsse schlagend, legte sich das Kamel sehr unwillig schnaubend und Zähne zeigend hin. Mir war der Mut nun vollends vergangen. Das Tier sah jetzt gefährlich aus mit dem aufgerissenen Maul, den eingeknickten Beinen, dem runden Rücken und dann auch noch ohne Sattel. Meine Kameraden schoben mich förmlich hin zu dem Kamel und mit Unterstützung an Hüften und Beinen balancierten sie mich auf das Hinterteil des runden Rückens. Sogleich stand das Wüstenschiff auf, erst mit den Hinter- und dann mit den Vorderbeinen. Krampfhaft musste ich mich im harten Fell festkrallen

und ab ging es im Laufschrift durch den Wüstensand. Muss das ein komischer Anblick gewesen sein, die Kameraden und der Araber bogen sich vor Lachen. Inbrünstig hoffte ich, dass das Miststück doch endlich stehen bleiben möge. Aber das Biest tat mir nicht den Gefallen. Auf die deutsche Pferdesprache purr – purr und halt – halt reagierte es auch nicht. Nach hinten abzurutschen traute ich mich nicht, wegen der nach hinten ausschlagenden Beine. Seitlich traute ich mich auch nicht abzuspringen, weil das Kamel so lange Beine hat und ich beim Absprung Komplikationen an Leib und Leben befürchtete. Alles Überlegen nutzt mir nichts, ich muss jetzt runter von dem Untier. Mit geschlossenen Augen sprang ich seitlich ab und überschlage mich im Wüstensand. Jetzt bleibt doch das Miststück von Kamel stehen und trottet langsam zur Herde zurück. Gab das ein Gelächter über «Ottes» Kamelritt in der Kompanie. Im Lager hatten sie jetzt einen «Kamelrittmeister!» Ein altes Sprichwort sagt ja schon: «Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen!»

Fahrt zum Wüsteneinsatz

In Tripolis wurden noch einige Fahrzeuge von uns mit einem gelben Wüstenanstrich versehen. Alle Fahrzeuge bis an den Stehkragen aufgetankt, die LKW hoch beladen und Verpflegung für eine längere Wüstenfahrt ausgegeben. Dann war es endlich soweit, wir rücken ab zu unserer bereits im Einsatz befindlichen Kompanie. In einer langen Kolonne und in mehreren Etappen ging es auf der Via Balbia immer weiter nach Westen. Wir lernten auf der Fahrt die ausdörrende Hitze und auch den Sandsturm kennen. Über Homs, Misurata, Sirte ging es durch den Arco dei Felini. Der riesige Triumphbogen war die Grenze zwischen Tripolitanien und der Cyrenaika. Nun waren wir schon in der Cyrenaika, alles neue Namen für mich.

Nach einer nächtlichen Rast wurden wir am Morgen von einem starken Sandsturm überrascht und konnten an dem Tag nicht weiterfahren. Ich schlief ja auf der Ladung des Opel-Blitz und wurde durch das Schlagen der Plane wach, stecke den Kopf durch die hintere Plane und kann vor lauter Sand nicht bis zum nächsten Fahrzeug sehen. Krieche durch die Plane und hangele mich an der hinteren Ladeklappe herunter und renne im Windschatten des LKW zum Führerhaus. Mein Pommernspezi liegt auf der Sitzfläche, hat die Decke über den Kopf gezogen und pennt. Seitenfenster sind halb auf und das ganze Führerhaus ist voller Sand. Ich reiße ihm die vom Sand gepuderte Decke vom Gesicht, wohl etwas ungeschickt, so dass in seinen offenen Mund eine Ladung Sand kommt. Prustend und spuckend kommt er hoch und fängt gleich an zu fluchen: «Minsch büst Du verrückt mie Sand int Mui tau schmieten?» «Kumm hoch Du oller Droschkenkutscher un mak Dien Finsterladen dicht, buten schüffelt einer Sand up Dienen Opel-Blitz!» kann ich nur erwidern.

Ungläubig schaut Alwin, so nannte ich ihn, denn er hiess in Wirklichkeit Albinus, seinen Nachnamen konnte ich nicht aussprechen, denn dort waren sehr viele es und zs drin. Den ganzen Tag wunnerwarkt Alwin über den vielen Sand. Hei kennt nur «Schneisturm un de Schnei kümmt ut de Wolken, aüwer wo kümmt die fehle Sand her!» «Die Schnei kümmt ut die Sahara will ik em verkloren, doch von die Sahara het hei noch nie wat hürt!»

Dieser trockene, heisse Sandsturm hielt den ganzen Tag und wohl auch die halbe Nacht hindurch an. Durch alle Ritzen rieselt der feine Sand. Die Hitze ist unerträglich, weil wir alles verrammeln müssen und nun eingepfercht im eigenen Schweiss baden können. Am nächsten Morgen, kein Wind – kein Sandstaub und wir können befreit durchatmen. Jetzt heisst es erst einmal Waffen und Gerät vom Sand zu befreien.

Unsere Fahrt an die Front geht erst am nächsten Morgen weiter, über El Agheila, Agedabia, Bengasi, Msus zu unserer Kompanie in die Marmarika. Die Kompanie lag dort in der Wüste und wir mussten gleich unsere Fahrzeuge eingraben. Im März 1942 war unsere Komp, wieder vollzählig zusammen und vor allem wir jungen Spritzer fühlten uns so richtig kampfesmutig.

Unsere Aufklärungs-Kompanie bestand jetzt aus ca. 300 Mann und ca. 105 Einsatzfahrzeugen.

- 1. Zug Panzerspähwagen 8-Rad und 4-Rad (Pz-Sp-Wg.)
- 2. Zug Halbkettenschützenpanzer (SPW)
- 3. Zug 5cm Pakgeschütze gezogen von Halbkettenfahrzeugen 1-to
- 4. Zug 2cm Flakgeschütze auf Selbstfahrlafetten 1-to.
- Stab mit Funkwagen und Versorgungszug mit 40 Opel-Blitz LKW 3-to.
- Zusätzlich eine im Aufbau befindliche Batterie Artillerie mit 4 Geschützen 8,76 mm (engl. Beutegeschütze).
- Ab Juni 1942 zugeordnet: Eine Batterie 8,8 Flak mit 4 Kanonen und 2 cm Flakgeschütze auf Selbstfahrlafetten vom Fla-Bataillon 612.

Unsere Aufklärungs-Kompanie wurde der 15. PD unterstellt und ab Mai 1942 der 90. Leichten Division zugeordnet.

Das war nun unsere Streitmacht, mit der wir jungen Wüstenscheichs glaubten, dem Tommy das Laufen beibringen zu können.

Was aber nun daraus wurde, will ich aus meiner eingeschränkten Sicht eines einfachen Landers niederschreiben. Denn – mein Feldherrnhügel war der Auswurf meines Deckungsloches und von dort zum Horizont war mein Operationsfeld. Meinen Standort im Planquadrat des Generalstabes habe ich nie in Erfahrung bringen können. Das Datum und der Wochentag war mir auch mitunter abhanden gekommen.

Dank des Sonnenstandes und des Polarsternes wusste ich aber immer, wo Norden, Süden, Osten, Westen am Tage und auch in der Nacht ist. Dadurch habe ich mich in der Wüste niemals verirrt und ging auch bei dem grössten Durcheinander der Kompanie, nie verloren.

Unsere ersten Gefallenen

Bei den Gegenangriffen zur Wiedereroberung der Cyrenaika hatte unsere Kompanie die ersten Toten zu beklagen. Der Gegenangriff erfolgte am 21.01.42. Die Vorausgruppe der Aufkl. Komp. 580, unter Führung unseres Chefs, Rittmeister v. Homeyer, wurde der AA-33 unterstellt.

Bei D'Annunzino wurde am 31.01.1942 der 8-Rad Spähwagen vom Spähtrupp Möllendorf durch 2 engl. Pak abgeschossen und erhielt 11 Treffer. Olt. Fritz Möllendorf, Horst Schulze und Heinz Hahn fielen dabei. Der Funker wurde verwundet. Johann Baulig ist bei Giovanni Beta gefallen. Walter Dahms starb auf dem Hauptverbandsplatz Bengasi.

Das waren unsere ersten Gefallenen und wie viele werden wohl noch folgen?

In der ersten Hälfte Februar 42 operierte die Vorausgruppe mit der AA-33 und AA-3 im Verband. Neben den üblichen Aufklärungsaufträgen, waren Sicherungsaufgaben durchzuführen. Durch Tiefflieger und zeitweilig starkes Artilleriefeuer gab es viele Ausfälle an Menschen und Material im Verband. Das Hauptziel der zusammengefassten Aufklärungsabteilungen war, die Verteidigung des Südostrandes der Cyrenaika. Mitte Februar 42 schied die Vorausgruppe aus dem Unterstellungsverhältnis der AA-33 und AA-3 aus.

Ich werde Meldefahrer

Nachdem die Kompanie im März 42 vollzählig im Südabschnitt der Gazala Front versammelt war, wurde der Vormarsch in der Cyrenaika ausgewertet und Änderungen in der taktischen Gefechtsordnung vorgenommen.

So wurde ich eines Tages beim Morgenappell vom Spiess, Hfw. Mang, aufgerufen! «Henning vortreten – Sie haben doch einen Führerschein! Ab sofort werden Sie Meldefahrer bei Ofw. Helms!»

In Stahnsdorf hatte ich am Ende der Rekrutenzeit das grosse Glück, mit noch 2 Kameraden den Wehrmachtsführerschein 3 zu machen. Wir wurden damals von den Kameraden sehr beneidet. Der Fahrlehrer ein Uffz. machte bei der Fahrausbildung seine Privatfahrten mit uns, zu seinen Verwandten und Bekannten in der Umgebung von Berlin. Dabei lernte ich

Potsdam, Oranienburg, Strausberg, Königswusterhausen, Ludwigsfelde und die Avus kennen. (Diesem Uffz. begegnete ich 1943 in Tunesien in meiner Spähkompanie wieder. Beim Durchkämmen der Kasernen hatten sie ihn aufgestöbert und als Ersatz zu uns als Panzerfahrer geschickt. Gegenüber den alten Afrikanern wirkte er etwas verstört in seiner neuen Umgebung). Unser Fahrschulwagen war ein Opel-Olympia. Wer von uns die Haltelinie beim Stoppschild mit den Rädern berührte, musste aussteigen und 3 mal den Opel umkreisen. Aber sonst war die Fahrschule in der theoretischen und praktischen Ausbildung human gegenüber dem Kasernenhofdrill. Einmal durften wir mit einem franz. Beute-Kübelwagen ins Gelände fahren, der bei uns in den Fahrzeughallen stand. Das Fahrzeug hatte Allradantrieb und in der Mitte seitlich zusätzlich zwei kleine Räder. Mit dem zu fahren hat uns am meisten Spass gemacht. Doch er frass zuviel Sprit und wir durften nur einmal damit ins Gelände. Die Abschlussprüfung nahm ein Inspektor ab (Privatperson). Der Führerschein trägt das Datum vom 21.11.1941. (Ich habe ihn heute noch).

Beim Tross, er lag an der Via Balbia, bekam ich vom Schirrmeister den VW-Kübel mit Ballonreifen übergeben. War ich stolz und aufgeregt vor meiner ersten Alleinfahrt. Der VW war neu und ich hämmerte mir in den Schädel ein, ja vorsichtig zu fahren, damit ich auch heil bei der Kompanie ankomme. Der Schirrmeister gab mir noch Instruktionen mit auf den Weg, aufmerksam und ja vorsichtig zu fahren! Im letzten Moment musste ich noch einen Obgrf. zur Kompanie mitnehmen. Langsam und mit Bedacht ging es los. Es lief alles wunderbar an und ich wurde etwas mutiger in meiner Fahrweise.

Nach einigen Kilometern fuhren wir von der Via Balbia herunter und nun ging es auf einem Pistenweg weiter. Plötzlich sagte der Obergefreite zu mir: «Mensch – was juckelst Du durch die Gegend, halt an, ich will Dir mal zeigen wie man in Afrika fährt!» Gesagt getan, ich überliess ihm das Steuer und bereute es innerlich. Jetzt gingen die Pferde mit uns durch! Ich fing schon leise an zu beten, lieber Gott, lass uns bitte, bitte heil bei der Kompanie ankommen! Dann dieser quälende Gedanke, darf ich einen Fremden, diesen verrückten Kutscher überhaupt ans Steuer lassen? Ich bin der Fahrer und was ist, wenn dieser Idiot meinen VW kaputt fährt? Sicherlich muss ich dann mit einer Strafe rechnen und sehe mich schon im Bau! Meine Gedanken überschlugen sich und dabei muss ich mich krampfhaft auf dem Beifahrersitz festhalten. Mit einer langen Staubwolke kamen wir bei der Kompanie angeprescht. Zum Glück, mein VW war heil geblieben und fuhr auch noch. «So – Du Kameltreiber – nun weisst Du wie man in Afrika ein Auto fährt und lenkt!» nahm sein Gepäck aus dem VW und haute ab!

Meldefahrer bei Oberfeldwebel Helms

Nun doch etwas mutiger in meiner Fahrweise, meldete ich mich bei Ofw. Helms mit dem VW zur Stelle!

Man nannte ihn in der Kompanie «den langen Helms!» Helms war Berufssoldat, hatte Gardemass von ca.1,93 m, Soldat von Kopf bis Sohle und war korrekt bis in die Stiefelspitzen. In seinem Tross war Disziplin das 1. Gebot. Bei unserem Chef genoss er deshalb hohes Ansehen. Denn – klappt der Nachschub im Wüstenkrieg über weite Strecken nicht mit Sprit, Munition, Verpflegung, Wasser usw. ist die kämpfende Truppe sehr bald aufgeschmissen und zu keinen operativen Handlungen mehr fähig.

«Der lange Helms ist ein harter Hund», wurde ich von meinen Kameraden vorgewarnt! «Der macht Dich zur Schnecke, wenn Du ihm keine korrekte und vorschrittmässige Meldung vorbetest!» gaben sie mir mit auf den Weg. Wehe seine Fahrer wussten nicht genau, was sie auf ihren Fahrzeugen geladen hatten, dann gab «der lange Helms» ihnen Nahkampfunterricht!

Helms musterte mich erst einmal in meiner von der Pistenfahrt verstaubten Uniform, danach ging er um den VW, ob der auch im einwandfreien Zustand ist. Dann erhielt ich die erste Instruktion über mein Aufgabengebiet als Meldefahrer für den Gefechtstross, der von ihm geführt wird. Nach dieser Musterung und Instruktion fragte er mich, auf meinen norddeutschen Dialekt ansprechend, wo ich beheimatet sei. Daraufhin sagte er zu mir, dass er nur 20 Km entfernt von meinem Heimatort wohnt. Das brach das Eis des Dienst- und Altersunterschiedes zwischen uns, er wurde sehr leutselig und gab mir wertvolle Hinweise für mein Verhalten in Afrika. Er hatte auch immer ein offenes Ohr für meine Probleme, und wer hat sie mit 18 Jahren wohl nicht? Ab und zu versuchte auch ich, etwas aus dem Ruder zu laufen, doch der Helms brachte mich immer wieder auf den Weg der Tugend zurück! (Nach dem Krieg, ich war noch in franz. Gefangenschaft, hat er mehrmals meine Eltern aufgesucht. Seine Fürsorge für mich ging über den Krieg hinaus).

In mein Aufgabengebiet als Meldefahrer lebte ich mich sehr schnell ein. Meine Fahrweise passte ich schnell den Gepflogenheiten älterer Fahrer an. Das heisst, immer mit vollem Rohr fahren! Wir Meldefahrer waren immer auf Achse, obwohl es an der El Gazala – Front von beiden Seiten keine grösseren Aktivitäten gab. In unserer Freizeit hockten wir Meldefahrer immer als Clique zusammen.

Mit Horst Wedeleit, einem Berliner aus der Helmholzstr., entwickelte sich eine tiefe Freundschaft. Horst war 3 Jahre älter als ich und mir als Mecklenburger, aus einer Kleinstadt von 6.000 Einwohnern stammend, in allen Lebenslagen weit überlegen. Ich profitierte von seinem Wissen und war ein gelehriger Zuhörer. Horst hatte auch diese eigenartige Geheimsprache drauf, von der ich in meinem Leben noch nie etwas gehört hatte. Vor

jedem Selbstlaut wurde dieses «aw» eingeschoben. Z.B. Du bist mein Freund, hiess dann: «Dawu bawist mawein Fraweund!» Das übten wir beide jeden Abend bis zur Perfektion. In der Kompanie verwirrten wir dann damit unsere Kameraden. Auch war er eine Sportkanone. Überschlag aus dem Stand bereitete ihm keine Schwierigkeit. Auch als Tennisspieler war er schon viel in Deutschland herumgekommen, dagegen hatte ich noch nie einen Tennisschläger in der Hand gehabt. Von diesen Vielfältigkeiten meines Freundes wusste Helms offensichtlich einiges und versuchte nun, mich von Horst zu isolieren, in dem Glauben, von Wedeleit werde ich in meiner Jugend nur verdorben.

Ab und zu mussten wir Meldefahrer mit einem Offizier von uns zu irgendwelchen italienischen Dienststellen fahren. Die ital. Soldaten interessierten sich dann immer sehr für unseren VW, für «macchina» und «motore». Oft musste ich ihnen den luftgekühlten Motor zeigen, der keinen Tropfen Wasser in der afrikanischen Gluthitze braucht. Dann die Italiener: molto bene, piccolo motore! Klein sah er aus im Hinterteil des Wagens und war dafür von allen Seiten gut zugänglich. 8 Liter Sprit brauchte er etwa auf 100 Kilometer und war ein unverwundlicher Sandfloh. Dafür amüsierten wir uns, wenn die Italiener bei ihren grossen LKWs, sie nannten sie «camion», mit einer Handkurbel ein Schwungrad auf hohe Touren brachten, einkuppelten und mit der Schwungmasse den Motor zum Laufen brachten. Das klappt aber nicht immer, der Motor sprang nicht an und die Kurbelei, oft mit 2 Mann an der Kurbel, ging von neuem los. Fragten sie nach meinem Alter, konnte ich schon mit «diciotto» antworten und ein Palaver begann. Mit ihren militärischen Ausrüstungen waren sie zu bedauern, dafür waren sie aber immer freundlich und hilfsbereit.

Sandsturm

Schlimm wurde es, wenn wir im Sandsturm fahren mussten und das Thermometer auf über 40° C kletterte. Der Wind war heisser als die uns umgebende Luft. Mir kam es immer so vor, als stünde ich beim Bäcker in der Backstube vor dem geöffneten Backloch und die heisse Luft bläst einem dann ins Gesicht. In der sternklaren Nacht, kühlt sich die Luft stark ab und nicht selten hatten wir vor dem Sonnenaufgang einen mit Graupel und Schnee bedeckten Boden. Aufgrund dieser Klimaschwankungen hatte es unser Arzt Dr. Marco v. Lotterotti allen zur Pflicht gemacht, die dicke Leibbinde zu tragen. Er hatte bereits Wüstenfahrung bei der ital. Armee sammeln können. Wer es nicht beachtete bekam unweigerlich Magen und Darmprobleme. Bei Fahrten mit Rückenwind schaufelte der Wind den Sand wie mit Schaufeln in den VW und über mich. Der schwitzige Körper, das Gesicht, die Uniform alles klebte voller Sand. Wenn ich die Mütze und die Staubbrille abnahm, sah

mein Kopf wie ein Totenschädel aus. Der Kopf dick voll mit hellem Wüstensand und dazu die dunklen Augenhöhlen. Am Körper knirscht und reibt das Getriebe und nun kein Bad – keine Dusche – kein Wasser zum Waschen, es reicht kaum zum Trinken! Wir sind immer wieder erstaunt, dass unser VW mit seinem luftgekühlten Motor die Strapazen der Hitze so gut übersteht mit seinen 24,5 PS.

Aber es gab auch schöne, erlebnisreiche Tage in Afrika. Die guten Tage haben sich besser in meinem Kopf festgesetzt, nach so vielen Jahren, als die schlechten Ereignisse. Es ist ein einzigartiges Schauspiel in der Wüste zu erleben, wenn die Sonne langsam in einem hell roten Schein aufgeht und dunkelrot wieder verschwindet. Es ist eine Faszination zu sehen, wie der Himmel im Westen langsam heller wird, sich hell rot färbt und die Sonne sich langsam über den Horizont schiebt, grösser und immer grösser wird. Dazu diese klare morgendliche Luft, ohne Staub und Hitzeflimmern über dem Erdboden. Unsere Zelte und Fahrzeuge sind vom Tau der Nacht mit einem rötlichen Schein überzogen. Der rötliche Schein verblasst und gleitet zum hellen Tageslicht hinüber. Das Leben erwacht in unserem Lager und der Dienstbetrieb beginnt!

Mit ihren erbarmungslosen Strahlen zieht nun die Sonne im hohen Bogen über uns hinweg, dörrt Mensch und Tier aus und versinkt in einem dunkelroten Schein langsam im Westen. Der Untergang der Sonne macht wehmütig. Wie viele von uns haben den Untergang der Sonne wohl nicht mehr erleben können und sind für immer im Wüstensand eingebettet. Wir Überlebenden müssen jetzt aufpassen, denn sowie die Sonnenkugel am Horizont verschwunden ist, wird es ganz plötzlich stockdunkel. Es gibt keine Schummerstunde. Wer beim Sonnenuntergang seinen Spatengang macht, kommt in völliger Dunkelheit zurück und viele fanden ihr Zelt oder Fahrzeug nicht mehr wieder.

Fahrten auf einem Salzsee

Einige Kilometer von unserem Standort entfernt, entdeckten wir einen ausgetrockneten Salzsee, auf dem es sich wunderbar fahren liess. Die Oberfläche war hart und glatt wie ein See, mit lauter kleinen Wellenerhebungen. Darauf fuhr man wie auf einem Waschbrett. Heimlich schlichen wir uns aus unseren Deckungslöchern, denn wir durften uns bei unseren Extratouren ja auch nicht erwischen lassen. Am besten klappte es, wenn wir von einer Fahrt kamen und dann einen Abstecher zum Salzsee machten. Einen Meldefahrer vom Dienst liessen wir aber immer bei der Kompanie zurück. Auf dem Salzsee ging nun unser privates Rennen los. Wer schaltete am schnellsten und war somit als erster am Ziel, am anderen Ende des Salzsees. Heia Safari, war das ein Leben! Spritsorgen hatten wir zu der Zeit noch keine. Wir legten unsere Mützen in Abständen in einer Reihe hin und kurvten



*Ausgang mit der sogenannten
«Sarasani-Uniform» in Berlin.*

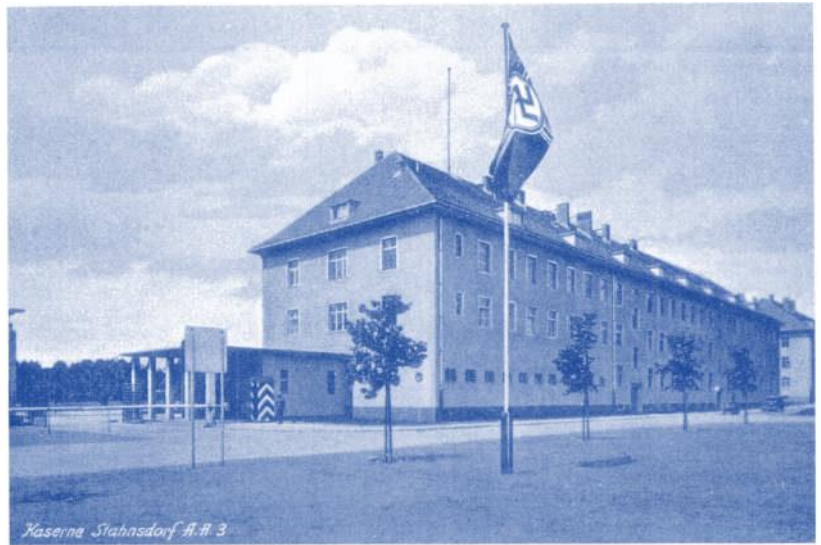


*Rekrut Henning mit Stahlhelm und Brille
in der Kradschützen-Ausbildung.*



Mein Wehrmachtsführerschein, Stahnsdorf den 21. November 1941.

*Torwache
mit seitlichen
Arrestzellen.
Kaserne Stahnsdorf, A.A.3.*



*Vor dem grossen Tor!
Aufkl. Abt. 3,
Stahnsdorf
Haupteingang
Schlieffen-Kaserne.*



*Cottbus im Dez. 1941,
von links: Rittmeister
v. Homeyer, Lt. Steffen,
Dr. v. Lotterotti, Lt.
Liebrecht, Ofw. Helms*



*Meldung der Zugführer
an v. Homeyer vor dem
Kasernenhauptgebäude.*



*Rittmeister v. Homeyer im
Gespräch mit Dr. von
Lotterotti.*



*Meldefahrer Karl
Rehfeld erhält
einen Befehl.
Er ist in Nordafrika
gefallen.*



*Rittm. v. Homeyer am
Funk-SPW.*



*Der Chef-Kübelwagen,
dahinter VW-Meldefahr-
zeuge, daneben
Uffz. Proksch.*

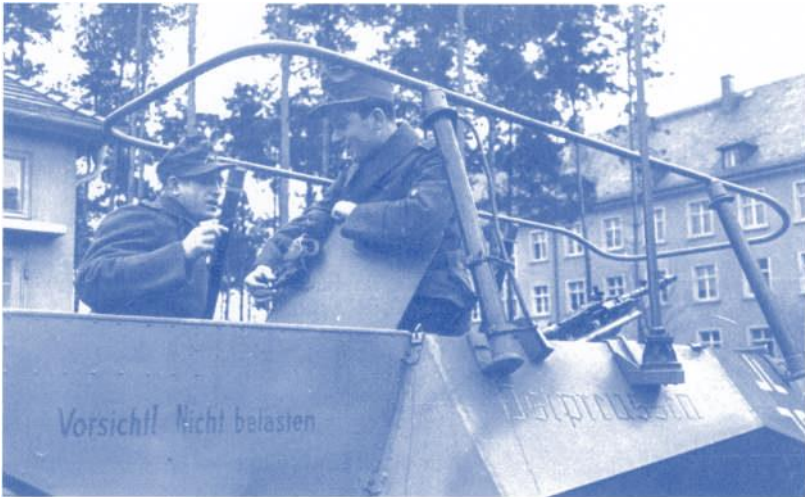


*Letzte Instruktionen
durch den Chef Rittm.
v. Homeyer.*





*Leutnant Liebrecht
fertig zum Abmarsch.
Olt. Liebrecht, gefallen
am 03.07.1942.*



*Befestigung eines Mas-
kottchens am hinteren
MG-Schutzschild des
Funk-SPWs
«Ostpreussen».*



*Funk SPW-Fahrer Paul
Batke aus Guben, dane-
ben beide Chef-Funker.*

*Leichter 4-Rad Panzer-
spähwagen mit Sandblech
an der Vorderfront.*



*Rittmeister v. Homeyer im
Funk-SPW
fertig zum Abmarsch.*



*Ob der Talisman der
Besatzung Glück bringen
wird? Von Homeyer fällt
am 03.07.1942 bei El
Alamein.*



*Das erste Fahrzeug
mit dem Chef fährt
aus der Kaserne.*



*8-Rad Panzerspähwagen
mit zusätzlichem Pak-
Schutz an der Front auf der
Fahrt zur Parade,
im Turm Lt. Steffen.*



*SPW mit montierter 2,8
cm Panzerbüchse und
einer weiteren Panzer-
büchse auf dem Anhän-
ger fährt zur Parade.*



*Chef-SPW biegt ein zur
Abnahme der Parade.*



*Rittmeister v. Homeyer
nimmt die Parade ab.*



*VW-Kübelwagen
bei der Vorbeifahrt.*





*1-Töner-Zugmaschine
als 2cm Flak-Selbst-
fahrlafette*



*Funk-SPW und
VW-Kübelwagen*

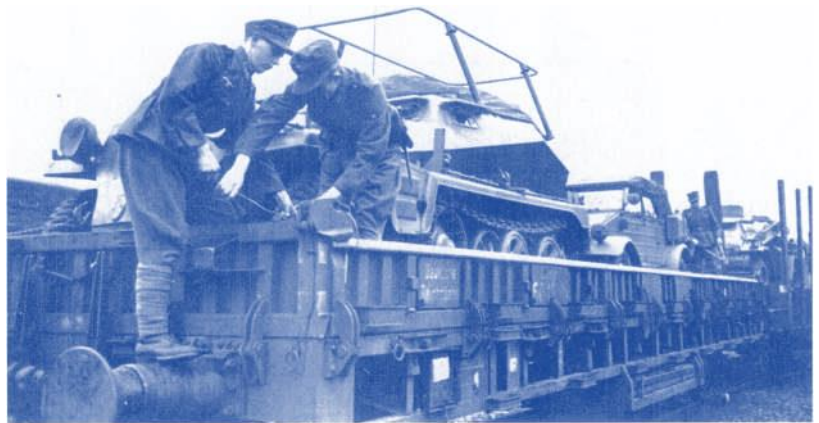


*Verladung der Fahr-
zeuge auf dem Cott-
busser Güterbahnhof
hier ein Kfz 15.*

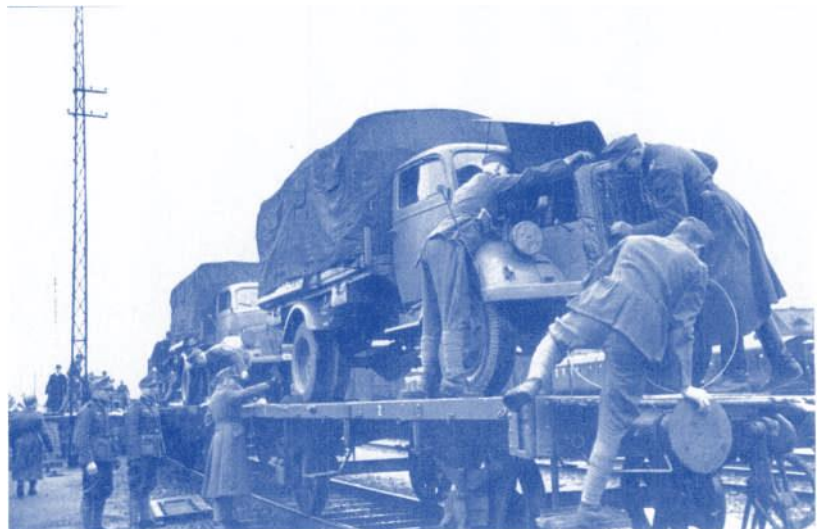
*Unter Aufsicht von
Ofw. Helms klappt
die Verladung der
VW-Kübelwagen.*



*Beim Verrödeln
der Fahrzeuge.
Links: Panzerschütze
Otto Henning*



*Ofw. Helms überprüft die
Verladung seiner
Trossfahrzeuge.*



*SPW wird auf Waggon
geschoben.
Henning hält sein
Kochgeschirr eisern fest.*



*Rittmeister v. Homeyer
beaufsichtigt die Verladung.
Alle LKW-Planen
wurden abgesenkt.*



*LKW-Verladung.
Von links: Olt, Möllenhoff,
Rittm. v. Homeyer,
Ofw. Helms*



*Alle Soldaten tragen
Wickelgamaschen aus
ehem. österreichischen
Beständen.*



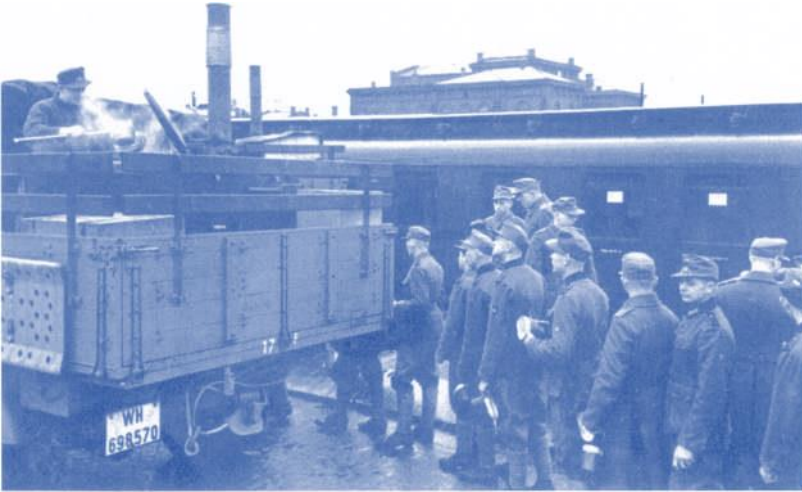
*Mit Sack und Pack
Abmarsch, jedoch mit
Humor und guter Laune.*



*Wegtreten zum
Mittagessen.
Rittm. v. Homeyer
mit Frau und ihren
vier Kindern.*



*Essenempfang an der
Gulaschkanone.*



*Die Essgeschirre werden
mit Appetit ausgelöffelt.*



*Letzte Postverteilung in
der Heimat. Hinter den
beiden Kindern steht
Otto Henning.*





Die Kinder von Rittmeister von Homeyer im Kfz 15 mit Chef-Fahrer, Willy Koch.



*Es gibt Erbseneintopf mit Bockwurst.
Henning mit dem Löffel im Mund.*



*Alle 4 Kinder v. Homeyer in der Rahmenantenne
mit dem Chef Fahrer, Willy Koch.*

Die Soldaten machen sich zur Verladung bereit.



Ein grosses Erlebnis für die Kinder.



Frau von Homeyer beaufsichtigt ihre Kinder, daneben steht Dr. von Lotterotti.



*Frau v. Homeyer verteilt
Weihnachtsgebäck.
Rechts: Otto Henning*



*Die Lokomotive steht
schon unter Dampf.
Das letzte Gebäck
wird verteilt.*



*Der letzte Händedruck.
Frau v. Homeyer sieht
ihren Mann nie wieder.*



wir machten einen Eichtest. Der VW hat ihn aber gut überstanden, denn keiner kippte dabei um). Bei diesen Testfahrten bis an die Leistungsgrenze von Motor und Fahrzeug lernte ich das Autofahren! Bei einer Fuchsjagd stiessen dann aber 2 Wagen zusammen und es gab Blechschaden an den vorderen Kotflügeln. Das gab für die Beteiligten einen Schock und lange Gesichter. Am Abend wurde der Schaden, durch die Hilfe aller Beteiligten, behoben. Wir lagen ja 80 – 100 m voneinander entfernt, dadurch viel das Ausbeulen nicht weiter auf.

Im englischen Munitionslager

Jemand von den Meldefahrern entdeckte auf einer Fahrt ein verlassenes engl. Munitionslager. Das hatte auch so eine magische Anziehungskraft auf uns. Dort gab es Treibladungen für die Artillerie in Form von Makkaroni in Seidenpäckchen verpackt. Stapel von Granaten, Leuchtpistolenmunition usw. usw. Ich war schon etwas schockiert, was so alles in der Wüste herrenlos herumliegt. Ab und zu hatten wir uns schon mal nach dorthin verdünnisiert und ich musste höllisch aufpassen, dass der «lange Helms» nichts von meinen Extratouren mitbekam. Am besten klappe es ja immer nach einer Dienstfahrt, daran hängten wir dann eine kleine Munifahrt an.

Am Ostersonntag, es war der 5. April 1942, kam im Laufe des Vormittags Horst Wedeleit vorbeigefahren und sagte zu mir: «Heute ist nicht viel los in der Kompanie, da machen wir eine Osterspazierfahrt zum Muni-Lager. Nach dem Mittagessen geht es los, sieh zu, dass Du Dich von Helms loseisen kannst!»

Das Mittagessen konnten wir uns ja nicht entgehen lassen, vielleicht ist den Küchenbullen etwas Besonderes zum Fest eingefallen und es gibt etwas Obst. Nach dem Essen, wenn alle in der Kompanie etwas dösen, fuhren wir ganz langsam aus dem Lager und ausser Sichtweite ging es mit Karacho zum Muni-Lager.

Die Makkaroni schütteten wir in einer langen Reihe aus und am Ende kamen dann die geballten Treibladungen, vermischt mit Leuchtpistolenmunition. Den Anfang der Schlange zündeten wir an und in einem Feuerschweif rauschte die Flamme zur Treibladung. Heiliges Kanonenrohr, das gab jedesmal ein buntes Feuerwerk. Granaten haben wir aber nicht zur Explosion gebracht, das hätte einen zu grossen Knall gegeben und das Interesse einiger Dienststellen auf den Platz rufen können. Es kurvten ja auch immer Spähwagen von uns, der AA-3 und AA-33 in der Gegend herum. Vor Sonnenuntergang ging es dann wieder zurück zur Kompanie und wir schlichen uns langsam wieder mit den VWs in die Deckungslöcher.

Für mich war der Krieg bis jetzt ein lustiges und vergnügliches Abenteuer. Wenn ich mir meine Bilder von damals betrachte, führten wir ein buntes und immer auf Streiche bedachtes Lagerleben. Wir lachten und quatschten über Gott und die Welt in der Unbeküm-

mertheit unserer Jugend. Die Einzigen die sich Sorgen um uns machten, waren unsere Eltern!

Erdarbeiter im Wüstensand

Im März und April 1942 wurden von unserer Kompanie keine grösseren Aktivitäten oder Operationen durchgeführt. Wir zogen in der Cyrenaika von einem Standort zum anderen. Beide Seiten leckten ihre Wunden, wie man es zu sagen pflegt, schafften dabei neue Reserven heran und bereiteten sich auf neue Aufgaben vor.

Wir waren Erdarbeiter geworden. Erst ein Deckungsloch, danach die Fahrzeuge eingraben. Meinen VW fuhr ich rückwärts in das grosse Erdloch hinein, um durch den aufgeworfenen Erdwall den Motor zusätzlich vor Splitter schützen zu können. Nach getaner Arbeit hockten wir jungen «Wüstenschipper» wieder zusammen und vertrieben uns die Zeit mit Witzen oder anderweitigen Scherzen.

Bei den Erdarbeiten kam mir oft in den Sinn, statt den Wüstensand zu bewegen, hätte ich lieber den Garten meiner Eltern umgraben sollen. 1. Es ist dort nicht so heiss. 2. Es gibt genug zu trinken. 3. Das Essen ist bei meiner Mutter auch besser. 4. Meine Wäsche brauche ich auch nicht alleine zu waschen. Unsere Wäsche waschen wir in einer länglichen 2 cm Munitionskiste, die innen mit verzinktem Blech ausgekleidet ist. Kochen können wir unsere Leibwäsche nicht, die Hauptsache ist, der Sand wird aus den Netzhemden gespült, denn grau ist hier ja sowieso alles. Wir haben aber einige Experten bei uns in der Kompanie, die bei jeder möglichen Gelegenheit ihre Jacke ins Wasser stecken und dann in der Sonne ausbleichen lassen, damit sie bei einem möglichen Urlaub mit einer weissen Uniformjacke aufkreuzen können. Das sind unsere Optimisten, die den ganzen lieben Tag nur vom Urlaub faseln. Dabei haben wir noch nicht einmal einen scharfen Schuss auf unseren Feind abgegeben. Ausser unsere 2 cm Flak auf Tiefflieger, doch getroffen haben sie bisher auch noch nicht!

Unsere Tropenverpflegung

Mein Gott, das Essen das man uns zuteilte war auch nicht das gelbe vom Ei! Den Tee konnte man nur heiss trinken, denn das Wasser war meistens salzhaltig. Das Kommissbrot schmeckte mitunter nach Benzin, weil die LKW-Kutscher Benzinfässer und Brot in Säcken auf einem Laderaum beförderten. Dann immer Trockenkartoffel und Trockenzwiebel mit Dörrgemüse, Tubenkäse und AM-Dosen hingen uns auch schon zum Halse hinaus. Diese AM-Dosen, eine ital. Armeeverpflegung, bestand, wie es hiess, aus Esselfleisch. Ein hartes, zähes Zeug und für unsere deutschen Mägen nicht geschaffen. Wir nannten es «Ar-

mer Mann» oder auch «Armer Mussolini»! Mit Olsardinen wurden wir auch ausgiebig gefüttert und dabei esse ich überhaupt keinen Fisch als «Norddeutscher Fischkopf». In der grössten Hitze bekamen wir einmal fetten Speck zugeteilt und keiner konnte dagegen an. Die Nachschuboffiziere hatten sicherlich Norwegen mit Afrika verwechselt. Marmeladenpulver war mit Wasser streichfähig zu machen und dann auf Kommissbrot gestrichen war es ein Brechmittel. Böse Zungen behaupteten, für unsere Scheiss-Verpflegung ist die italienische Militärverwaltung zuständig. Das kann doch wohl kaum möglich sein, denn dann hätten wir doch mit mehr Obst und Frischgemüse versorgt werden müssen. Wie dem auch sei, durch diese miese Verpflegung gab es sehr viele Krankmeldungen!

In dieser trostlosen Einöde mit der miesen Verpflegung war es Mai 1942 geworden. Der Tag begann für die meisten Soldaten mit dem Spatengang. Jeder war verpflichtet, für seine Notdurft den Spaten mitzunehmen. Ein geflügeltes Wort unter uns Landsern war: «Der Spatengang er kommt gewiss und wenn es erst am Abend ist!» Die Hockstellung dabei ist für uns Normaleuropäer schon eine Belastung, wenn es über Monate und Jahre geht. Ein schönes Scheisshaus, war der Traum eines jeden Afrikasoldaten!

Der englische Morgen- und Abendgruss

Jeden Morgen und Abend kamen 2 engl. Aufklärer und sahen nach, ob wir noch in unseren gebuddelten Stellungen liegen. Sie taten uns nichts, sondern fotografierten unseren Haufen wohl nur. Dabei vervollständigten unsere Flakartilleristen ihre Schiessübungen im scharfen Schuss auf diese Fotografen!

Es fällt uns auf, dass die RAF im Mai erheblich aktiver wird. Wenn die Spitfire- und Hurricane- Jäger plötzlich im Tiefflug ankamen, gab es immer einen fürchterlichen Rabatz und mit allen Waffen die uns zur Verfügung standen, kleckerten wir hinterher. Unsere 2 cm Flakgeschütze, tief eingegraben, mischten auch kräftig mit. Einmal kamen die feindlichen Jäger so tief, dass die eine Geschützbedienung in ihr eigenes Zelt ballerte. Ausser Löcher im Zelt ist weiter nichts passiert. Wir besichtigten die Schiesskünste unserer Flakartilleristen ausgiebig und hatten mal wieder Gesprächsstoff und die Besatzung den Spott zu ertragen. «Die Flak sie schießt und schießt, doch treffen tut sie nie!»

Im Wüstenkino

Ab und an kam auch ein Wüstenkino in unsere Stellung. Das war mal eine Abwechslung in unserem Lagerleben. Der Projektor stand auf einem LKW und die Filmleinwand wurde

in den Sand gerammelt. Wir mussten nun ungeduldig auf die Dunkelheit warten, sassen oder lagen im Halbrund auf dem Boden und schnatterten durcheinander wie in einer Kindervorstellung. Bei jeder Vorführung mussten Posten aufgestellt werden und wenn sie ein Flugzeug hörten, wurde wegen der Helligkeit abgeschaltet. Den unliebsamen Ruhestörer verfolgten wir dann alle mit unseren Ohren. Die Wartezeit vertrieben wir teilweise mit einem Pfeifkonzert. Wenn die englischen Piloten absolut keine Ruhe gaben, bekamen wir nur den halben Film zu sehen und mussten uns den Rest selber ausdenken.

Wer jetzt in der Dunkelheit am besten meckern und schimpfen konnte, hatte die Lacher auf seiner Seite. Fast so schön wie im Film war immer, wenn die Berliner und die Sachsen sich ihre hitzigen Wortgefechte lieferten, war das immer ein Gaudium! Am nächsten Tag war aber alles vergessen und mir ist nie zu Ohren gekommen, dass daraus ein ernstes Ärgernis wurde.

Wir Meldefahrer mussten oft mit einem Offizier und auch alleine zu Stäben fahren, die in der Nähe der Via Balbia im Küstenabschnitt lagen. Auf Pistenwegen, die durch Benzin- tonnen oder Steinhäufen gekennzeichnet waren, ging es oft 50 bis 70 Kilometer nach Norden. Die Einheiten und Stäbe hatten taktische Schilder als Wegweiser aufgestellt, nach denen man sich orientieren konnte. Auf der Via Balbia habe ich dann oft Fieseler Störche mit den roten Kreuzen gesehen, die Verwundete in die rückwärtigen Lazarette brachten. Deutlich konnte ich den Piloten und die Liegen der Verwundeten sehen. Ich hatte immer ein beklemmendes Gefühl, wenn ich solch einen Storch neben der Strasse fliegen sah. Wie schwer mögen wohl die Kameraden verwundet sein und hoffentlich werde ich nicht auch einmal so transportiert.

Rommel landet bei der Kompanie

Eines Nachmittags im Mai 1942 kreiste ein Fieseler Storch über unseren Standort und rollte in der Nähe meines eingegrabenen VWs aus. Heraus kletterte Generaloberst Rommel mit verstaubten schwarzen Schaftstiefeln. Auf dem Kopf hatte er eine Tellermütze mit einer in der Sonne blitzenden Sonnenbrille. Der ihn begleitende Offizier hatte ein grosses Bündel Akten unter dem Arm und mit unserem Chef gingen sie in den Chefbus. Rommels schwarze Schaftstiefel waren ein ungewöhnlicher Anblick für mich, trugen wir doch alle diese Afrika-Schuhe bzw. Afrika-Stiefel mit Leinenbezug. Der begleitende Offz. und auch der Pilot hatten ebenfalls Afrika-Stiefel an. Unwillkürlich ging es mir durch den Kopf, ob ein General wohl auch Schweissfüsse bekommt?

Während der Besprechung beäugten wir Landser interessiert den Storch. Vor dem Abflug konnte ich noch 2 Fotos von Rommel machen. Rommel steht im Schatten der Tragflächen und beobachtet die Startvorbereitungen und der Pilot schlägt noch schnell im Hin-

tergrund sein Wasser ab. Unsere Landser stehen 2-3 Meter hinter Rommel. Ganz so dicht bin ich aber nicht an Rommel herangegangen, denn mit einem General hatte ich schon einmal ein ungutes Zusammentreffen! Die alte Binsenweisheit kannte ich bereits: «Gehe nie zu deinem Fürsten, wenn du nicht gerufen wirst!»

Den ersten General den ich zu Gesicht bekam, war bei der Abschlussveranstaltung meiner Rekrutenzeit in Stahnsdorf. Mit unserem Zug beendete auch ein Zug ROBs die Grundausbildung und der General kam wohl ihretwegen in die Kaserne. Mit den ROBs standen wir in der Ausbildung im Wettbewerb. Da blieben die Reibereien zwischen uns im Kasernengebäude nicht aus. Des Nachts gab es so manchen Budenzauber auf den Stuben. Dabei waren die Angreifer immer im Vorteil und das musste hinterher wieder wettgemacht werden! (Mit einem von ihnen, Lt. Graf v. Oberstdorf, war ich später in einer Komp, bei der Pz-Lehr-Division im Einsatz).

Wie nun der grosse Aufzug mit dem General beginnen sollte, mussten wir auf der Kasernenstrasse in der Nähe des Kasernentores antreten. Lt. Eigner-Krüger sortierte uns eigenhändig der Grösse nach. Im 1.Glied durften nur ausgesuchte Leute stehen. Eigenartig, auch ich durfte im 1.Glied stehen bleiben und dem General beim Defilee in die Augen schauen.

Dann das Ausrichten und nur in den Knien rührt Euch, hiess es. Es fehlte nur noch eine Schnur an der wir unsere Stiefelspitzen ausgerichtet hätten, dabei wurden die Stiefelspitzen immer wieder kontrolliert, ob nicht doch einer von uns seine Knobelbecher bewegt hat. Das Karabinerschloss wurde etwas gelockert, damit es beim «Gewehr – über» hörbar und mit einem zusätzlichen Ruck einrastet. Wir sollten etwas besser sein als die ROBs.

Nach langem Warten kreuzten auch noch ein paar Kasernoffiziere bei uns auf, wir kannten kaum welche davon. Zu meinem aller grössten Erstaunen musste auch unser Spiess mit uns «Tränentieren», wie er uns immer zu nennen pflegte, antreten. Und das am linken Flügel neben seinem kleinsten Tränentier. Der Spiess, sonst immer mit lauter Stimme vor der Front, mit seinem Anschissbuch hinter der Knopfleiste und den dicken Kolbenringen an den Uniformärmeln, steht mit uns in Reih und Glied und das auch noch mit Stahlhelm. Welch eine Genugtuung für die geplagten Tränentiere!

Langsam bekomme ich ein Brennen in den Knobelbechern und das zieht sich bis zu den Knien hinauf. Von der Kasernenwache, die ebenfalls am Tor mit Verstärkung aufgezo- gen ist, erschallen nun Kommandos und langsam fährt ein grauer PKW in die Kaserne. Im Blickwinkel meiner Augen sehe ich, wie die Offiziere sich am Wagen begrüssen und sich unterhalten. Jetzt setzt sich die graue Masse in Bewegung und kommt auf uns zu. Ein Kommando und wir zeigen was wir in der Ausbildung gelernt haben. «Das Gewehr über!» – «Präsentiert das Gewehr!» – «Augen rechts!», klappt wie aus einem Guss. Die Ausbilder

hatten aus uns brauchbare Soldaten geformt und waren mit dem Ergebnis sichtlich zufrieden. Ein Hauptmann machte Meldung, der General dankte und mit Kommandos begaben wir uns in die erleichterte «Rührt Euch!»-Stellung!

Der General, etwas älter schon, hager im Gesicht, mit einer etwas langen Nase, sieht aus wie ein Habicht unter der Schirmmütze. In meinen Gedanken hatte ich mir einen General etwas anders vorgestellt, vor allem jünger, nicht so zerknittert im Gesicht. Mit meinen Gedanken hinke ich etwas hinterher bei der kurzen Ansprache des Generals. Auch verstehe ich ihn sehr schlecht und weiss nicht so recht, was er eigentlich gesagt hat. Bin ich etwa so aufgeregt? Bei mir bleibt nur haften: Gute Ausbildung erforderlich – Feind schlagen – Führer – Volk – Vaterland! Wurde mein Gehirn nur auf Befehlsempfang trainiert und nicht zum Zuhören? Ist der Kopf tatsächlich nur zum Tragen des Stahlhelms erforderlich, wie es uns die Ausbilder einzutrichtern versuchten? Denn das Denken wurde uns ja bei der Ausbildung ausgetrieben! Mit einem zackigen Lied auf den Lippen, es wurde ja tagelang geübt, auch unter der Gasmasken mussten wir singen, es ist so schön Soldat zu sein, marschierten beide Züge zum Exerzierplatz. Dort übernahm jeder Uffz. seine Gruppe und wir machten Grund- und Gewehrübungen.

Der General mit dem Stab von Offizieren fing bei den ROBs an und ging von Gruppe zu Gruppe. Unser Korporal ist schon mächtig aufgeregt und steckt seinen kleinen Haufen damit an.

Jetzt wird es spannend, langsam kommt der General mit viel rot an der Uniform und der spitzen Nase, neben und hinter ihm viel Grau mit Silberlitzen, auf unsere Gruppe zu. Uffz. Lange knallt die Hacken zusammen und macht laut und deutlich seine Meldung!

Der General mustert unsere Gruppe kurz und sagt dann: «Jeder nennt mir seinen Namen, Alter und Beruf!» Ich bin noch bei den roten Biesen und der spitzen Nase des Generals. «Was sollen Sie sagen?» und dabei deutet er unmissverständlich auf mich! Potz und Donner, damit hatte ich ja nun wirklich nicht gerechnet, das ich mit einem General ins Gespräch kommen sollte.

«Name – Beruf-Alter sagen, Herr General!» platzt es bei mir heraus. «Die können ja noch nicht einmal einen Befehl wiederholen!» blafft er im scharfen Ton zurück!

Bestürzte Gesichter in der erlauchten Runde. Ich weiss im Moment nicht einmal, was ich verkehrt gesagt haben könnte. Merke aber, hier muss was Schlimmes passiert sein, ein drohendes Spannungsfeld baut sich in Sekunden auf und muss nun jeden Moment zur Entladung kommen!

Plötzlich oh Schreck – fällt meinem linken Kameraden der Karabiner aus der Hand und knallt nach vorne dem General direkt vor die Füsse! Das blanke Entsetzen in der Runde und alle stieren auf den Karabiner. Die Gruppe steht weiter Gewehr bei Fuss und rührt sich nicht.

Das ist dem betagten General, in seiner militärischen Laufbahn, wohl noch nie passiert. Ohne ein Wort zu sagen, ruckt der General nach rechts und marschiert quer über den Exerzierplatz, den Rest der Gruppen nicht beachtend, zu seinem Wagen. Die Offiziere mit hochrotem Kopf hinterher. Was dort am Wagen gesprochen wurde, entzieht sich meiner Kenntnis.

Mein Nachbar hat inzwischen seinen Karabiner aufgehoben. Keiner spricht ein Wort! Uffz. Lange und Herrn Obgfr. Glossner hat es ebenfalls die Sprache verschlagen. So eine Scheisse, mein Nachbarkamerad und ich haben die ganze Schau geschmissen. Jetzt haben sie 2 Sündenböcke denen sie den Arsch aufreissen werden bis zum Stehkragen, bis ihnen das Wasser im Arsch kocht, wie die Herren Ausbilder sich immer auszudrücken pflegen. Strafoxerzieren – Ausgangssperre und Wache bis zum Ende des Krieges sind uns beiden nun wohl sicher. Ich sehe mich schon durch die Pfützen des Kasernengeländes robben und Herr Obgfr. Glossner verlangt von mir, in einer Pfütze liegend zu sagen: «Ich liebe meinen Karabiner wie meine Braut und Befehle habe ich korrekt zu wiederholen!»

Lt. Eigner-Krüger kommt mit todernstem Gesicht zurück und das Unwetter wird über unsere armen Seelen hereinbrechen. Er lässt den Zug antreten und mit den Ausbildern vorweg rücken wir schweigend in die Kasernenunterkunft ein. Kein Wort fällt über den Vorfall mit dem General, das ist bestimmt kein gutes Zeichen. Die Ausbilder wissen sicherlich nur noch nicht, was sie mit uns anstellen wollen und können.

Vielleicht hat der ganze Zug nun unter uns beiden Versagern zu leiden und wir sollen uns gegenseitig fertig machen. Unsere 4 Gruppen rücken in die Stuben ein und was passiert mit uns?? Nichts – nichts – nichts, das soll nun einer Begreifen! Kein Ausbilder lässt sich bei uns sehen und unser Stubenältester, Herr Obgfr. Glossner, spricht mit seiner Stubenmannschaft kein Wort und macht sich für den Ausgang fertig. Es ist jetzt Freitag Nachmittag und die Herren Ausbilder verschwinden ohne Gruss mit der S-Bahn nach Berlin. Wir dagegen haben nur Ausgang im Standort Stahnsdorf bis 22.00 Uhr und weil dort sowieso nichts los ist, bleiben wir gleich in der Kaserne. Wir diskutieren untereinander und wissen nicht, haben wir nun die Rekrutenausbildung bestanden oder geht alles wieder von vorne los?

Am Montag beim Morgenappell fällt kein Wort über den Vorfall mit dem General. Das mag begreifen wer will, ich kapiere den Kommiss nun schon gar nicht mehr. Nur eines habe ich in der Rekrutenzeit begriffen: Das Militär hat seine eigenen Gesetzmässigkeiten und darauf muss man sich einstellen, um das Beste für sich selber daraus zu machen!

Mein erster Fronteinsatz

Nach dem der Storch mit Rommel abgeflogen war, sagten die alten Obergefreiten: «Passt auf Leute, der Besuch von Rommel ist kein gutes Zeichen, irgend etwas haben sie ausgeheckt und wir werden den Kopf hinhalten müssen!» Am nächsten Tag, wir Meldefahrer merkten zuerst, dass sich etwas ereignen würde, denn wir waren den ganzen Tag auf Achse. Ofw. Helms brachte seinen Gefechtstross auf «Vordermann», wie er sich auszudrücken pflegte. Jeder LKW und die Ladung wurde kontrolliert und wehe die Fahrer wussten nicht genau, was sie auf ihren Fahrzeugen geladen hatten, dann gab Helms ihnen Nachhilfeunterricht! Ofw. Helms belehrte mich eindringlich, seinen Haufen ja zusammen zu halten und Meldung zu erstatten, wer – wie – wo ausfällt oder liegen bleibt.

Am 2. Tag nach «Erwins» Besuch, (so nannten wir unseren OB bereits) ging es langsam los. In einem Fahrzeugabstand von 80 bis 100 Meter fuhren wir in südlicher Richtung. Jetzt wussten wir auch schon worum es ging, wir sollten einen englischen Stützpunkt ausschalten, der südwestlich von Bir Hacheim in der Wüste liegen soll. (Ich hörte zum erstenmal den Namen Bir Hacheim und sollte ihn mein Leben lang nicht wieder vergessen).

Unsere gepanzerten Fahrzeuge fuhren an der Spitze und weit davor unsere Panzerspähwagen. Einige Kilometer vor dem vermeintlichen Stützpunkt wurde gehalten und umgruppiert. Jetzt ging es in breiter Front, im Flächenmarsch weiter. Vorweg die Spähwagen, dann die Schützenpanzer, dahinter die 2 cm Flak und unsere 5 cm Pak. In einem Abstand folgte Ofw. Helms mit seinem Gefechtstross.

Im ersten Gang zuckelten wir durch das Gelände und jeder Fahrer suchte sich für sein Fahrzeug den besten Weg. Mir wird die Sache schon langweilig, immer dieser Zuckeltrab. Ausserdem glaubte ich, wenn der Tommy unsere Streitmacht ankommen sieht, haut er schon von ganz alleine ab. Als Pz-Spähmann bekomme ich so langsam Minderwertigkeitskomplexe, hier hinten im Tross herum zu juckeln, während vorne die Musik spielt! Um von Helms nicht gesehen zu werden, setze ich mich langsam, die Staubentwicklung der andern Fahrzeuge ausnutzend, nach vorne ab und fahre nun neben den gepanzerten Fahrzeugen mit meinem VW.

Das war nun meine Vorstellung vom Krieg! Wir kommen und walzen mit unseren Panzern alles nieder, was sich uns in den Weg stellen sollte. So habe ich es immer in den Zeitschriften und der Wochenschau gesehen. Ach, wie bedauere ich es, dass ich jetzt nicht als Schütze im Spähwagen sitzen kann. Junge, Junge, das würde einen Spass geben. Ganz in Gedanken hadere ich mit meinem Schicksal und muss nur aufpassen, dass ich im Gelände den Unebenheiten, den Hügeln, Steinen und losen Sandflächen mit meinem VW ausweiche.

Plötzlich – tschin – tschin – tschin – tswirr – rauscht es an meinen Ohren vorbei. Er-

erschrocken gehe ich auf die Bremse und werde ruckartig um 10 cm kleiner in meinem VW. Verflucht, ist das ein widerliches Geräusch für meine Ohren, wenn die Geschosse und Querschläger an einem vorbeirauschen. In der Deckung beim Scheibenschiessen hörte sich alles ganz anders an.

Unsere Panzer erwidern das Feuer und eine wilde Knallerei beginnt. Erschrocken und hilflos bin ich plötzlich einer Gefahr ausgesetzt, die ich mir selber zuzuschreiben habe. Mann – oh Mann, bin ich vielleicht ein Blödmann! Fieberhaft überlege ich, wie ich aus dieser Schiesserei herauskomme? Zurückfahren, um aus dem Beschuss zu kommen geht nicht, dann käme ich mir wie ein Feigling vor. Also fahre ich mit eingezogenem Kopf ganz – ganz langsam weiter und werde so von den Kampffahrzeugen überholt.

Nach einer, mir sehr lang vorkommenden Zeit, bin ich wieder dort angekommen, wo ich hingehöre. Zu meinem Glück hat der «lange Helms» von meinem Ausflug nichts mitbekommen. Die Schiesserei wird weniger und hört schliesslich ganz auf. Der Gegner hat abgebaut und ist in südlicher Richtung verschwunden. Ausser leere Konservendosen konnte ich nichts weiter vom Tommy entdecken.

Wir hatten Glück, es gab keine ernsthaften Ausfälle. Dafür habe ich die Erfahrung gemacht, mich nicht um Dinge zu kümmern, die mich nichts angehen. Nach einiger Zeit setzten wir uns zu einem neuen Standort ab und igelten uns in der Wüste zur Rundum-Verteidigung ein. Schon ging das Eingraben wieder los. Am Abend sitze ich mit meinem Freund Horst zusammen in seinem VW und erzähle von meiner Heldentat. Na, der gab mir vielleicht die Brust und tippte sich dabei immer an die Stirn über meine Dämlichkeit.

Eintöniges Lagerleben

Das Lagerleben in seiner Eintönigkeit begann wieder. Am Tage kletterte das Thermometer bis an die 40° C und am Morgen war es immer bitter kalt. Teilweise fiel leichter Schnee, der sich aber beim Sonnenaufgang schnell verkrümelte. Bei den heissen Sandstürmen verkrochen wir uns in unsere Zelte oder Fahrzeuge. Ich kroch dann in meinen VW und machte das Verdeck dicht, doch der feine Sand kam durch die Ritzen in den Wagen. Alles im Fahrzeug war mit einer Staubschicht überzogen. War der Sandsturm vorbei, mussten die Fahrzeuge gereinigt werden. Bei der Reinigung des Motorenraumes wurde meistens mit Benzin nachgeholfen. Ich hatte schon alles sauber und wollte den Motor noch etwas glänzender mit Benzin aufpolieren. Flupp – stand der laufende Motor in Flammen. Mit Sand, der ja reichlich vorhanden war, konnte ich die Flammen aber löschen. Durch meine Ungeschicklichkeit begann nun die Arbeit von Neuem!

Wenn wir mal Waschwasser bekamen, es war ja immer knapp bemessen, fing ein jeder mit der Kopfwäsche an und schrubhte sich bis zu den Füßen herunter. Anschliessend wurde noch die Leibwäsche gewaschen. Zum Spülen hatten wir meistens kein Wasser mehr, dafür hatten wir beim trocknen der Wäsche aber keine Probleme. Meistens zogen wir die nasse Unterwäsche gleich wieder auf den Körper und hatten somit etwas Abkühlung.

Eine Kleiderordnung gab es in unserem Haufen nicht und ich glaube, die gab es im ganzen Deutschen Afrika Korps nicht. Jeder zog das an, was er aus seiner Tropenausrüstung für angemessen hielt. Lange Hose, kurze Hose, Stiefelhose, Turnhose, Afrika-Schuhe oder Afrika-Stiefel, Kakihemd oder Netzhemd, aber immer mit Mütze. Die Mütze war erforderlich, denn wenn man mal in die Verlegenheit kommen sollte, einen fremden Offizier grüssen zu müssen, musste man ja ohne Kopfbedeckung den rechten Arm zum sogenannten Deutschen Gruss erheben und den bekam kein Afrikaner in die waagerechte Haltung. Ich habe es jedenfalls nie erlebt und so hatten wir wenigstens eine Mützenordnung nach der HDV. Unseren Tropenhelm trugen nur Afrikaneulinge und wer wollte von uns schon ein Neuling in Afrika sein?

An dieser Stelle möchte ich eine sonderbare Begebenheit niederschreiben, die ich etwas später auf dem Vormarsch nach El Alamein erlebte. Mit meinem VW musste ich unseren Adjutanten Lt. Liebrecht, mit einem engl. Tropenhelm auf dem Kopf, zum Gefechtsstand des OB fahren, der zwischen den Dünen an der Küste lag. Ganz dicht durfte man ja nicht an den Gefechtsstand heranfahren und Liebrecht musste das letzte Stück laufen. Mit meinem VW fahre ich, nach Peilung der Lage, etwas näher an den Gefechtsstand heran, stehe hinter einer grösseren Sanddüne, und warte dort am späten Nachmittag auf Lt. Liebrecht. Dann höre ich plötzlich hinter den Dünen eine Stimme brüllen. Eigenartig denke ich, wer brüllt denn hier wie auf einem Kasernenhof herum? Neugierig geworden über den ungewohnten Umgangston, den ich seit meiner Rekrutenzeit in der Form nicht mehr erlebt hatte, steige ich ganz langsam die Sanddüne hinauf, um vorsichtig einen Blick darüber zu werfen. Man muss jetzt vorsichtig sein, denn man darf einem brüllenden Stier in Knobelbechern nie zu nahe kommen, dabei kann man ganz leicht mit auf die Hörner genommen werden. Vorsichtig peile ich über den Rand der Düne und sehe Liebrecht mit hochrotem Kopf, ohne Kopfbedeckung, den engl. Tropenhelm in der Hand, vor Rommel stehen. Den OB kannte ich ja schon von seinem Besuch im Mai bei der Kompanie. Ziehe ruckartig meinen Kopf ein und trete den Rückmarsch zu meinem VW an. Meine Güte – denke ich, Rommel scheisst unseren Adju in Kasernenhofmanier zusammen! Nach einiger Zeit kommt Liebrecht zurück, sichtlich zusammengefaltet, den engl. Tropenhelm in der Hand und steigt wortlos in den VW. Während der Rückfahrt hat Liebrecht den Tropenhelm nicht

wieder aufgesetzt, mit keinem Wort den Vorfall mit Rommel erwähnt und ich wollte den angeschossenen Hirsch auch nicht noch mit Fragen reizen.

Ärger wegen meiner italienischen Brieffreundin

Eines Tages, wir Meldefahrer hockten wieder zusammen und unterhielten uns über Gott und die Welt. Am meisten ging es ja doch um das Thema I und II (Frauen und Essen).

Ein Kamerad vom Flak-Zug kommt zu unserem Haufen und sagt zu mir: «Ötte, Du sollst zum Lt. Mellin kommen!» Mellin war Führer des Flak-Zuges und ich hatte eigentlich nichts mit ihm zu tun. Mein Boss war der «lange Helms» und der hat schon immer sein waches Auge auf mich gerichtet, bezüglich unserer Extratouren! «Was will der denn von mir», will ich von ihm wissen! «Keinen blassen Schimmer», war seine Antwort. Meine Spezis, die Meldefahrer horchen auf, denn das war schon etwas ungewöhnlich. Ich überlege kurz, fahre ich mit meinem VW oder laufe ich zu Mellin. Wir Meldefahrer gingen in der Wüste keinen Schritt zu Fuss. Zum Spatengang fuhr ich immer etwas abseits mit dem VW, denn ich bin etwas genierlich in meiner norddeutschen Art.

Ne, ich fahre und lasse den von der Flak mit einsteigen, damit er den Weg nicht noch einmal laufen muss. Wie ich losfahren will, heben 2 Mann den Hinterwagen an und die Hinterräder drehen durch. Ich komme nicht von der Stelle! Unter Gelächter geht das Spielchen so weiter. Gang rein, Kupplung kommen lassen, 2 mitunter auch 4 Kameraden heben an den Radkästen den Hinterwagen an, die Räder drehen durch – aus...! Das Spielchen wurde des Öfteren mit den VW-Fahrern gemacht, es war Spass und brachte etwas Abwechslung in die Eintönigkeit unseres jungen Lebens.

Nach dem sie uns unter lautem Gelächter fahren liessen, meldete ich mich kurz darauf im Zelt von Lt. Mellin.

Mellin war ja von Beruf Lehrer und ein sehr höflicher und zuvorkommender Offizier, der uns wie seine Schüler behandelte. Ich kannte ihn sehr gut, denn er führte ja unser Restkommando in Neapel und Trapani. Lt. Mellin klärte mich erst einmal lang und breit über Militärspionage auf und das wir in unseren Feldpostbriefen keine militärischen Daten oder Begebenheiten schreiben sollten. Das wusste ich doch alles, wir wurden ja auch laufend belehrt. Krampfhaft überlege ich, ob ich in meinen Briefen wohl etwas geschrieben habe, was nicht sein dürfte und von einer Zensurstelle beanstandet wird. Dann sagte er zu mir: «Sie bekommen doch Post aus Italien, haben Sie dort Verwandte?» Jetzt wusste ich was los war und musste es ihm erklären!

Mit noch einem Kameraden ging ich in Neapel spazieren. Dabei wurden wir von 2 italienischen Soldaten angesprochen und der eine von ihnen sprach sehr gut Deutsch. Sie er-

zählten uns, dass sie auch nach Afrika müssten. Am Ende der interessanten Unterhaltung sagte der aus Norditalien Kommende zu mir, er hätte eine Schwester, die auch gut Deutsch spricht und sich freuen würde, von einem deutschen Soldaten Post zu erhalten. Weil wir in Afrika oft lange Weile hatten, habe ich an das mir unbekannte italienische Mädchen geschrieben. Kurz darauf erhielt ich auch Antwort und das ist alles, was ich dazu sagen kann! Ja, sagte er: «Sie führen aber auch einen überaus regen Schriftverkehr, habe ich Kenntnis erhalten!» «Das liegt daran Herr Leutnant, ich habe einen grossen Bekanntenkreis in der Heimat», kann ich nur erwidern.

Mellin hält mir jetzt einen langen Vortrag über Spionage und dass in Italien die Spionagetätigkeit, seines Wissens, besonders gross ist, zum Nachteil der in Afrika kämpfenden deutschen und italienischen Truppen. Das waren ja mal wieder neue Töne für mich! Doch, wie sollte ich als Meldefahrer dem Gegner schon von Nutzen sein? Ich kannte doch nur meine Kompanie, meinen VW und mein Deckungsloch! Mehr konnte man doch bei mir gar nicht herausspionieren! Doch Lt. Mellin wusste alles viel besser und meinte, für den Feind ist alles von Bedeutung. Zum Schluss der Belehrung glaubte ich beinahe, ich sei auch schon ein kleiner Geheimnisträger! Dabei wurde ich schon oft gerufen, wenn unsere Offziere mit den italienischen Offizieren zusammen sassen und ich als Piccolo Bambino der Kompanie, vorgestellt wurde. Was dann noch alles beim italienischen Rotwein erzählt wurde, entzieht sich meiner Kenntnis.

Lt. Mellin meinte zum Schluss, er könne mir das Schreiben nach Italien nicht verbieten, aber es wäre besser, ich würde den Schriftverkehr einstellen! Jung und unerfahren wie ich nun einmal war, sagte ich: «Ich werde Ihren Ratschlag befolgen, Herr Leutnant!» Damit war ich entlassen!

Bei meinen Kameraden angekommen, wurde ich sogleich mit Fragen überschüttet. «Was wollte Mellin von Dir?» Ich erzählte es ihnen! Von allen Seiten hörte ich nun, «Mellin hat Dir gar nichts zu verbieten, die Italiener sind unsere Verbündeten und Du kannst deiner Freundin schreiben soviel Du willst!» Eine heisse Diskussion begann, alle redeten auf mich ein. Meine vorgefasste Meinung bei Mellin wurde wieder umgekrempelt.

Das Urteil wurde gesprochen: «Mellin soll sich um bessere Schiessergebnisse in seinem Flak-Zug kümmern und ich um meine italienische Brieffreundin!»

Also musste ich mich hinsetzen und wieder an Mariella, so hiess das schwarzgelockte Mädchen, einen Feldpostbrief schreiben. Einmal musste ich noch bei Mellin antanzen, doch jetzt war ich vorbereitet und dank der Nachhilfestunden meiner Kameraden hatte ich Gegenargumente gesammelt! Die Briefe gingen noch etwas hin und her, auch bekam ich ein Foto von Mariella geschickt. Doch bei den späteren Einsätzen unterblieb das Schreiben von ganz alleine. Andere schwerwiegende Ereignisse traten in den Vordergrund, wie wir bald erleben werden!

Bekannschaft mit der Ratsch – Bum

Mitte Mai wurde wieder ein Einsatz im Südabschnitt der El Gazala Front erforderlich. Unsere Spähtrupps hatten eine rege Tätigkeit der Tommys mit Spähwagen festgestellt und die sollten nun durch unsere gemischte Aufklärungskompanie vertrieben werden. Es begann alles wie beim letzten Einsatz. Jeder wusste was er zu machen hatte. Bei unserer Ankunft zog sich der Gegner zurück und es gab keine Schiesserei.

Wir bezogen ein Plateau das nach Süden und Südwesten abfiel und dort weiter in einer Ebene verlief. Auf diesem Plateau igelte die Kompanie sich ein. Meinen VW hatte ich geschützt in einem Einschnitt, der nach unten in südwestlicher Richtung auslief, abgestellt. Mein Deckungsloch baute ich oben am Hang, der etwa 80 cm steil abfiel und dann nach unten 2-3 Meter zu meinem VW schräge auslief. Etwa 3 Meter neben mir baute noch ein Kamerad sein Deckungsloch. Wenn wir in unseren Deckungslöchern standen, konnten wir auf dem Plateau ein Teil unserer Fahrzeuge und Kameraden beim buddeln ihrer Löcher sehen. Das war aber mit grossen Schwierigkeiten verbunden, denn der Boden war hart und voller Steine. Wir beide haben mit unseren Deckungslöchern Glück gehabt, denn am Hang war leichter Boden. Beim «langen Helms» hatte ich mich gemeldet, damit er weiss, wo er mich finden kann.

Die Sonne hatte ihre Bahn über uns hinweg gezogen und stand nun im Westen. Meine kurzen Hosen hatte ich an- und mein Hemd ausgezogen. Das konnten wir aber nur am späten Nachmittag machen, denn sonst verbrannten die Sonnenstrahlen unser Fell. Zu Fahren gab es sicherlich nichts mehr und es war anzunehmen, dass wir die Nacht am Ort verbleiben. So wollte ich erst einmal meinen Freund Horst aufsuchen, dessen VW ich auf dem Plateau in der Ferne sehen konnte. Meinen Lochnachbarn informierte ich, falls etwas anliegt, sollte er mich rufen!

Gemächlichen Schrittes gehe ich los, denn das Gehen fällt uns Meldefahrern ja mächtig schwer in Afrika. Dann höre ich plötzlich so ein eigenartiges Jaulen in der Luft, bleibe stehen und sehe nach oben in den Himmel, was das wohl sein könnte. Wildgänse oder Kraniche sind das nicht, auch keine Schwäne, das Rauschen und Geschrei hört sich anders an und zu sehen ist am Himmel auch nichts. Dann höre ich es plötzlich in westlicher Richtung, so in etwa 1,5 Kilometern knallen. Dort sind aber nur noch ein paar kleine Staubwolken zu erkennen, kaum von Bedeutung und ausserdem ist dort kein Fahrzeug zu sehen, nur ein paar Kameldornsträucher. Unbeeindruckt gehe ich im Meldefahrersschritt weiter. Jetzt wieder dieses Jaulen in der Luft, das hört sich aber gar nicht gut an, denke ich bei mir und ziehe unwillkürlich etwas den Kopf ein. Und wieder dieses Knallen in der Ferne, aber schon etwas dichter. Mit etwas schnelleren Schritten komme ich bei meinem Freund nun an.

«Was willst Du denn hier?», schnauzt er mich sogleich an! «Merkst Du denn nicht, dass

die Ari über uns hinweg schießt! Mach bloss hin, dass Du in Dein Loch kommst!» Verärgert über seine barschen Worte, mache ich auf der Stelle kehrt und ohne ein Wort zu sagen, begeben wir uns mit kurzen Hacken zu meinem Deckungsloch zurück. Plötzlich ein widerliches Rauschen und Fauchen in der Luft! Scheisse verflucht – blitzartig lasse ich mich auf den mit Steinen übersäten Boden fallen und schon kracht die ganze Ladung etwa 50 m hinter meinem VW ein. Ich springe auf und haste was kannste, sause ich, wie vom Blitz getroffen, in mein Deckungsloch. Jetzt erst merke ich, dass mein Oberkörper, die Unterarme und meine Beine von den spitzen Steinen aufgeschrammt sind. Verfluchter Mist, damit hocke ich nun in meinem Deckungsloch! Schon kracht die nächste Ladung mit gewaltigem Getöse vor uns auf dem Plateau ein. Splitter und Steinbrocken sausen über uns hinweg und schlagen hinter uns in den Hang ein. Schon rauscht der nächste Segen heran und haut mit berstendem Krachen vor uns ein – die englische Artillerie hat sich eingeschossen! Das sind genau solche Schiesskünstler und Anfänger wie ich einer bin, sonst wäre für mich wohl gleich zu Anfang alles schlimmer ausgegangen.

Jetzt kommt eine Lage nach der anderen angetauscht und wir ziehen unsere Köpfe ein. Ich befürchte, dass ich mir mit meinen Hautabschürfungen im Deckungsloch eine Blutvergiftung holen kann. Zwischen den Einschlägen hole ich mir schnell meine lange Hose und mein Hemd aus dem VW und im Deckungsloch zwänge ich mich dann in meine Klamotten. Unser Haufen rührt sich nicht, alle liegen wohl in den Deckungslöchern und ziehen die Köpfe ein. Keine Gegenwehr, nichts passiert von unserer Seite, um die feindliche Batterie auszuschalten. Wir bleiben weiterhin im Zielgebiet der englischen Batterie liegen. Das habe ich mir alles ein wenig anders ausgemalt, in meinen vernebelten Propaganda-Hirngespinnsten müssten jetzt die Stukas kommen und die feindliche Batterie mit Bomben ausschalten. Doch hier passiert allemal «gorniks», mal auf Plattdeutsch Luft gemacht!

Aus unseren Löchern sehen wir beide, wie einige Landser vom Plateau weg zum Tross laufen, der südlich in der Ebene steht, vom Gegner wohl nicht einzusehen ist und daher keinen Beschuss abbekommt. Mein Nachbar ruft mir zu: «Scheisse hier, nach dem nächsten Rums haue ich auch nach dort ab!» Verdammst und zugenäht, nun sitze ich hier alleine in meinem Loch und die Splitter sausen über mir hinweg und schlagen hinter mir in den Hang ein. Nach einigen Lagen der Ari fühle ich mich auch so verlassen in meinem Loch und laufe zwischen 2 Einschlägen auch hinunter zum Tross. Eigentlich gehöre ich ja auch dort hin, rede ich mir ein, um mein Gewissen zu beruhigen. Auf halbem Wege sehe ich, Ofw. Helms und Fw. Pieper scheuchen mit Gebrüll und Fusstritten die am Boden liegenden und hinter den Rädern der LKW hockenden Landser wieder in ihre Deckungslöcher zurück. Zum Glück, der «lange Helms» hat mich nicht gesehen. Bei dem Geschrei: «diese Blödmänner locken das ganze Arifeuer auf uns!» habe ich sofort die Flucht zurück in mein

Deckungsloch angetreten. Mit viel Glück und unverletzt erreichen wir beide wieder unsere Deckungslöcher. Das hätte aber auch ins Auge gehen können! Mein Nachbar erzählt mir aus seinem Loch herüber, der «lange Helms» hat ihn unter einem LKW hervorgezogen, gefragt wo sein Deckungsloch ist, ihn in den Arsch getreten und mit Donnerstimme zurück in sein Loch gescheucht. Au weia, habe ich mal wieder ein Schwein gehabt, dass Helms mich nicht gesehen hat.

Wir kommen nun zu der Überzeugung und müssen feststellen, der «lange Helms» hat mit seiner Kriegserfahrung in Frankreich recht, den allerbesten Schutz haben wir in den Deckungslöchern. Nur nicht jetzt im Beschuss unnötig umherlaufen. Wir beide werden mutiger, stellen uns in unseren Löchern hin und horchen mit spitzen Ohren auf die Abschüsse, denn Abschuss und Einschlag sind beinahe identisch. Hängt wohl auch etwas mit der Entfernung der Batterie zusammen, bei diesem geflügelten Wort «Ratsch – Bum!» Bei dem angeblich der Abschuss nicht zu hören sein soll. Wir jedenfalls hörten den Abschuss und Riefen uns zu: «Abschuss», liessen uns sofort in das Loch fallen und schon krachten die Granaten mit hartem Knall vor uns ein. Bis zur Abenddämmerung beschiesst der Tommy unseren Standort. Es waren für mich gute Lehrstunden, denn nun weiss ich, wie ich mich auf die englische «Ratsch – Bum» einzustellen habe.

Ein Kamerad unserer Kompanie hatte immer den kernigen Spruch drauf: «Es ist alles Schicksal und Vorbestimmung, ob man in einem Deckungsloch liegt oder nicht, wenn es einen erwischen soll, geht man so oder so drauf!» Bei dieser Schiesserei wurde ich eines Besseren belehrt und werde mein Verhalten beim Beschuss in Zukunft darauf einstellen. Dieser Kamerad, mit Vornamen Erwin, ich habe ihn auf meinen Bildern, starb etwas später durch einen Bauchschuss und ich musste ihn zum Hauptverbandsplatz fahren. Doch darüber später.

Am Abend musste ich unwillkürlich an meine Rekrutenzeit denken. Wir sollten einen Infanterieangriff üben. Bei der Übung hatten wir die Deckung nicht richtig ausgenutzt und Lt. Eigner-Krüger piff unseren Zug mächtig zusammen. Wir wollten unsere Uniformen ja auch nicht so einsauen. Bei der Wiederholung, es ging über ein halb umgepflühtes Stoppelfeld und ich haute mich immer neben dieser schmutzigen tief gepflügten Ackerfurche, auf dem Stoppelfeld hin. Hinter mir liefen Kameraden, die auch nicht in diese dreckige Ackerfurche wollten. Schon höre ich das Geschrei unseres Leutnants hinter mir. Ich wusste gleich was los war! Renne ein ganzes Stück vor und haue mich in diese Scheiss-Ackerfurche. In der rechten Hand meinen Karabiner und mit der linken Hand schütze ich mein Gesicht. Im Laufen hatte ich gesehen, was der Leutnant mit meinen Kameraden anstellt. Schon ist Eigner-Krüger bei mir und tanzt mit seinem linken Stiefel auf meinem Stahlhelm, mit lautem Geschrei, herum! Welch ein Drama in der Ackerfurche! «Er wird unserem Sauhaufen die Deckung notfalls mit Gewalt eintrichtern und will nicht an unserem Heldentod schuld sein!»

Das war so der Haupttenor bei seinem Veitstanz auf unseren Stahlhelmen. Kräftig stemme ich meinen Kopf nach oben, um die Tritte abzufangen. Zum Glück hatte ich meinen Oberarm vor mein Gesicht liegen, damit es nicht in den Dreck gedrückt werden kann. Hinter mir lag einer, dem hatte der Leutnant das Gesicht voll in den Dreck getreten und er hatte gleich eine Gesichtstarnung. Schlimm sahen danach unsere Uniformen aus, denn es war ein nasskalter Oktobertag.

In Afrika, nach dieser Schiesserei, die ja bis zur Dunkelheit andauerte, machen wir unser Nachtlager im Deckungsloch fertig. Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste und man weiss ja auch nicht, ob der Tommy in der Nacht wieder mit der Schiesserei anfängt. Eine Decke in das Loch und mit der anderen Decke und dem Mantel wird sich zugedeckt. Decke über den Kopf gezogen, denn in der Wüstennacht erwacht so manches Kriechgetier und landet dann als Beischläfer im Deckungsloch. Es kostet schon etwas an Überwindung, sich am Abend in ein dunkles Loch zu legen. Doch der Mensch ist ja ein Gewohnheitstier und nach einiger Zeit empfindet man nichts mehr dabei. Allerdings sollte man die Schuhe, falls ausgezogen, immer vor dem Anziehen am nächsten Morgen sorgfältig ausschütteln, denn es könnten Schlangen und Skorpione, sich vor der kalten Nacht schützend, darin verkrochen haben. Mir ist das so in Fleisch und Blut übergegangen, dass ich noch jahrelang nach dem Krieg meine Schuhe ausgeschüttelt habe.

Am nächsten Morgen, es war noch dunkel, wurde ich schon von dem «langen Helms» gerufen, um alle Fahrzeuge des Trosses fahrbereit zu melden. Das ging natürlich nicht ohne Motor- und Fahrgeräusche ab. Meine Güte, mir ist nicht ganz wohl bei der Fahrerei, denn wenn der Tommy von unserem Krach nun wach wird und mit seiner Ari reindonnert, gibt es aber Kleinholz bei uns, denn wir müssen alle über das Plateau hinweg. Aber vermutlich hat er seine B-Stelle zurückgenommen und macht bei Tageslicht lange Gesichter, wenn das Nest leer ist.

Bei dieser nächtlichen Fahrerei baue ich einen Unfall mit meinem VW, der aber glimpflich abging. In schneller Fahrt rutsche ich mit dem Vorderwagen einen schrägen Felsen hinauf. Zu meinem Glück hingen beide Vorderräder frei in der Luft und im Rückwärtsgang drehten die Hinterräder durch und ich sass auf dem Felsen fest.

Der I-Trupp zog meinen VW mit einem LKW wieder herunter vom Felsen und unser Schlosser, Otto Röhl, meinte zu mir: «Hast Du ein Schwein gehabt, wärs du seitlich mit den Rädern aufgefahren, hättest Du Dich überschlagen und würdest jetzt vielleicht unter Deinem Fahrzeug liegen!» «Welch ein Wunder, es war auch nichts am Unterwagen passiert, der VW war sauber mit den Bodenblechen auf den Felsen gerutscht. Nicht einmal die Spurstangen waren verbogen. «Allah, ich danke Dir!»

Im Morgengrauen bezogen wir mit einigen Fahrzeugen im Schlepp, einen neuen Standort. Wir igelten uns ein und das Einbuddeln begann von Neuem. Unsere Verwundeten hatte Dr. Lotterotti am Abend versorgt und mit den Sankras zum Hauptverbandsplatz zurückgeschickt.

Pfingstsonntag 24. Mai 1942

Heute ist Pfingsten, ein sehr heisser Tag und wir dösen so vor uns hin. Ein Tag, im Süden der Front und somit weit in der Wüste, den man glatt aus seinem Leben streichen kann, denn ausser Schwitzen ist hier einfach nichts los. Meine Gedanken gehen in die Heimat und ich denke an die Pfingstausflüge mit meinen Eltern nach Hamberge auf den Iserberg, wenn wir dort durch das frische Grün der Wälder wanderten und im Gasthof «Dorst» ein kühles Getränk zu uns nahmen.

Oder aber zum «Letzten Heller» dort wäre heute Pfingsttanz, wenn dieser Krieg nicht wäre. Wir ganz jungen Soldaten waren ja noch nie auf einem Tanzboden, denn seit Kriegsanfang ist jede Tanzveranstaltung verboten. Ich war 1939 gerade 15 Jahre alt und wir Lehrlinge konnten nur durch die Fenster schauen, wenn im Saal nach dem Schlager «Rosa-munde» getanzt wurde. Wie sehnten wir Jünglinge unseren 18. Geburtstag herbei, um mit den Mädchen beim Tanz herumzuwirbeln. Jetzt bin ich 18 Jahre alt und sitze hier in der Wüste herum, ohne ein kühles Bier und ohne ein fröhliches Mädchen im Arm!

Plötzlich fängt das Blut in mir an zu kochen und in mir schießt ein fürchterlicher Gedanke hoch und schreckt mich auf. Was ist, wenn mir hier etwas Schreckliches passiert, fernab der Heimat! Denn ich habe in meiner Jugend noch nie so richtig ein Mädchen im Arm gehabt, das mir meine Liebe aufs Innigste erwiderte! Ein furchtbarer Gedanke, über den ich bisher noch nie so richtig nachgedacht habe. Meine Gedanken überschlagen sich und die verrücktesten Ideen umnebeln mein Gehirn. Von dieser Seite habe ich den Krieg bei meiner freiwilligen Meldung noch gar nicht gesehen. Ich wollte kämpfen und siegen für mein Vaterland und dann mit stolz gefüllter Brust an der Siegesparade in Berlin teilnehmen. Herrgott im Himmel, bis dahin könnte ja noch viel passieren und die negativen Seiten des Soldatendaseins im Kriege nisten sich, wie ein tickender Holzwurm, in meinem Schädel ein.

Ja schon, ich habe zu Hause Freundinnen mit denen ich im Briefwechsel stehe. Auch in Berlin habe ich ein Mädchen kennengelernt, von der ich viele Feldpostbriefe bekomme. Ruth war 15 Jahre alt und ich 17 Jahre, was kann da schon viel passieren und ihre Mutter brauchte sich über uns noch keine Sorgen zu machen. An unserem letzten Abend ging Ruth zur Tanzschule und ich enttäuscht zur Strassenbahn. Ja verdammt, ich war schon sehr verärgert, dass sie mich, der ich doch am nächsten Tag in den Krieg ziehe, nicht zur Strassenbahn bringt. Dafür brachte ich sie aber auch nicht zur Tanzschule und wir verabschiedeten uns an ihrer Haustür. Ich bin nun mal ein Mecklenburgischer Dickschädel!

Bei dieser Hitze drücken einem die unmöglichsten Gedanken und die lähmende Trostlosigkeit doppelt aufs Gemüt. Wenn doch wenigstens etwas Bewegung in unseren Män-nerverein kommen würde, mit etwas Beute und damit etwas Abwechslung in unsere eintö-

nige Verpflegung. Ein kleines Bad im Mittelmeer wäre auch nicht zu verachten und man könnte sich einmal den Sand aus den Poren spülen.

Kampf um die El Gazala-Stellung

26. Mai. Mein Vater hat heute seinen 44. Geburtstag. Ich sitze im VW und schreibe am Vormittag einen Brief an meine Eltern. Nachmittags wird es wieder so heiss, dass man keinen klaren Gedanken zu Papier bringen kann und am Abend ist man wieder total ausgedörrt!

Mein Freund Horst kommt mit seinem VW kurz vorbei und teilt mir mit, dass etwas im Busch ist, denn er fährt schon den ganzen Morgen mit wichtigen Aufträgen durch das Gelände. Ich beeile mich mit meiner Schreibung und kurz darauf höre ich schon den «langen Helms» meinen Namen rufen. Er stösst den rechten Arm rauf und runter, das heisst für mich, mit dem VW anrücken!

Mit Helms geht es von einer in die andere Besprechung und es wird immer hektischer in unserem Wirkungsbereich. Die Gefechtsfahrzeuge müssen voll aufgetankt und mit vollen Reservekanistern versorgt sein. Für mehrere Tage wird Marschverpflegung ausgegeben. Langsam wird es spannend, nur die alten Obergefreiten lassen sich nicht aus der Ruhe bringen. Laufend werde ich von Kameraden gefragt, was denn eigentlich los ist, wir Meldfahrer hören die Flöhe ja immer etwas eher husten, doch ich weiss bisher auch noch nichts Genaues. Am Nachmittag werde ich von Helms eingewiesen und muss es nun den einzelnen Fahrern mitteilen.

Wir greifen an und fahren die ganze Nacht durch, mit 8 bis 10 Kilometer die Stunde – keiner darf schlafen – erhöhte Aufmerksamkeit ist angesagt! Mit der AA-3 sind wir der 90. Leichten Division zugeordnet!

Ofw. Helms erzählt mir, es geht auf Bir Hacheim zu und unsere Luftwaffe wird zu unserer Orientierung dort Leuchtfallschirme abwerfen. In der Dämmerung sammelt die Kompanie und fährt geschlossen zum vorgesehenen Stellplatz. Wir Meldfahrer sind nun laufend in Bewegung vor und zurück. Halten den Haufen zusammen wie Schäferhunde eine Hammelherde bewachen und antreiben. Die Wüste ist in Bewegung geraten von den vielen Fahrzeugen und die Luft ist erfüllt von Motorgeräuschen. Mann oh Mann, mir wird langsam klar, hier bahnt sich etwas Grosses an!

Dann geht es los, in einer mond hellen Nacht setzt sich die Armada von Fahrzeugen in Bewegung. Es wird dicht aufgefahren um ja den Vordermann nicht zu verlieren. Wir fahren, entgegen den Anweisungen, jetzt in dem unausbleiblichen Ziehharmonika- Tempo – mal langsam – dann schnell – und plötzlich steht wieder alles. Von den vielen Fahrzeugen ist die Piste zermahlen und staubt bei schneller Fahrt sehr stark. Ich versuche mich nach den Sternen zu orientieren, denn eine Karte habe ich ja nicht.

Erst geht es in südlicher, dann westlicher und nach einer längeren Marschpause in nordwestlicher Richtung weiter. Bir Hacheim soll nun hinter uns liegen und von Helms seinen angekündigten Leuchtfallschirmen habe ich die ganze Nacht nichts gesehen.

Es wird langsam hell und ich muss überprüfen, welche Fahrzeuge in der Nacht auf dem Marsch ausgefallen sind. Dazu muss ich zum letzten Fahrzeug und gleichzeitig dafür sorgen, dass nun in einem Abstand von 100 m gefahren wird. Es ist jetzt verstärkt mit Tieffliegerangriffen zu rechnen! Von Helms erfahre ich, es geht nun im schnellen Tempo auf El Adem zu. Was mag das wohl für ein Nest sein? Hoffentlich eine Oase mit Palmen, Wasser usw.

Kurz nach der Mittagszeit geht vor uns eine fürchterliche Schiesserei los. Feindliche Panzer griffen an und die Artillerie wummert dazwischen. Wir bleiben stehen und wissen nicht, was sich dort vorne abspielt. Dann bricht das Gewitter mit der Ratsch – Bum über uns herein. Fahrzeuge kommen uns entgegen geprescht wie durchgehende Pferde und wir werden von dem Sog mit zurückgerissen. Dem feindlichen Druck ausweichend fahren wir etwas nach Norden und schon wird daraus eine Flucht. Nach kurzer Zeit steht wieder alles, aber wir stehen zwischen fremden Einheiten und horchen nun in alle Richtungen.

Unsere Kompanie ist mächtig durcheinander gewirbelt worden und ich muss nun unsere versprengten Fahrzeuge einsammeln. Dann kommen plötzlich feindliche Flugzeuge und beharken uns mit ihren Bordwaffen. Zum Glück blieb es am Abend und in der Nacht relativ ruhig, so dass wir unseren Haufen wieder einigermassen ordnen können.

Am nächsten Morgen ging die Schiesserei auf uns wieder weiter und etliche Fliegerangriffe sind zu überstehen. Eines Tages hiess es, der Tommy sitzt nun in der Falle, wir stehen hinter der Gazala Stellung und haben ihn eingeschlossen. Die Nachricht hebt sogleich unsere Stimmung! Einen Tag später hören wir Schiessen im Norden und Westen, jetzt auch noch im Osten und Süden, was ist denn das? Wir machen alle dumme Gesichter und keiner weiss was los ist. Dann ging plötzlich nichts mehr, mit der 90. Leichten sitzen wir eingekellt fest.

Allmählich wird mir klar, verdammt, wir sitzen in der Falle und der Tommy hat den Sack zugemacht. Sollte mich das Kriegsglück jetzt etwa schon verlassen, bevor es so richtig angefangen hat?

Mir kommt es so vor, als bewegen wir uns immer im Kreis. Mal werden wir ein Stück vor und dann wieder zurück gescheucht. Ich weiss schon nicht einmal mehr wo eigentlich hinten und wo vorne ist. Zum Glück erkenne ich unsere Fahrzeuge aus jedem Fahrzeugpulk heraus und kann sie immer wieder aufspüren und einsammeln. Vor allem Helms Opel-Blitz erkenne ich schon aus grosser Entfernung an Form und Farbanstrich. Helms ist

sichtlich zufrieden, denn er kann die Kompanie wenigstens mit dem nötigen Nachschub versorgen. Jetzt wirkt sich die hohe Anzahl von Trossfahrzeugen in der Kompanie aus.

Nun können auch die Verwundeten schon nicht mehr zu den Verbandsplätzen zurückgebracht werden. Die Sankras sind voll und auf den LKWs liegen auch schon Verwundete. Ein Sanitäter erzählt uns, im Sankra liegt ein Kamerad, der beide Beine verloren hat. Er ist bei vollem Verstand und fragt immer, ob er seine Mutter wohl noch einmal wiedersehen wird? Dabei besteht keine Hoffnung, dass er durchkommt. Es ist ein Jammer und macht mich richtig mutlos.

Ob unsere Führung wohl noch weiss, was in diesem Durcheinander gespielt wird? Wird «Erwin der Wüstenfuchs» sein Afrika Korps aus dieser verzwickten Lage herausholen können? Für mich ist jedenfalls in dem weiten Wüstenmeer kein Land in Sicht! Mit der 90. Leichten Afrika Division waren wir nun nahezu isoliert und hatten keine Verbindung zum DAK. Aller Nachschub von Versorgungsgütern, Wasser, Munition, Kraftstoff oder der Verwundetentransport wurde von den Tommys behindert oder unterbunden. Auf Grund der Versorgungslage wurde in der Nacht vom 29. zum 30. Mai das Zurückgehen durch die Minenfelder angeordnet. Bis zum 30. Mai war es der Leichten Afrika Division noch nicht gelungen, die Einheiten nach Westen durchzuschleusen.

Im Minenfeld

Am Vormittag des 31. Mai 42 stossen wir im Westen auf ein englisches Minenfeld. Davor sammeln sich sehr viele Fahrzeuge der verschiedensten Einheiten. Nach und nach treffen Fahrzeuge unserer Kompanie ein. Eigenartig ist es für mich, das Minenfeld liegt im Westen von uns und wir sind doch angetreten, um nach Osten Raum zu gewinnen. So langsam bekomme ich ein ungutes Gefühl in der Magengegend!

Nördlich von unserem Standort schiesst es ununterbrochen. Ein Glück denke ich, dass wir dort nicht stehen. Es müssen wohl Panzergefechte sein, denn ich sehe Leuchtspurgeschosse als Abpraller bis in die lichte Wolkendecke fliegen. Immer von Ost nach West. Es rummelt und kracht dort ohne Unterbrechung und ich weiss nicht, wer dort auf wen eigentlich schiesst!

Am Nachmittag requiriert unser Adjutant, Lt. Liebrecht, mich für den Stab! Mit Ofw. Helms wird er, auf mein Bitten, den Wechsel klären, weil im Moment für den Stab kein anderer Melder zur Verfügung steht. Na, der Helms wird schön fluchen, wie ich ihn kenne. Vorsichtshalber werde ich um Helms einen Bogen schlagen, bis sich das Gewitter gelegt hat! Ab jetzt bin ich als Meldefahrer der Kettenhund unseres Chefs und bei allen Aktivitäten in seiner Nähe, wie wir gleich sehen werden.

Von Lt. Liebrecht erhalte ich sogleich den Auftrag, alle Fahrer zu unterrichten, dass

wir um 23.30 Uhr durch das englische Minenfeld fahren. Pioniere öffnen eine Gasse, stecken sie mit Fähnchen ab und wir folgen den Pionieren dicht aufgeschlossen mit unseren Fahrzeugen. Es ist genau Spur zu fahren und keiner darf die Abgrenzung verlassen! Wie ich nun von einem Fahrzeug zum anderen fahre, sehe ich, wie einige Soldaten der Luftwaffe einen Teil ihrer Fahrzeuge stehen lassen und mit dem Rest nach Norden fahren, denn dort soll angeblich schon eine Gasse durch das Minenfeld sein, höre ich vom Buschfunk, der im Afrika Korps auch, glaubhaft oder nicht, seine Parolen unter die Landser verstreut! Neugierig geworden, untersuche ich die stehengelassenen Kübelwagen und finde darin sehr viele deutsche Lebensmittelbüchsen, Erbsen mit Speck, Linsen mit Speck usw. Ob die mit WL gekennzeichneten Fahrzeuge keinen Sprit hatten oder anderweitig defekt waren, weiss ich nicht. Zumindest waren sie äusserlich alle unversehrt. Mit den Büchsen fahre ich zu unserer Feldküche und frage, ob sie die Büchsen gebrauchen können. Unser Küchenchef, Fw. Pieper, war sehr erfreut über den unerwarteten Zugang an Lebensmitteln und meinte, ich solle versuchen, noch mehr Büchsen aufzutreiben. Bei meiner 2. Fahrt war die Ausbeute aber nicht mehr so gross. Bei Ablieferung an der Feldküche wollte ich 2 oder 3 Büchsen für mich als Eiserne Reserve behalten, doch Pieper meinte, ich könne zu jeder Zeit zur Küche kommen und erhalte immer etwas zu essen. (Fw. Pieper war auch ein Mecklenburger).

Die Schiesserei im Norden von uns hält unvermindert an, den ganzen Tag und nun auch noch bei Dunkelheit. Durch eine rote Leuchtkugel, abgeschossen durch einen durchgedrehten Uffz. im Spähpanzer, bricht plötzlich eine Panik bei unseren LKW-Fahrern aus und sie preschen in südwestlicher Richtung in die dunkle Wüste hinein. Alle sind wohl schon von dem ganzen Durcheinander, in den letzten Tagen, mit den Nerven fertig.

Aufgeregt kommt Ofw. Helms zu mir gerannt, ich solle die LKW zurückholen, denn sie fahren ja dem Tommy direkt in die Arme. Mit gemischten Gefühlen sause ich in der Dunkelheit hinter den LKW her, die nach einiger Zeit verstreut, nach allen Seiten Ausschau haltend, wie aufgeschrecktes Wild nach allen Seiten witternd, in der Wüste stehen. Immer 2 oder 3 LKW auf einem Haufen und die Fahrer stehen an den Fahrzeugen und horchen in die Nacht. Auf meine Fragen, ob vor ihnen noch LKW stehen, können sie mir keine Antwort geben. Mit Herzklopfen fahre ich die vor uns stehenden dunklen Schatten vorsichtig an und weiss nicht, sind das noch unsere oder gar der Tommy, der mich gleich mit einkassieren wird. Doch ich kann die LKW alle wieder einfangen und zurückdirigieren.

Ofw. Helms holt sich nun seine ausgerissenen Trossfahrer zusammen und beginnt ein Mordstheater, hält ihnen eine Moralpauke die sich gewaschen hat. Der «lange Helms» ist in seinem aufbrausenden Temperament kaum zu bremsen, diese Schande, ohne ersichtlichen Grund und nur wegen dieser roten Leuchtkugel geht sein gesamter Tross stiften!

Dann zeigt er auf mich und sagt: «Der Jüngste der Kompanie muss Euch Hosenscheisser zurückholen!»

Wie angekündigt kommen die Pioniere, räumen eine Gasse und die ersten Fahrzeuge rollen hinein. Dicht auf dicht fädeln sich nun alle in die minenfreie Gasse ein. Etwa in Mitte der Kompanie, gleich hinter dem Chefwagen fahre ich mit meinem VW, mit gemischten Gefühlen, auch hinein. Nach einiger Zeit finden die Pioniere vorne keine Minen, denken wohl sie sind durch, packen ihre Sachen zusammen und hauen ab.

Zur gleichen Zeit fliegen 2 feindliche Flugzeuge über uns hinweg zu dieser Schiesserei im Norden, kommen zurück und wenden über uns, um zurück zu fliegen. Wie sie nun über uns wenden, fährt ein Fahrzeug auf eine Mine und alle glauben es sind Bomben. Lt. Liebrecht ist auch in dem Glauben, wir sind durch das Minenfeld und ruft: «Alles auseinander!»

Jetzt bricht die Hölle über unsere Kompanie herein! In dem Glauben, es fallen Bomben rast alles auseinander und nun in das krachende, todbringende Minenfeld hinein. Es blitzt und kracht mit Getöse vor, hinter und neben mir. In meiner Hilflosigkeit und Not springe ich aus meinem VW und renne vor zu Homeyer, denn auch ich glaube jetzt, es fallen Bomben. Schutzsuchend stelle ich mich neben ihn an sein KFZ-17. Erst durch die Äusserungen des Chefs erfahre ich, dass es Minen sind, die um uns herum explodieren.

Plötzlich ist es ganz still um uns herum nach diesem ohrenbetäubenden Krach. Homeyer klagt um seine schönen neuen Fahrzeuge, die nun im Minenfeld stehen. Vor dem Chefwagen ist alles weg und hinter meinem VW sehe ich auch kein Fahrzeug stehen. Schemenhaft kann ich einige Fahrzeuge erkennen, die vor der Minengasse stehen und noch nicht eingefahren sind.

Etwa 8 – 10 m seitlich von uns steht unsere Feldküche im Minenfeld und ich kann deutlich den kurzen Stummel des Ofenrohres sehen. Plötzlich, wer weiss warum, fährt der Opel-Blitz an und mit einer Stichflamme und gewaltigem Krach, fliegt der linke Kotflügel steil in die Luft. Wir sehen, wie der Kotflügel in dem hellen Nachthimmel sich drehend immer höher schraubt, den Scheitelpunkt erreicht und langsam, dann immer schneller werdend auf uns zukommt. Chef, Liebrecht, Koch und ich stehen auf der linken Seite des Kübelwagens. Wohin – wohin – Zeit bleibt nicht und wir drücken uns an die Seitenwände des KFZ. Doch der Kotflügel kracht zu unserem Glück hart an die rechte Seite des Fahrzeuges! So ein Scheiss denke ich bei mir, nun sind die Erbsen mit Speck auch weg und ich Blödmann habe nicht eine Büchse behalten, wo ich doch so gerne Erbseneintopf esse.

Die Feldküche war erst einmal das letzte Minenopfer. Nach den Explosionen ist es jetzt ganz still geworden. Nun hallen die Rufe durch die Nacht: «Hilfe – Hilfe – Sanitäter – Sanitäter!» Es geht mir durch Mark und Bein! Wer kann jetzt helfen?

Die Pioniere sind mit dem Gerät weg. Unser Sanitäts-Obgefr. kommt an und mit weinerlicher Stimme sagt er: Ich will ja helfen, doch ich kann doch nicht bei Dunkelheit in das Minenfeld gehen!» Mein Gott was soll jetzt werden?

Unser Rittmeister wird aktiv und lässt die Fahrzeuge aufrücken, die noch ausserhalb der Minengasse stehen. Es muss weitergehen und wir müssen bei Tagesanbruch aus dem Minenfeld sein. Wehe die englischen Flugzeuge erwischen uns aufgereiht und dicht hintereinander im Minenfeld.

Zu mir sagt der Chef: «Henning, Sie fahren jetzt vor mein Fahrzeug und auf der geraden Spur vor uns langsam weiter!» Dann müssen ein Feldweibel und ein Uffz. mit Karabiner und aufgepflanzttem Seitengewehr vor mir die Spur nach Minen abstochern.

Lieber Gott im Himmel – das ist vielleicht ein Scheisskrieg, ich im VW als Minenfang! Wäre ich bloss bei Helms geblieben, der hätte mich bestimmt nicht als Todeskandidat ins Minenfeld geschickt!

Der Konvoi setzt sich langsam in Bewegung. Die beiden vor mir setzen Fuss vor Fuss auf die Spur im Sand und stochern vorsichtig nach Minen. «Denen geht jetzt der Arsch auf Grundeis» muss ich unwillkürlich an die Leitsätze unserer Rekrutenausbilder denken! Das geht aber so langsam voran, dass ich die Kupplung dauernd schleifen lassen muss – halten und wieder anfahren – genau Spur halten! Von der Aufregung und Anspannung zittert mein linker Fuss wie bei einem Nervenkranken, der die Schüttellähmung hat. Dann diese quälenden Überlegungen, was wohl passiert, wenn einer vor mir auf eine Mine stochert oder ich auf eine Mine fahre? In meinem Kopf überschlagen sich die Gedanken.

Jetzt müssen wir halten. Auf der Spur steht ein 8-Rad, der auf eine Mine gefahren ist. Was nun? Von den beiden Vorläufern traut sich ausserhalb der Spur keiner weiter. (Es ist Karl Witzorky's 8-Rad). Unser Chef entscheidet, wir sollen rechts um den 8-Rad fahren. Es geht gut und ich bin wieder auf der Spur im Sand. Dann ein Rums hinter uns, das 4 oder 5 Fahrzeug fliegt in die Luft. Jetzt versuchen die Nachfolgenden links herum zu kommen. Sofort kracht es wieder hinter uns. Nun stehen 3 kaputte Fahrzeuge nebeneinander und keiner traut sich weiter zu fahren. Weil nach hinten die Verbindung abgerissen ist, geht es bei uns auch nicht weiter. Es geht weder vor noch zurück! Die Spur im Sand auf der wir fahren, stammt von einer Zugmaschine mit Halbketten, die mit hoher Geschwindigkeit schnurgerade durch das Minenfeld geprescht ist und auch heil durchkam.

Nach einer für mich sehr langen Wartezeit wird die Meldung durchgegeben: «Nicht weiterfahren – Pioniere kommen!» Von hinten kommend nehmen sie mit ihren Suchgeräten, teilweise unter den Fahrzeugen, die Minen auf. Jetzt sind sie an meinem VW und ich atme erst einmal tief durch. Im Sichtabstand folge ich nun den Pionieren mit meinem VW. Mit schepperndem Geräusch schmeissen sie die aufgenommenen Minen seitlich in das Mi-

nenfeld. Sind die verrückt, denke ich bei mir, wenn davon nun eine Mine hochgeht, fliegt mir der ganze Dreck um die Ohren! Aber es geht alles gut!

Dann «Alles Halt» – die Pioniere rufen – «Alles hinter die Fahrzeuge!» Ich muss aussteigen und stelle mich hinter meinen VW in Deckung. Hinter dem Chefwagen steht eine ganze Gruppe von Offizieren und ich höre, es soll auch ein General dabei sein. Nanu, wie kommt der denn in das Minenfeld. Später hörte ich, er soll mit den Pionieren vorgekommen sein.

Die Pioniere rufen zurück: «Achtung – deutsche T-Minen!» Auf allen Vieren kriechen sie zu den T-Minen, um sie zu entschärfen. Ich kann sie von meinem Standpunkt aus beobachten! Doch warum sind sie bei deutschen Minen so vorsichtig und die englischen Minen schmeissen sie ins Gelände? Das ist mir einfach unverständlich! Diese Vorsichtsmassnahme passiert mit den T-Minen noch drei mal. Aber wie kommen die deutschen T-Minen in das englische Minenfeld? Ich kann es zur Zeit nicht einordnen und muss mich mit den Tatsachen abfinden!

Erst im Morgengrauen kommen wir an das Ende des Minenfeldes. Quer zum Minenfeld fährt ein Beute-Flitzer und der Fahrer ruft den Pionieren immer wieder zu: «Hier ist das Ende, hier liegen keine Minen mehr!» Dann sehen wir halb links von uns einen VW stehen, der etwa 20 m in das Minenfeld hineingefahren ist. Die 4 Insassen rufen den Pionieren etwas zu und sie antworten: «Nicht weiterfahren – bleibt stehen – wir holen Euch heraus!» Plötzlich fährt der VW an und es gibt eine sehr starke Explosion. Als der Staub verzogen ist, sehe ich nur noch einen Schrotthaufen und von der Besatzung hört man keinen Laut.

Noch etwa 10 m und ich bin aus dem verfluchten Minenfeld heraus. Herrgott im Himmel, bin ich erleichtert und atme erst einmal ganz tief durch. Zügig fahren jetzt die Fahrzeuge aus dem Minenfeld und verteilen sich im Gelände. Die Pioniere gehen zurück in das Minenfeld und arbeiten sich jetzt an die kaputten Fahrzeuge heran. Mit Respekt und Hochachtung muss ich die Arbeit der Pioniere bewerten, wie sie mit dem Teufelszeug von Minen umgehen. Ich dagegen könnte mich mit dem Teufelszeug nicht anfreunden und möchte für nichts in der Welt Minen entschärfen!

Tag hell ist es nun geworden und wir fahren in südwestlicher Richtung weiter. Was wird aus den verwundeten Kameraden und den kaputten Fahrzeugen im Minenfeld? Sind die Pioniere zu ihnen vorgedrungen? Ich weiss es nicht und kann es nicht niederschreiben! Später werden dann tagelang die beschädigten Fahrzeuge bei Dunkelheit aus dem Minenfeld herausgeholt. Zum Glück, brauche ich nicht dabei zu sein! Himmel – Arsch – und Zwirn, ich glaube mich knutscht ein Chamäleon! Was ist denn das? Sehe ich eine Fata Morgana? Diese Gegend kenne ich doch! Die Piste, die Steinmarkierungen und dort hinten der Dschebel! Mir fällt es wie Schuppen von den Augen, das Minenfeld war die El Gazala Front mit ihren englischen und deutschen Minenfeldern!

Eine Woche Angriff – Strapazen – Entbehrungen – kein Schlaf – Tote und Verwundete und wir sind wieder dort, wo alles am 26. Mai begann. Das verstehe wer will, ich kapiere es erst einmal nicht! Dabei heisst es in der Propaganda immer, wo der deutsche Soldat steht, kommt kein anderer hin! Und nun das hier, nichts ist mit Sieg, Heil und fette Beute!

Wenn nun alles umsonst sein sollte, werde ich mich bei passender Gelegenheit erst einmal in die Büsche schlagen zum Auspenden. Dazu seile ich mich nach einer Meldefahrt einige Kilometer von der Kompanie ab und suche mir eine Bodenvertiefung für meinen VW, um geschützt vor den Kompaniegewaltigen und den feindlichen Flugzeugen zu sein. Ich mache das Verdeck und die Seiten dicht und haue mich so gut es geht, in den VW zum Pennen hin, denn ich kann mich kaum noch auf den Beinen halten. Diesen Tag und die kommende Nacht bin ich für das DAK nicht erreichbar – unauffindbar für meine Kompanie! Keiner hat mich aus den Träumen gerissen und nun ausgeschlafen, sieht das Wüstenleben schon wieder etwas erträglicher aus! Mit der Morgentoilette habe ich aus Mangel an Wasser keine Probleme und so bin ich ganz schnell wieder einsatzbereit.

Felsennest Bir Hacheim

Nun suche ich erst einmal meine Kompanie und finde sie südwestlich von Bir Hacheim. Keiner hat mich bisher in dem Durcheinander vermisst und der Stab ist froh, dass wieder ein Melder zur Verfügung steht. Unsere Aufklärungs-Kompanie ist wieder der 90. Leichten zugeteilt und wir sperren das Felsennest nach Südwesten ab. Viele Kameraden sind abgestellt, um die beschädigten Fahrzeuge aus dem Minenfeld zu holen. Ein Glück, ich werde nicht dazu eingeteilt, denn von Minen habe ich erst einmal die Nase voll, auch kenne ich mich mit dem Teufelszeug nicht aus.

In diesem Felsennest liegt eine französische Brigade die Free French Forces und ein Bataillon jüdischer Freiwilliger unter General Pierre König. Gleichzeitig versuchten im Süden operierende feindliche Aufklärungskräfte Verbindung mit den Franzosen herzustellen um sie zu entlasten. Dazwischen lagen wir und erhielten mal von den Franzosen und dann wieder aus dem Süden Ari-Feuer. Ein Durchbruch zu den Franzosen konnte aber verhindert werden.

Erstmals konnte ich aus der Nähe erleben, wie Stukas das Felsennest angriffen. Aus dem Westen kommend überflogen sie uns, in einem für mich ungeordneten Haufen in grosser Höhe (nicht wie die sturen 18 in Reichsparteitag-Formation), um dann aus dem Osten kommend, im Sturzflug mit Sirenen ihre Bomben über dem Felsennest abzuladen. Im Tiefflug flogen sie über uns hinweg und hinter den letzten Stukas hängten sich dann die Spitfires und Hurricanes, um sie abzuschliessen. Wild kurvten die Letzten über uns hin-

weg und mit dem in Not geratenen Heckschützen der Stukas, schossen auch wir auf diese Jäger mit allen uns zur Verfügung stehenden Waffen. Dabei fällt mir ein altes Sprichwort ein: «Den Letzten beißen die Hunde!» Auch wenn es fliegende Stukas sind! Bei meinen Meldefahrten habe ich oft abgeschossene oder notgelandete Stukas in der Wüste gesehen.

Am Nachmittag des 10. Juni 42 kommt Ofw. Helms zu mir und sagt: «Schaufeln Sie sich ein tiefes Loch, denn es kann sein, dass die Franzosen in der Nacht ausbrechen wollen!» Das fehlte mir noch, wenn die mit ihren Panzern über mein Deckungsloch oder meinen VW hinwegrollen. Zu meinem Glück, brachen sie aber nicht bei unserer Kompanie durch. Aber dem Helms muss ich es hoch anrechnen, dass er seinen jungen Landsmann vor einer eventuellen Gefahr warnte. Vielleicht kann ich mich auch einmal revanchieren.

In der Nacht vom 10. zum 11. Juni 42 gelang es dem grössten Teil der französischen Brigade aus der Festung auszubrechen. Am nächsten Tag war Bir Hacheim gefallen und wir rückten in das Felsenest ein. Ich konnte aber nichts von dem Festungswerk entdecken. Es war wohl alles unter der Erde. Auf meinen Bildern sind auch nur ein paar kaputte Häuser und zerbombtes Kriegsmaterial zu sehen. Von den Franzosen und den jüdischen Freiwilligen habe ich keine zu sehen bekommen.

Fliegen – Fliegen – Fliegen

In dem Gelände von Bir Hacheim lernen wir einen ganz neuen Feind kennen. Es waren die Fliegen! In Scharen fielen sie über unsere durchgeschwitzten Körper her. Horst Wedeleit witzelt, die rächen sich an uns für die Stuka-Angriffe! In den Mund – Augenecken – Nase – Ohren flogen sie ohne Vorwarnung. Wir liefen nur mit Moskitonetzen über dem Kopf herum. Beim Essen einer Scheibe Brot musste man mit einer Hand über die Stulle wedeln und beim Abbeissen flogen sie mit in den Mund. Es ist kaum zu glauben, aber die Fliegen haben mich fertiggemacht. Unsere Moskitonetze wurden am Hals zusammengebunden und irgendwie schaffte es eine in das Moskitonetz zu kriechen und brummte nun wild geworden im Netz und vor meinem Gesicht herum. Das hat mich glatt zur Verzweiflung gebracht. Wenn man den schweissnassen Arm mit der anderen Hand abstreifte, hatte man die Hand voller Fliegen. Man konnte in der Hitze zusehen, wenn sich am Körper die Schweissperlen bildeten, wie sich die Fliegen in ihrer Gier nach Feuchtigkeit auf die Schweissperlen stürzten. Was war ich froh, als es nach 3 oder 4 Tagen weiter ging und wir die Plagegeister los waren. Nach einem halben Tag, auf unserem neuen Rastplatz, waren die Fliegen auch wieder da. Sie waren unseren Schweissabsonderungen gefolgt, doch mit der Zeit wurden es weniger. Mit Grausen denke ich noch heute an diese schreckliche Flie-

genplage und kann auch jetzt noch keine Fliege in meiner Nähe dulden, obwohl unsere Fliegen gegenüber den Fliegen in Bir Hacheim harmlose Artgenossen sind.

Mit der 90. Leichtsinnigen, so nannten wir unsere Division, bei denen es sehr viele Fremdenlegionäre gab, stiessen wir nun zum 2. Mal auf El Adem vor. In dem Wechselvol-len auf und ab des Geschehens, bekamen wir laufend Ari-Feuer und Tiefflieger beharkten unsere Einheiten. Aber man merkte wenigstens, es geht vorwärts nach Westen. Alles war jetzt in Bewegung geraten. Nachts zogen auch die Engländer nach Osten. Auch die briti-sche Garde, die uns so schwer zusetzte war auf der Flucht. Im dichten Sandsturm wurde eine englische Panzerbrigade angegriffen und durcheinandergewirbelt. Nun musste ich Helms Tross im Sandsturm suchen und zur Kompanie bringen, denn es musste zügig auf-getankt und aufmunitioniert werden.

Als Meldefahrer beim Chef kam ich kaum zum Nachdenken. Wenn die Kolonne mal hielt oder rastete war ich immer noch auf Achse und mein Defizit an Schlaf stieg und stieg! Mitte Juni wurde El Adem genommen und ich bekam die ersten indischen Soldaten mit Turban zu sehen.

Verwundetentransport mit meinem VW

Wir liegen in einem tiefen Wadi und die feindliche Artillerie beharkt unseren Standort ununterbrochen mit ihrer Artillerie. Viele Granaten explodieren oben in der Wüste beid-seitig des Wadis, doch einige Granaten krachen dabei auch in unser Wadi hinein. Aus mei-nem Deckungsloch sehe ich, wie unser Sani einen Verwundeten verarztet. Der Verwundete hat wohl einen Schock, er hat die Hosen herunter und der Kot läuft ihm an den Beinen abwärts. Mit einer Seelenruhe und dem Verwundeten beruhigend zurend, wischt der Sani mit Watte den Kot ab. Mir ist bei dem Anblick schon ganz mulmig zu Mute, aber verdammt, ich muss immer wieder nach dorthin schauen!

Dann höre ich von rechts die Rufe: «Sanitäter – Sanitäter!» Der hat aber seine Arbeit mit dem Verwundeten und macht keine Anstalten seinen Platz zu verlassen. Jetzt kommt der Ruf: «Melder – Melder!» Verfluchte Scheisse, nun muss ich los und die feindliche Ari beschiesst laufend unser Wadi. Etwa 40 m von mir entfernt hat ein Kamerad einen Granat-splitter in den Bauch bekommen. Helfer legen ihn auf den hinteren Sitz meines VW, ein 2. Kamerad springt mit hinein und mit Karacho geht es die steile Wand des Wadis hoch, in Richtung des Verbandsplatzes. Der Verwundete jammert herzerreissend und ich fahre langsamer, um ihm die Erschütterungen auf dem Wüstenboden zu ersparen. Jetzt schreit er nach Wasser, aber wir dürfen ihm mit einem Bauchschuss nichts zu trinken geben. Mein Gott, was können wir nur machen?

Der Verwundete ist Erwin, von Beruf Gärtner, ich kenne ihn sehr gut und war mit ihm im Restkommando in Neapel und Trapani. Er ist derjenige mit den kernigen Sprüchen, es ist alles Schicksal, ob man im Deckungsloch liegt oder nicht, wenn es einen treffen soll, trifft es einen so oder so! Seit unserem ersten Beschuss auf dem Plateau habe ich eine andere Meinung dazu und richte mich auch danach. Ich fahre noch langsamer und wir kriechen bald durch die Wüste, um jede Unebenheit oder Steinen auszuweichen.

Auf dem Verbandsplatz wird Erwin vorsichtig ausgeladen und auf eine Bare zur Voruntersuchung durch Sanitäter gelegt. Auf einer anderen Bahre liegt ein anderer Kamerad auf dem Bauch und ich höre wie der eine Sanitäter zu einem anderen sagt: «Genau ins Arschloch getroffen und alles aufgerissen!» Herrgott im Himmel, ist das alles furchtbar hier und ich merke, mir wird richtig schlecht und übel in dieser karbolverseuchten Umgebung. Meinem Beifahrer geht es nicht besser und ich kann mich nur noch halbtot in den VW schleppen, um ein kleines Stück von diesem Elend wegzufahren. Wir sind total fertig und hängen durch. Zwei kaputte Wüstenscheichs!

Dann kommt ein Sanitätsdienstgrad angerannt und schreit uns beide Halbtoten, wie auf dem Kasernenhof an, wir hätten hier als Kampffahrzeug sofort zu verschwinden! Anstatt uns zu verarzten, scheidet er uns einfach in die eisenhaltige Wildnis zurück. Dabei sind wir beiden Kämpfer zur Zeit zu keiner Kampfhandlung fähig, eher das Strandgut einer Schlacht!

Leichenblass steigen wir in den VW und rollen nun langsam zur Kompanie zurück. Auf halber Strecke sehe ich, die Tommys wummern immer noch mit ihrer Ari auf unseren Standort im Wadi. Zu meinem Beifahrer sage ich: «Nach dort scheucht mich jetzt kein Kommisshengst, ich bin am Ende meiner Kraft und muss mich erst einmal etwas beruhigen und zu neuen Kräften kommen!» Ich steige aus und haue mich neben den VW lang hin. Auf der anderen Seite liegt mein Kamerad auch halbtot, wie erschlagen im Wüstensand.

Gegen Abend, etwas erholt, fahren wir zur Kompanie zurück. Die englische Artillerie hat aufgehört zu schießen und wir hören, dass unser Erwin gestorben ist!

Vor Tobruk

Mit der 90. Leichtsinnigen fährt unsere Kompanie, durch zurückflutende feindliche Truppen nach Nordosten und wir stehen nun ostwärts von Tobruk. Wir sind nun in dem Glauben, vom Osten auf Tobruk eingesetzt zu werden. Doch mit der 90. Leichtsinnigen drehen wir nach Osten ab und müssen nun sichern, dass kein Nachschub nach Tobruk hineinkommt. Dann geht es plötzlich in stürmischer Fahrt, mit geschwächten Einsatzkräften über

Gambut nach Bardia. Vor Bardia drehen wir, zu unserem Bedauern, nach Süden ab und dabei werden feindliche Aufklärungskräfte nach Osten und Südosten zurückgeschlagen. Wir erbeuten grosse Mengen an Betriebsstoff und auch an Lebensmitteln. Leider kann ich mich nicht am Beutemachen beteiligen, denn ich werde als Meldefahrer, in dieser Hektik, von einem Ende der Kompanie, zum anderen Ende gescheucht. Von einem Spezi der Kompanie erhalte ich um die Mittagszeit 2 Dosen Beutebier. Von der Sonne aufgeheizt, schlage ich halb verdurstet ein Loch hinein und mit einem Strahl schiesst das heisse Bier mir ins Gesicht. Ich trinke es in einem Zuge aus und bin besoffen, denn ich hatte seit dem Morgen nichts gegessen.

Mit einem Schwenk geht es in einer Höllenfahrt zum Halfaya-Pass und weiter südlich stehen wir dann am Drahtzaun der libysch – ägyptischen Grenze. Jetzt muss erst einmal aufgetankt und aufmunitioniert werden.

Am 21.06.42, an einem Sonntag, fällt Tobruk. Ich erfahre es erst am Abend durch die ausbrechende Hochstimmung unserer Offiziere und sie pflanzt sich in Windeseile bis zum einfachen Soldaten fort. Für kurze Zeit sind nun alle Strapazen vergessen. Ist nun unser Weg zum Nil frei? Wilde Gerüchte und Parolen machen ihre Runden.

Verfolgungskämpfe in Westägypten

Mit der AA-3 und der AA-33 werden wir zu einer schnellen Aufklärungsgruppe zusammengefasst und im schnellen Tempo geht es in Tag- und Nachteinsätzen weiter nach Osten. Wir Meldefahrer kommen kaum zur Besinnung. Immer wieder gibt es Kämpfe mit zurückweichenden feindlichen Kräften. Dann schwere Tieffliegerangriffe und Bombenabwürfe von Jagdbombern.

Bei einem dieser Tieffliegerangriffe sehe ich, wie direkt hinter mir, über unserer Kolonne, eine Bombe ausgeklinkt wird und im Fallen der Bombe rutsche ich in Panik vor die Vordersitze zwischen Bremspedal und Schaltgestänge. Mit gewaltigem Krach krepirt die Bombe hinter meinem VW. In meiner Not und Angst hatte ich mich so verkeilt, dass ich Mühe hatte, aus dieser Zwangslage wieder heraus zu kommen. Einen Schützenpanzer hat es erwischt und dort rufen sie jetzt nach Sanitätern! Vor mir hat sich die Kolonne wieder in Bewegung gesetzt und ich muss hinterher. Die Parole heisst «dranbleiben», denn der Tommy darf nicht zur Ruhe kommen, um sich irgendwo festzusetzen.

Die Verpflegung hatte sich gebessert, durch ein bei Capuzzo gefundenes englisches Lebensmittellager. Zusätzlich gab es nun englische Dosenfrüchte, Mixed Pickles und viel Corned Beef. Die Dosenfrüchte waren eine Delikatesse für uns. Jetzt lernte ich auch erstmalig Kartoffel in Dosen kennen. Alle kugelförmig und von einer Grösse. Solche Kartoffel kannte ich nicht im Kartoffelland Mecklenburg, sondern nur kleine und grosse aus dem

Garten meiner Eltern. Keiner von unseren Experten kann mir erklären, was das für eine kugelrunde Kartoffelsorte ist. (Erst viel später bekam ich mit, dass diese Kartoffeln mit einer Maschine geschält werden). Aus diesen runden Kartoffeln in Eigenfabrikation Bratkartoffel mit Corned Beef gebraten, erweckten heimatliche Gerüche und es schmeckte wie bei Muttern!

Das Gelände auf ägyptischem Gebiet wird immer schwieriger zu befahren. Sand in loser Form, scharfkantige Steine und über grosse Steinfelder geht unser Weg nach Osten. Kilometerweit geht es über Steingeröll und jeder sucht sich einen Weg, um unbeschadet darüber hinweg zu kommen. Dann wieder Wüstenboden spärlich bewachsen und wir zuckeln teilweise im 1. Gang darüber hinweg. Der Hintern brennt mir auf dem heissen Fahrersitz. Ich steige aus meinem VW und gehe schnellen Schrittes nebenher, mit der rechten Hand gebe ich Lenkkorrekturen an meinen VW, bis die Füße müde werden und ich wieder ein Stück fahre. Oft wird die Wüste von breiten Wadis durchzogen und das Vorwärtskommen wird stark beeinträchtigt. Reifenschäden bleiben nicht aus und Fahrzeuge bleiben liegen. Die Reihen lichten sich und wir bekommen Nachschubprobleme. Von den Strapazen der Fahrerei bin ich todmüde und schlafe, vor allem bei nächtlicher Fahrt, oft am Steuer ein. Nur nicht liegenbleiben mit einem Fahrzeugschaden, dann findet man sich ganz alleine in der Wüste wieder. Die Karawane zieht unaufhörlich weiter!

Wir fahren durch die kalte Wüstenacht nach Norden. Vor mir fährt unser Chef in seinem KFZ-17, dahinter ich mit meinem VW und nach mir kommt ein Kübelwagen mit einem Zugführer. Dahinter die Kompanie mit der zugeteilten 8,8 Batterie. Wir fahren als Vorausabteilung und unser Chef führt bei Dunkelheit unseren Haufen an. Langsam geht es voran und immer mal wieder halt. Der Tommy ist auch unterwegs auf seinem Rückmarsch. Es heisst aufpassen, denn jeden Moment können wir mit einer feindlichen Kolonne Zusammentreffen. Von der vielen Fahrerei bin ich so müde, dass ich bei jedem Halt einschlafe. Wenn es weitergeht, werde ich von der nachfolgenden Fahrzeugbesatzung angerufen, denn dort sitzen 4 Mann im Fahrzeug und einer von ihnen ist immer wach.

In diesem Zuckeltrab schlafe ich am Steuer ein und mein VW rollt mit mir durch das Gelände. Durch einen Ruck des Vorderwagens an ein Hindernis, wache ich auf und oh Schreck – vor mir ist das Fahrzeug des Chefs verschwunden. Blitzartig bin ich wach und das Blut schießt mir ins Gesicht. Ich drehe mich um – der ganze Haufen ist hinter mir her. Mama mia, was jetzt? Die Sicherung brennt mir durch und mit Vollgas jage ich los, um meinen Hintermann abzuhängen, damit die Schuld nicht bei mir hängen bleibt. Doch der Fahrer hinter mir passt auf und jagt hinterher. Nach einiger Zeit sehe ich vor mir einen Schatten und halte darauf zu. Es ist der Chefwagen, deren Insassen von meinem Fahrstil nichts mitbekommen haben und weiter geht die Fahrt durch die Nacht. Am nächsten Tag werde ich von vielen Kameraden angesprochen:

«Sag mal, was war denn bei Euch vorne in der Nacht los, wir sind hier hinten gefahren wie die Verrückten, um den Anschluss zu halten!» Das kann ich mir lebhaft vorstellen und wie wohl erst die Fahrer der schweren Zugmaschinen mit der 8,8 am Haken geflucht haben! Habe mich damals als Urheber aber nicht verraten!

Kampf um Marsa Matruk

Wir waren südlich von Marsa Matruk angekommen und sollten in Verbindung mit der 90. Leichten Afrika Division die Verteidigungslinien des Gegners durchbrechen und den Ort nehmen! Die 90. Leichtsinnige stand westlich von uns in Angriffsstellung. Am 28. Juni 1942 war es soweit und ich bin nun schon seit dem 26. Mai ununterbrochen im Einsatz!

Wir liegen mit unserer Kompanie einige Kilometer vor der gegnerischen Stellung und um 17.00 Uhr soll der Angriff beginnen. Kurz vor dem Angriff treffe ich noch meinen Freund Horst Wedeleit, der nun allerdings den Kübelwagen von Oblt. Steffen fährt. Horst war nicht mehr Meldefahrer, sondern wollte unbedingt den grösseren Kfz-17 fahren. Er wünschte mir noch Hals und Beinbruch und fette Beute!

Pünktlich um 17.00 Uhr beginnt der Angriff mit unseren Panzerkräften. Ich bin schon sehr erstaunt, dass die Stellung des Gegners nicht durch unsere Artillerie sturmreif geschossen wird, wie es immer in der Wochenschau vorgemacht wird. Aber unsere Führung ist wohl in dem Glauben, das wird hier ein Spaziergang! Es fing auch alles gut an, die ersten Vorpostenstellungen des Gegners wurden überrannt und zu meinem Erstaunen kamen indische Soldaten aus ihren Stellungen und wurden mit einer Handbewegung von uns nach hinten geschickt. Bewachung für die Gefangenen wurden von uns nie abgestellt und ich weiss daher auch gar nicht, wer sie immer eingesammelt hat.

Mit einer Armbewegung wurde ich an den Wagen des Chefs befohlen und mir wurde eine Meldung für die Funkstelle überreicht. Mit dieser Meldung, über den günstig verlaufenden Angriffsbeginn, fuhr ich zur Funkstelle, die noch an ihrem alten Standort stand. Der Fahrer nahm mir die Meldung für den Funker ab und ich preschte wieder nach vorne. Fahre wieder an den Indern vorbei, die sich beeilen aus dem eigenen Beschuss herauszukommen.

Die Schiesserei wird mehr und mehr, dann fliegen mir plötzlich 4 cm Pakgeschosse um die Ohren und ich muss schleunigst aus dem VW heraus. Nun liege ich im Sand neben meinem Fahrzeug, ohne Deckung und ziehe den Kopf ein. Mit Erschrecken stelle ich fest, Mensch – verdammt – meinen Stahlhelm habe ich gar nicht auf und weil mir nichts Besseres einfällt, schütze ich meinen Kopf mit beiden Handflächen. Bei günstiger Gelegenheit, einer kleinen Feuerpause, krieche ich in den VW und hole meinen Stahlhelm heraus.

Hinter diesen Stahlhelm mache ich mich ganz klein, wie in der Rekrutenzeit gelernt, mit herunter gedrückten Hacken und von vorne sehe ich nun wohl aus wie ein Maulwurfhaufen.

Plötzlich rumst es mit einem harten Knall halb links von mir, dort schießt in etwa 30 Meter Entfernung die 8,8 im direkten Schuss auf die gegnerische Stellung. Die Kanone hatte ich in der ganzen Aufregung noch gar nicht gesehen. Schuss auf Schuss verlässt nun das Rohr und ich sehe aus meiner Froschperspektive, die Kanoniere arbeiten hinter ihrem Schutzschild wie die Wilden, dabei schreien sie sich gegenseitig an. Das gegnerische Feuer konzentriert sich nun auf die Kanone. Plötzlich brennt ihre Zugmaschine, die etwas hinter der Kanone steht.

Mit einem Auge peile ich nach links zur 8,8 und mit dem anderen Auge unter meinem VW hindurch und sehe, wie die 4 cm Vollgeschosse hüpfend nacheinander aufschlagen. So einen Abpraller hält mein Stahlhelm sicherlich nicht aus, geht es mir durch den Kopf. Man müsste sich eingraben, aber ich habe nur eine grosse Schaufel und damit kann ich auf dem Bauch liegend nicht viel anfangen.

Eine 2 cm Selbstfahrlafette der Flak-Batterie kommt im Höllentempo von vorne angesprecht und die Besatzung ruft den Kanonieren etwas zu, ich kann es aber nicht verstehen und sie fahren weiter nach hinten. Die 8,8 schießt nicht mehr, haben sie etwa keine Granaten oder sind sie mit der Zugmaschine verbrannt? Einzelne Soldaten und Verwundete kriechen zurück. Alles was sich jetzt bewegt, wird beschossen. Das 8,8 Geschütz decken sie jetzt voll mit Pakgranaten ein, denn es kann sich ja nicht mehr wehren. Nichts geht mehr, wir liegen wie festgenagelt auf dem Erdboden. Wenn jetzt die Inder angreifen, na – dann gute Nacht Marie!

Im Liegen sehe ich unter meinem VW hindurch, mein rechtes Vorderrad hat einen Platten. Hoffentlich ist oben am Wagen nicht noch mehr kaputt. Bis zur Dunkelheit liegen wir bewegungsunfähig auf dem Boden. Erst jetzt lässt das konzentrierte Feuer des Gegners nach und wir können uns etwas freier bewegen. Unser Angriff ist im konzentrierten Pakfeuer des Gegners zusammengebrochen. In Windeseile wechsele ich mein Vorderrad. Zum Glück ist das Reserverad heil geblieben. Dafür ist der rechte Scheinwerfer hin, doch das ist nicht so schlimm, denn wir fahren ja sowieso nie mit Licht. Im alten Aufstellungsraum sammeln wir uns in der Dunkelheit. Nach und nach treffen Landser, Verwundete und Fahrzeuge ein und die Zugführer suchen ihre Häuflein zusammen.

Krampfhaft suche ich in der Dunkelheit nach meinem Freund Horst Wedeleit. Treffe auf Olt. Steffen und frage ihn nach Horst aus. Er weiss es nicht, sein Kfz wurde vor der Stellung eines Pakgeschützes abgeschossen und sie sprangen alle sofort aus dem Fahrzeug. Ich bin verzweifelt und voller Sorge um meinen Freund. In der Dunkelheit laufe ich nach vorne in das Niemandsland hinein und suche nach Horst. Vielleicht ist er verwundet und



Beim Schuhputzer in Neapel. In der Mitte Henning, rechts Gerhard Rusch, gefallen bei der Ardennenoffensive.



Neapel, Dezember 1941: Henning mit «verwegenem Halstuch» unter Palmen in Tropenuniform.



Henning mit Gefr. Helmuth Reimann in Trapani, 25.02.1942.



Neapel, Dez. 1941: Zufälliges Treffen mit zwei Rekrutenkameraden, Herbert Götze (rechts im Bild).

Die Fahrzeuge müssen gegen Fliegersicht und Beschussschäden tief eingegraben werden.



*Im VW mit Ofw. Helms zur Tommykolonne.
Ofw. Helms mit Winkerkelle und am VW eine englische Beute-Flagge.*



*Der einzige Sonnenschutz ist das Faltdach.
Ein englischer Stahlhelm bedeckt den Scheinwerfer.*



*Auch das gab es, ein
Platzregen verwandelt
die Wüste in Schlamm.*



*Henning an dem so
wichtigen Reserve-
kanister mit Sprit.*



*Beim Wäsche waschen
unter dem Mosquito-Netz.
Stehend: Ofw. Helms*



*Ölwechsel am VW –
und das in der Wüste.*



*AM-Dosen aufwärmen,
eine ital. Armeeverpfle-
gung aus Eselfleisch.
Wir nannten es
«Armer Mussolini».*



*Im VW vor einer ur-al-
ten Wüstenfestung.*





*Rommel landet mit seinem Storch bei der Aufklärungs-Kompanie 580,
das bedeutet baldigen Einsatz.*



*Rommel steht vor dem Abflug im Schatten der Tragfläche,
neben ihm steht Rittm. v. Homeyer mit Schirmmütze.*



*Generalfeldmarschall Erwin Rommel bei einer
Lagebesprechung mit Rittmeister von Homeyer.*



*Rommel erläutert Generalfeldmarschall Kesselring die Lage,
neben Kesselring sitzt Oberst Gause.*

Die fünf Meldefahrer
der Pz.-Aufkl.-Komp.
580. Otto Henning
(mitte) überlebte als
einziger!



Ein Tieffliegerangriff
muss abgewehrt
werden. Ein gestelltes
Foto für daheim.



Die feindlichen Flug-
zeuge haben abge-
dreht, einen Muniti-
ongurt noch schnell
hinterher.



*Ein Festtag in der
Wüste, es gibt Bier!*



*Die Unzertrennlichen
beim Essen.*

*Sondermeldung:
Henning hat ein Stück
Fleisch in der Suppe.*



*Horst Wedeleit schreibt
einen Brief an seine
Eltern.*





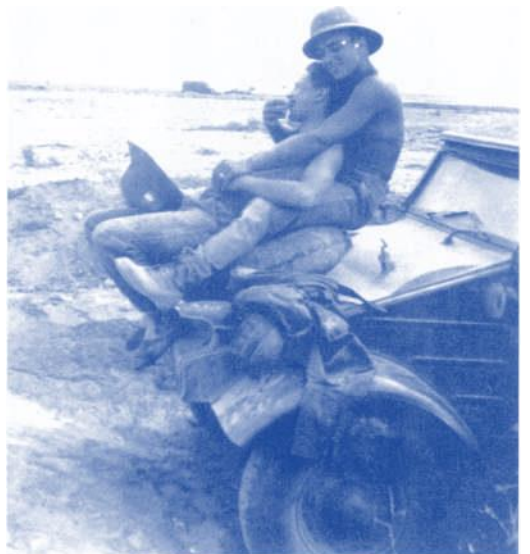
*Mein Freund Horst Wedeleit aus Berlin.
Er fiel am 28.06.1942 bei Marsa Matruk.*



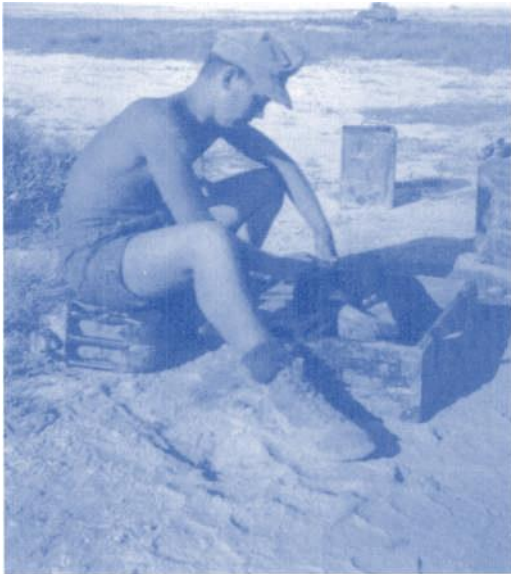
*Uffz. Ernst Reiser aus Wien. Gefallen am
28.06.1942 bei Marsa Matruk.*



*Otto Henning schaufelt sich ein Deckungsloch. Dahinter
steht ein Opel Blitz mit Sandblech an der Seite*



Ohne Spass ist die Wüste nicht zu ertragen.



*Henning beim Waschen der Schmutzwäsche
in einer 2cm Zink-Munitionskiste.*



*Ein Feldpostbrief aus der Heimat. Die vorderen Sitze
des VW konnten schnell ausgebaut werden.*



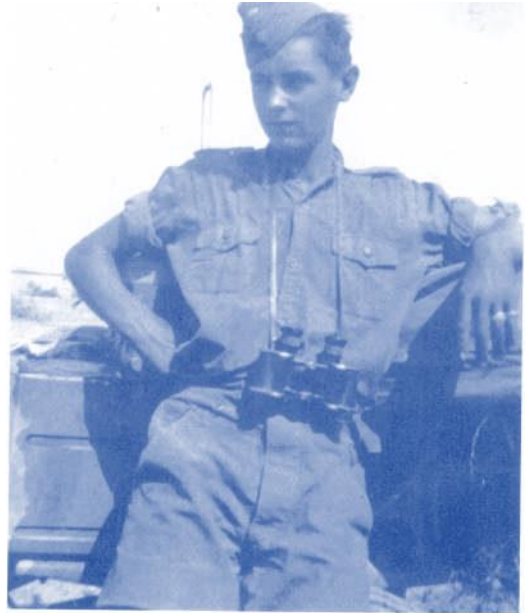
*Henning lehnt an einer englischen Beute-Protze,
im Hintergrund eine 2cm SFL-Flak.*



*Auszeichnung mit der Eisernen Kreuz II.-
Klasse für den tapferen Einsatz als Meldefahrer
mit 18 Jahren am 19.07.1942.*



Willkommene Zusatzverpflegung, eine Gazelle wurde geschossen!



*Henning mit seinem Beutefernglas.
Ich habe es heute noch!*



Wer ist schneller, der Fotograf mit der Einstellung oder der Hosenträger! Dahinter steht O. Henning.



*Der Barbier schneidet die Haare im Wüstensalon.
Ofw. Helms kontrolliert die Länge der Haare.*

*Araber-Basar an der
Bahnstrecke bei Bengasi.*



*Spass und Zeitvertreib
zwischen den
Melder-Einsätzen.
Otto Henning hält die
Schaufel in der Hand.*



*Zwei Kameraden stehen
an meinem VW*



Unsere Batterie mit der englischen 10 Pounder-Hauhitze in Feuerstellung.



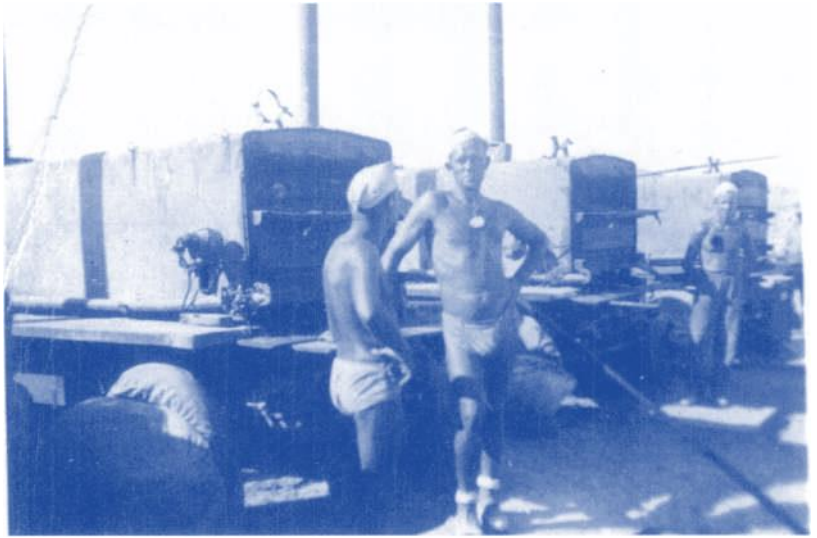
Ausbildung an der 2,8cm-Panzerbüchse.



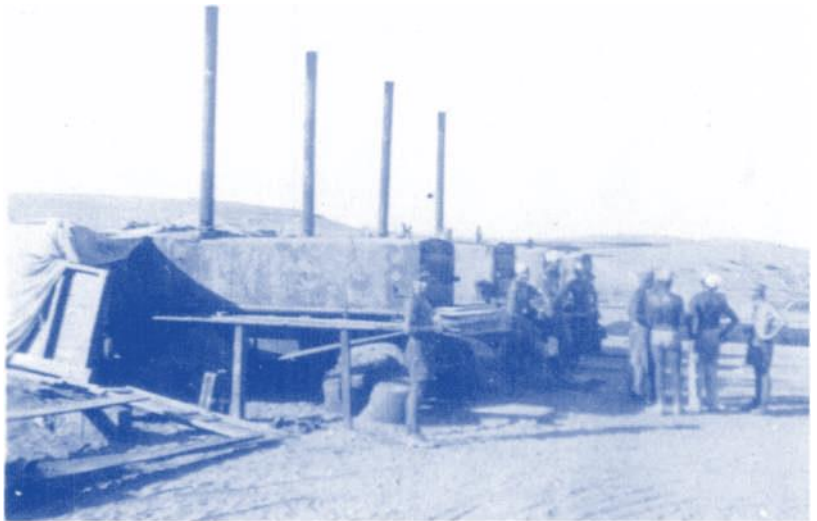
Lagebesprechung mit einem Fieseler-Storch-Piloten.



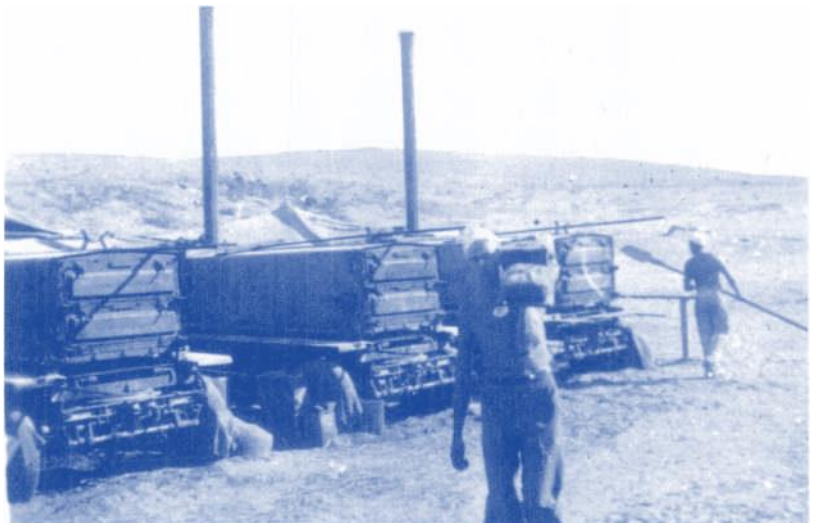
*Zu der Wüstenhitze kommt
noch die Backofenhitze.*



*Die Schloten einer Feld-
bäckerei stehen in Reih
und Glied.*



*Eine deutsche Feld-
bäckerei backt Brot für
ihre Einheit.*





*Sorgfältig werden
Pfannkuchen mit
Marmeladenfüllung
geformt.*

*Im Hintergrund steht der
eingegrabene Opel-Blitz
unserer Feldküche.*



*Unter den wachsamen
Augen der Landser
werden die seltenen
Weintrauben verteilt.*

*Ausgezeichnet mit dem
EK II: (Von links)
Lt. Wauschkun,
Lt. Weidmann, Hfw Kalb.
Seitlich davon stehen
Kompanieangehörige.*



*Der «lange Helms» mit
dem Küchenpersonal.*

*In der linken Hand
hält er eine Melone,
in der rechten Hand
eine Flasche Wein.*



*Offiziere der
I. Kompanie:
(Von links) Lt. Weidmann,
Olt. Wrings,
Olt. Kettler (Chef),
Lt. v. Schellwitz,
Lt. Wauschkun.*



braucht meine Hilfe. Ich komme zurück und treffe wieder auf Olt. Steffen, den ich nun eingehend über die letzten Minuten in seinem Fahrzeug ausfrage. Er bestätigt mir noch einmal, dass alle vier Insassen nach einem Treffer vor der feindlichen Stellung aus dem Fahrzeug gesprungen sind. Mehr kann ich im Moment, in diesem Durcheinander nach einem fehlgeschlagenen Angriff, nicht aus ihm herausbekommen!

Verzweifelt gehe ich wieder suchend und horchend in das Niemandsland vor und in gebückter Haltung suche ich das Wüstengelände ab. Jeden Moment kann ich auf die feindliche Stellung treffen und mir mein Ende ausrechnen oder vom Gegner geschnappt werden, denn ich bin ohne Waffen im Niemandsland. In tiefer Sorge um meinen Freund komme ich von meiner zweiten Suchtour zurück und es wird schon laut nach mir gerufen und gesucht, denn man hatte ja meinen VW gefunden. Ich muss nun eiligst unseren Haufen zusammentrommeln, denn wir rücken ab!

Nach einigen Kilometern Fahrt durch die jetzt transparente Nacht, fahren wir in ein dunkles Wadi hinein. Die Fahrzeuge fahren alle dicht auf und ich stehe mit meinem VW etwa in der Mitte der Kolonne, hinter dem Chefwagen. Mit dem Cheffahrer, Willy Koch, stehe ich zusammen, wir unterhalten uns über das Verschwinden von Horst Wedeleit und das ich ihn trotz intensivem Suchen im Niemandsland nicht finden konnte. Immer noch bin ich verzweifelt, dass Horst nicht auffindbar ist, sich nicht bei uns gemeldet hat und nun vielleicht verwundet und hilflos auf dem Gefechtsfeld liegt. Willy versucht mich zu trösten und meint, dass er vielleicht in Gefangenschaft geraten ist und ich ihn nach dem Krieg in Berlin wiedertreffe.

Plötzlich kurven am oberen Wadirand Karretten herum und schießen in das dunkle Wadi, wo wir dicht aufgefahren stehen. Sie hauen ab und kommen nach kurzer Zeit wieder zurück und die Schiesserei geht weiter. Vereinzelt werden sie von uns beschossen, doch ohne Trefferwirkung. Dann ballert plötzlich die 8,8 mit ihren beiden letzten Kanonen los, die vorne am Kolonnenanfang auf Sicherung stehen. Ihre Rohre haben sie auf 6 Uhr gedreht und schießen nun mit Sprenggranaten über das lange Wadi in eine dunkle Masse hinein, in dem Glauben, dort steht der Feind. Dann sehen wir dort Fahrzeuge brennen und die Kanoniere legen einen Zahn zu und Schuss auf Schuss verlassen die Rohre. Die beiden feuern den 8,8 cm Geschütze dicht vor uns, ausserhalb des Wadis stehend, die nun mit ihrem harten, bellenden und trockenen Knall ihre flach fliegenden Granaten über unsere Köpfe hinweg abschießen; wer das erlebt hat, weiss was wir durchmachten!

Dann kamen die Rufe von hinten – «Feuer einstellen!» Und wir gaben die Rufe weiter zu den Kanonieren. Jetzt sickert es durch, die 8,8 hat in unseren eigenen Tross geschossen, der noch vor dem Wadi stand und nicht mehr hineinpasste. Wir waren schon alle fertig mit den Nerven und nun bringen wir uns noch gegenseitig um!

Am nächsten Morgen ging es gleich weiter und wir fuhren durch eine Gasse, die von der 90. Leichten Afrika Division durch die feindlichen Stellungen geschlagen war. An der

ganzen Strecke lagen viele englische Fahrzeuge und tote Tommys. Wir vermuteten, dass deutsche Jagdflugzeuge im Tiefflug die engl. Kolonnen so zugerichtet haben. Tote hingen teilweise noch aus den Fahrzeugen heraus. Ein schauriger Anblick! Ostwärts von Marsa Matruk erreichten wir die Küstenstrasse.

Am Morgen des 29. Juni 42 wurde Marsa Matruk erobert und ich weiss immer noch nicht, was aus meinem Freund geworden ist. Auf der Küstenstrasse fahren wir nun in westlicher Richtung auf Marsa Matruk zu. Am Strassenrand liegen überall verstreut englische Ausrüstungsgegenstände und ich bekomme einen ersten Eindruck davon, wie es zugeht, wenn eine Armee auf der Flucht ist. Vor dem Ort müssen wir umdrehen und es geht nun wieder in östlicher Richtung weiter. Scheiss Krieg – wir erhalten keine Möglichkeit uns mit Beutegut einzudecken.

Nach einiger Zeit werden Leute unserer Kompanie abgestellt, die unsere beschädigten Fahrzeuge abschleppen bzw. Ersatzteile bergen sollen. Von diesen Kameraden höre ich später, dass mein Freund mit einem Karabiner in der Hand, direkt auf dem Wall einer feindlichen Pakstellung gefallen ist. Flaksoldaten, wahrscheinlich von unseren beiden abgeschossenen 8.8 cm Geschützen, haben ihn beerdigt.

Gefreiter Horst Wedeleit, geb. am 02.01.1921 in Berlin

Gefallen am 28.06.1942 bei Marsa Matruk

Erstbestattung: Bir Abd el Latif

Grablage nach Umbettung: Deutsche Kriegsgräberstätte

El Alamein/Ägypten, Gruft 2

Mit der nun wieder zusammengefassten Aufklärungsgruppe ging es gleich wieder weiter in den Wüsteneinsatz. Aus einem erfrischenden Bad im Mittelmeer wurde wieder nichts. Hinten links an meinem VW habe ich eine engl. blau/weisse Fahne befestigt und nun bin ich schon von weitem für meine Kameraden gut zu erkennen. Über die Scheinwerfer kamen 2 englische flache Stahlhelme, somit war der kaputte Scheinwerfer auch nicht gleich zu sehen und vorne am VW, vor dem Nummernschild, habe ich 2 schwere Buschmesser in Lederscheide befestigt. Mein VW vom Wüsteneinsatz schon etwas lädiert, sieht nun wie ein alter Kriegsveteran aus, mit echten Kriegstrophäen.

Auf dem Vormarsch in Ägypten

Es kommt jetzt oft vor, dass im Sichtabstand neben uns eine feindliche Kolonne fährt, ohne dass ein Schuss fällt. Wir dürfen uns nicht aufhalten lassen und keine Zeit verlieren. «Vorwärts – Ausnützen» heisst die Parole. Der Gegner darf sich nicht festsetzen. Jetzt ist die Zeit der schnellen Aufklärungskräfte, die bei Tag- und Nachteinsätzen Raum gewinnen

müssen, um den Feind zu verwirren und Unruhe unter seinen Soldaten zu schaffen. Es «Rommelt» heisst es bei uns, «nicht kleckern sondern klo-zen» ist unsere Devise! So stürmen wir in einer zusammengefassten Aufklärungsgruppe immer weiter nach Westen.

Mit Gefangenen halten wir uns auch nicht auf, sie wurden einfach mit einer Handbewegung nach hinten geschickt und irgendeiner wird sich wohl darum kümmern. Ich habe es selber gesehen, wie Gefangene die Verteilerfinger von ihren Fahrzeugen wegwarfen und wenn unsere Kolonne durch war, suchten sie die Dinger wieder, bauten sie ein und mit einem Wüstenschleicher hauten sie in Richtung Osten ab.

Aber das beruhte wohl auf Gegenseitigkeit, denn auch wir hatten Kameraden in unserer Kompanie, die schon in englischer Gefangenschaft waren und durch irgendwelche Ereignisse wieder frei und zu uns kamen. Nur, man durfte keine englischen Kleidungsstücke tragen, Hemden usw., die wurden einem gleich ausgezogen, auch wenn es in der grössten Hitze ist und das Fell mit Blasen sich in seine Bestandteile auflöst. So ist es meinem Kameraden Heinz Brünje ergangen.

Wieder waren wir mit unserem Haufen, in einer langen Kolonne 80 bis 100 m Abstand, auf dem Marsch. Hinter jedem Fahrzeug eine lange Staubfahne, die vom Wind seitlich weggetrieben wurde. Wir Meldefahrer mussten oft an dieser Kolonne vorbei zum Funkwagen oder zum Ende der Kolonne fahren. Dazu fuhren wir aber immer auf der staubfreien Seite und jedes einzelne Fahrzeug der Kolonne musste nun unseren Staub schlucken. Heiliges Kanonenrohr, das gab immer von den Besatzungen der offenen Fahrzeuge böse Zurufe, wir idiotischen Arschlöcher oder auch, verblödeten Müllkutscher sollten auf der anderen Seite fahren, doch dann hätten wir den Staub von 100 Fahrzeugen schlucken müssen! So gab es auch immer kleine Reibereien in unserem alltäglichen Leben.

Wir sind mit der Aufklärungsgruppe auf dem Vormarsch und neben uns fährt ebenfalls eine lange Kolonne. Ich weiss nicht so recht, ist das nun die AA-3 oder die AA-33, zumal in unseren Einheiten sehr viel Beutefahrzeuge mitfahren. Unsere Fahrzeugausfälle werden immer wieder durch englische Beutefahrzeuge ersetzt.

Durch Zufall höre ich beiläufig von unserem Chef, neben uns fährt eine Tommykolonne! Meine Aufmerksamkeit war geweckt und ich behielt die links von uns fahrende Kolonne nun immer etwas im Auge, denn man kann ja nie wissen, was sich daraus entwickeln könnte. Wegen einer quer zu unserer Marschrichtung verlaufenden, abfallenden Steilwand von ca. 15 Metern, mussten wir halten und es muss wohl erst eine Abfahrt in die Ebene vor uns gesucht werden. Die feindliche Kolonne in einem Abstand von ca. 1500 bis 2000 Metern hielt ebenfalls.

Einige Gefechtsfahrzeuge der Aufklärungsgruppe waren schon vor uns da und ein ganzer Haufen von Gefangenen liegt nun auf dem Boden in der Sonne. Interessiert schaue ich

zu den Gefangenen und staune über die Vielfalt der Rassen, denn dort liegen Engländer, Südafrikaner weiss und schwarz, Neuseeländer, Australier, Inder mit Turban usw. Teilnahmslos, einige in Mäntel gehüllt, mit und ohne Decken, mit und ohne Helm, liegen sie apathisch in der Sonne. Ich denke so bei mir: «Mein Gott, Gefangenschaft ist aber auch eine grosse Scheisse!» Vielleicht haben es unsere beiden Neger bei der Feldküche etwas besser, die dort Holz hacken oder Kartoffel schälen, wenn wir welche haben. Mir fällt plötzlich ein, über eine eventuelle Gefangenschaft wurde in der Rekrutenzeit nie gesprochen und wenn es doch passieren sollte, wie sollen wir uns dann verhalten? Gefangenschaft ist in der Deutschen Wehrmacht wohl kein diskutierwürdiges Thema, das man jedem einzelnen Soldaten erläutern muss!

Mit Ofw. Helms zur Tommykolonne

Noch ganz in Gedanken versunken über Gefangenschaft und dessen Elend, kommt plötzlich der «lange Helms» angelaufen und fordert von mir, ich soll ihn zu seinen Tross fahren und zeigt in Richtung der englischen Kolonne. «Ne – ne», sage ich zu ihm, «da fahre ich nicht hin, das sind Tommys!»

Helms unbeeindruckt, steigt gleich in meinen VW und nun mit Donnerstimme! «Los – los oder muss ich Ihnen erst Beine machen?» Ich versuche es noch einmal: «Herr Oberfeld, ich weiss es ganz genau, es ist eine englische Kolonne, denn ich habe sie schon einige Kilometer beobachtet!» Helms läuft gleich rot an im Gesicht, das ist kein gutes Zeichen und ich weiss, er duldet keinen Widerspruch im Dienst von Untergebenen! «Seinen Tross müsste er doch wohl besser kennen als ich!» schreit er mich an! Mit Ausreden und Diskutieren komme ich bei Helms sowieso nicht weiter und handele mir jetzt den ersten grossen Arger mit ihm ein.

Murrend – unwillig, steige ich in den VW und fahre erst einmal ganz langsam mit Helms los, vielleicht kann ich noch unterwegs meinen Kopf retten. Die englische Kolonne hält immer noch und kein Fahrzeug rührt sich von der Stelle. Auf der Fahrt dorthin halte ich ein paar Mal an und sage zu Helms: «Man kann doch deutlich sehen, dass das alles englische Fahrzeuge sind, auch sind sie viel dichter aufgefahren als unser Tross!» Doch der Helms treibt mich immer wieder an! Wenn bei uns nach einer längeren Fahrt die Kolonne hält, sind die Fahrer gleich ausgestiegen und gehen um ihr Fahrzeug, kontrollieren die Reifen oder sonst was, meistens urinieren sie erst einmal in die Gegend. In dieser Kolonne tat sich nichts, kein Mensch war zu sehen, eine für mich unnatürliche Verhaltensweise der Fahrer. Da ist dann schon mal doppelte Vorsicht geboten! Die halbe Strecke sind wir nun schon zu der englischen Kolonne gefahren und fieberhaft überlege ich, wie kann ich den Helms von seinem verrückten Vorhaben abbringen?

Aber der Helms ist so verbissen hinter seinem Tross her, da hilft kein Reden und kein gütiges Zureden! «Und Sie Hosenscheisser», ranzt er mich an, «legen gefälligst einen Gang zu und wann gehalten wird bestimme ich!» In meiner Not versuche ich nun, in einem grösseren Abstand, an dem ersten Fahrzeug vorbeizufahren. Aber der Helms merkt mein Manöver und schreit mich an: «Links rum!»

Dieser verrückte Helms, mit Flattern im Bauch und mit gemischten Gefühlen muss ich nun genau von vorne auf die englische Kolonne zufahren und wohl auch gleich in unser Verderben hinein. Die Frontscheibe ist ja heruntergeklappt und wir haben so ein klares Blickfeld auf die Kolonne vor uns. Etwa 30 bis 35 Meter vor dem ersten Fahrzeug halte ich ruckartig an und rufe: «Man kann doch ganz deutlich die beiden englischen Stahlhelme im Führerhaus sehen!»

Helms springt in seiner vollen Länge von 1,93 m auf – reisst seine MP hoch – entsichert – drückt ab – die MP macht – klack!! Kein Schuss löst sich – Ladehemmung! Ich habe sofort den 2. Gang eingelegt – mit Vollgas ruckt der VW an – Helms knallt auf die Rückenlehne und Sitz – ich reisse das Steuer herum – mit einem Affenzahn und einer Staubwolke haue ich nach Rückwärts ab! Ich merke nicht, dass der Gegner hinter uns her schießt. Vielleicht waren sie etwas verunsichert wegen meiner blau/ weissen englischen Fahne am VW. Helms spricht auf der Rückfahrt mit mir kein Wort und ich habe auch nicht das Bedürfnis!

Bei unserer Aufklärungsgruppe angekommen, springt Helms aus dem VW und rennt auf eine Gruppe mir unbekannter Offiziere zu und will nun Spähwagen haben, um die engl. Kolonne von ca. 50 Fahrzeugen einzukassieren. Die Offiziere machen alle einen etwas gereizten Eindruck und schnauzen nun Helms an, aufgrund seines wohl forschenden Auftretens und seiner Forderung nach Panzer. «Sie hätten keine Panzer und er könne sich ja welche suchen!»

Beim Wort «suchen» setze ich mich langsam mit meinem VW ab und denke: «Für solch eine Scheisstour schnappt der Helms mich nicht noch einmal! In der Nähe unseres Chefwagen bugsiere ich meinen VW hinter ein grosses Fahrzeug so, dass ich den «langen Helms» und die engl. Kolonne immer im Auge habe! Erst nach einer langen Zeit fährt die feindliche Kolonne nach links weg. Mit nur 2 Spähwagen hätte man die Kolonne leicht einfangen können, aber man war wohl in dem Glauben, die schnappen wir uns sowieso etwas später. Als Panzerschütze wäre ich dann gerne dabei gewesen! (Heinz Helms wohnt heute in Rostock und wir haben schon oft über das Unternehmen gesprochen.)

Fahrt in eine feindliche Panzerwand

Der Chef ruft mich und es geht weiter. Man hat einen Niedergang an der Steilwand gefunden. Es geht seitlich an dieser Wand auf einem provisorischen Pistenweg herunter. Es ist nicht ganz ungefährlich herunter zu fahren und ich muss mit Sorge an unsere grossen Fahrzeuge denken, ob sie ohne Schaden zu nehmen die Abfahrt wohl schaffen? Auf der unteren Ebene angekommen, geht es ganz – ganz langsam weiter, denn hier sind kleine mit Kamelgras bewachsene Hügel zu umfahren. Allmählich wird das Gelände besser, aber unser Chef fährt immer noch sehr verhalten. Unsere Spähwagen sind alle im Einsatz und klären das Gelände vor und neben uns auf. Der Chef wird immer zögerlicher in seiner Fahrweise und lässt nach einigen Kilometern den ganzen Haufen halten. Andauernd ist er jetzt am Funkwagen und ich merke, eine gewisse Spannung liegt in der Luft. Irgend etwas stimmt hier nicht, doch ich kann es nicht deuten. Jetzt werde ich gerufen und der Chef sagt zu mir: «Henning – alle Fahrzeuge kehrt und zurück auf den Djebel!»

Ich fahre los und dirigiere den Haufen um. Doch die meisten Landser pflaumen mich gleich an, was das soll – da kommen wir doch gerade her – habt ihr noch alle Sinne beisammen? So, aber meistens noch deftiger in der Ausdrucksweise, klang es dann zu mir herüber. Wenn es mir zu bunt wurde, fuhr ich gleich zu den Zugführern, teilte ihnen den Befehl mit und brauchte mir die Kommentare der Kameraden nicht anzuhören. Kaum bin ich zurück am Funkwagen, schon heisst es, Funkstelle abbauen und zurück auf den Djebel! Na nu, was hat denn das zu bedeuten?

Zu mir sagt der Chef: «Henning – Sie fahren auf die vor uns liegende Anhöhe und sehen nach, ob unsere Spähtrupps noch hinter der Anhöhe stehen!» Mit einem Affenzahn jage ich los und freue mich schon darauf, mit den Stahndorfer Panzermännern wieder einen kleinen Schnack machen zu können. Die quer vor uns liegende Anhöhe ist etwa 2 Kilometer entfernt und man kann nicht sehen, wo unsere Spähtrupps dahinterstehen.

Mit einer Staubwolke erreiche ich die Anhöhe und erleide einen gewaltigen Schreck! Verdammt – was ist den das?? Mir entgegen kommt eine ganze Armada Panzer mit kleinen Fähnchen den Abhang herauf und dahinter eine gewaltige Staubwand. Mit einem Ruck reisse ich den VW links herum und jage mit einem Bleifuss die Anhöhe wieder herunter. In der Ferne sehe ich unseren Haufen ganz bedächtig zurückzockeln. Gemächlich sucht sich jeder Fahrer seinen Weg durch das Gelände. Herrgott im Himmel, das gibt gleich einen gewaltigen Budenzauber und ich kann keinen davor warnen!

Die feindlichen Panzer haben die Anhöhe erreicht und nun bricht das Stahlgewitter über unsere Einheit herein. Aus allen Rohren schiessen die Panzer in unseren Haufen. In wilder Fahrt jage ich etwas quer zu unserer Einheit nach links und denke bei mir: «Nur nicht in

den Fahrzeugpulk hineinfahren!» Von der Anhöhe schiessen die Panzer über meinen kleinen VW hinweg in unseren dichten Haufen und ich muss bei dem Getöse und Gejaule über mir den Kopf einziehen und die Ohren anlegen. Schon sehe ich im Blickwinkel meiner Augen einige Landser zurücklaufen, deren Fahrzeuge getroffen sind und die ersten Brände entstehen mit starker Rauchentwicklung. In wilder Flucht versuchen nun alle aus dem Panzerbeschuss herauszukommen, um in wilder Panik den rettenden Djebel zu erreichen.

Meine Sorge ist nun, wie komme ich bei diesem Durcheinander und dem zu erwartenden Gedränge unbeschadet auf den Djebel? Doch es klappte besser als ich dachte. Die Batterien der Aufklärungsgruppe nahmen die englischen Panzer unter Feuer und sie fuhren nicht weiter vor. Dadurch konnten unsere Fahrzeuge schnell die rettenden Höhen des Djebel erreichen. Das grosse Desaster blieb uns erspart!

Die Führung der Aufklärungsgruppe und auch unser Chef müssen von dem Anrücken der englischen Panzerbrigade gewusst haben, nur wir Landser hatten mal wieder keine Ahnung, was um uns herum passiert! Mit sehr viel Glück, konnte ich mal wieder meine Haut retten!

Das leidige Schlauchflicken

Durch das steinige Gelände und vor allem durch die scharfkantigen Steine gibt es immer wieder Reifenschäden. Dadurch bin ich wieder einmal beim Schlauchflicken und sitze dazu in einem grossen rechteckigen Loch von 2 mal 3 Meter und etwa 1,5 Meter Tiefe, das die Tommys gegraben hatten, wozu und warum weiss ich allerdings nicht. Mir konnte es nur Recht sein, denn mit seiner Ratsch-Bum beharkt er, ohne ein für mich erkennbares System, unseren Standort und ich kann in diesem Loch in aller Ruhe meinen Ballonreifen flicken. Zum Schlauchflicken haben wir eine kleine, ovale Schale, unter der bereits ein kleiner Flicker klebte und die innen mit etwas Pulver beschichtet war. Die Schale wurde auf dem Schlauchloch fixiert, mit einer kleinen Zwinge befestigt und nun das Pulver angezündet. In Sekunden war nun der kleine Flicker auf den Schlauch vulkanisiert. (Ich habe diese Technik bis heute nie wieder gesehen!)

Aus diesem Loch beobachte ich aufmerksam das Gelände, damit mir bei der Kompanie nichts entgeht und so nebenbei einen Trupp Gefangene von ca. 40-50 Mann, die in einiger Entfernung und ohne Bewachung durch unseren Standort trotten. Das ist mal wieder ein gemischter Kolonialwarenladen aus aller Herren Länder, denke ich so bei mir. Sie kommen einfach nicht voran. Wenn sie einen Abschuss oder Einschlag ihrer eigenen Artillerie hören, hauen sich die Farbigen unter ihnen gleich in den Sand, obwohl in ihrer Nähe noch gar keine Einschläge sind. Die haben aber noch mehr Schiss vor den Artillerieeinschlägen

als wir, denke ich so bei mir! Nach einiger Zeit sehe ich, der «lange Helms» ist bei den Gefangenen. Nanu, was hat denn das zu bedeuten? Dann sehe ich, Helms will die Gefangenen zu einer schnelleren Gangart antreiben, damit sie aus dem Gefahrenbereich ihrer eigenen Artillerie herauskommen. Mit etwas Schadenfreude sehe ich nun aus meinem grossen Loch belustigt zu, wie Helms sich alle Mühe gibt, den Haufen voran zu bringen, doch mit preussischem Kommandodrill ist hier nicht viel zu machen. Wenn es knallt, liegen die Farbigen sofort mit dem Bauch im Sand und kommen einfach nicht wieder hoch. Die hinter ihnen stehenden Engländer dagegen grinsen Helms phlegmatisch an. Ist das lustig anzuschauen, ein preussischer Oberfeldwebel kommandiert einen zusammengewürfelten Haufen widerspenstiger Kriegsgefangene! Leider kann ich mir dieses amüsante Schauspiel nicht länger ansehen, denn ich werde gerufen und muss mit einer Meldung zur Funkstelle. Unmittelbar darauf setzt sich unsere Kompanie etwas nach Süden ab und kommt damit aus dem Artilleriefeuer der Engländer heraus.

Nach einiger Zeit denke ich so bei mir: «Die Gefangenen sind sicher wieder bei ihrer alten Feldpostnummer angekommen und ihre Verzögerung, ob gewollt oder nicht, hat sich mal wieder gelohnt!» Durch mein deutsches Beutefernglas (ich habe es heute noch), sehe ich zu dem Gefangenenhaufen und oh Schreck – der «lange Helms» ist immer noch bei ihnen, keiner hat ihn mitgenommen und die Fahrer seines Gefechtstrosses sind auch ohne ihn abgefahren! Zwischen uns ist bereits eine sehr grosse Entfernung und es dauert nicht mehr lange, so sind die Gefangenen wieder frei und Helms ist im Umtausch ihr Gefangener. Nein – denke ich: «Das kann ich meinem Landsmann nicht antun!» Ich jage mit meinem VW zurück, um Helms von dort wegzuholen. Das letzte Stück kommt er mir schon entgegen gelaufen, springt in den VW, klopf mir auf die Schulter und sagt: «Das werde ich Dir nie vergessen, mein Junge!» (Heinz Helms wurde später Leutnant und ist in Russland schwer verwundet worden).

Zur Zeit haben wir grosse Probleme mit unserem Nachschub und auch unsere Reihen am Menschen und Material haben sich durch den andauernden Einsatz mächtig gelichtet. Die 8.8 Batterie hat uns auch wieder verlassen und wird anderweitig eingesetzt. Schade, sie gab uns immer eine gewisse Sicherheit bei feindlichen Panzerangriffen !

Mit unserem Chefwagen und meinem VW stehen wir eines Tages in unmittelbarer Nähe des Gefechtsstandes unseres OB. Unser Chef war zur Besprechung bei Rommel. Dann kommt von Homeyer an und sagt zu seinem Fahrer, Willy Koch und mir, wir sollen ein Stück zurückfahren und uns ein Deckungsloch graben, denn in einer halben Stunde erwarten sie auf dem Gefechtsstand einen feindlichen Bombenangriff! Willy und ich sehen uns hinterher etwas ungläubig an und meinen, woher können die das denn wissen und durch wen und was wohl? Wir befolgen aber den gutgemeinten Rat und etwas abseits von den

nun auseinanderrückenden Fahrzeugen, graben wir uns je ein Deckungsloch. Und tatsächlich erfolgte kurz darauf ein Bombenangriff auf ein seitlich von uns gelegenes grosses englisches Depotlager. Die Piloten hatten das Lager wohl für Rommels Gefechtsstand gehalten. Aus unserer erhöhten Hanglage konnten wir aus unseren Deckungslöchern heraus wunderbar den Angriff verfolgen. Es war ein Depot mit lauter gestapelten Baumaterialien und wir konnten sehen, wie bei Bombentreffern die Bretter und Holzbalken durch die Gegend flogen.

Meine Schusseligkeit rettet mir mein Leben

Zwei Tage liegen wir schon eingegraben unterhalb einer hohen Steilwand. Etwas hinter uns unsere Beute-Artillerie ebenfalls eingegraben. Wenn unsere Batterie 3 Schuss abgibt, hat sie immer gleich den ganzen Segen der feindlichen Ratsch-Bum auf uns gelockt und der Tommy spart ja bekanntlich nicht mit seiner Munition. Schickt unsere Batterie eine Lage nach drüben, buddeln wir unser Deckungsloch gleich ein Spatenblatt tiefer! Wir können unsere Artilleristen daher nicht gut leiden und nennen sie daher nur «doofe Bumsköpfe!» Gehen sie in unserer Nähe in Stellung heisst es gleich: «Leute – die «doofen Bumsköpfe» richten sich bei uns ein, schnell eingraben!» Das Echo das sie anrichten, haben wir dann immer zu ertragen. So belegt die feindliche Ari unseren Standort vielfach mit Störungsfeuer.

Wieder einmal habe ich einen Reifen geflickt und rufe nun August, unserem 2. neuen Meldefahrer zu, dass ich zum I-Trupp fahre, um mir neues Flickzeug zu holen. August kommt aus der Nähe von Hamburg und hat eine Familie mit 3 kleinen Kindern. Trotz des Altersunterschiedes kommen wir gut miteinander aus und helfen uns gegenseitig. Bei anstehenden Meldefahrten wechseln wir uns gegenseitig ab.

Zum I-Trupp muss ich etwa 3 Kilometer unterhalb dieser Steilwand zurückfahren. Nach kurzer Zeit höre ich ein seltsames, knackendes Geräusch am Wagen und halte an. Gehe um den VW und kann nichts Verdächtiges feststellen. Weiter geht es und wieder höre ich dieses knackende Geräusch am Wagen, halte an und wieder kann ich keinen sichtbaren Fehler am VW finden. Fahre wieder an und schon wieder dieses metallene Klack – Klack, nun schaue ich bei langsamer Fahrt mit einigen Verrenkungen unter dem Wagenboden hindurch und sehe mein rechtes Hinterrad wackelt. So eine Schusseligkeit von mir, ich habe die Radmuttern nicht mit dem Schlüssel nachgezogen. Als ich den Wagen aufgebockt habe, höre ich Flugzeuggeräusche der «Sturen 18», kann sie aber noch nicht sehen, wegen der Steilwand. Das Gebrumm der «Sturen 18» kennt jeder Afrikaner und sucht nun sogleich mit beklemmenden Gefühlen sein Deckungsloch auf. Jetzt sehe ich sie, in Paradeformation über der Steilwand – genau auf mich zukommend – verflucht und jetzt kein Deckungsloch – und mit dem aufgebockten VW kann ich auch seitlich nicht wegfahren.

Zu meinem Glück stehe ich ganz alleine auf weiter Flur und in meinem Umkreis kein weiteres Fahrzeug.

Dann sehe ich, wie der 1. Bomber im Verbandsflug nach rechts zackt und gleich darauf das Rauchzeichen niedergehen. Das bedeutet, Bomben ausklinken und schon rauscht der ganze Segen vor mir runter und wird im Bombenteppich mit hoher Splitterwirkung alles zermalmen, was oberhalb des Wüstenbodens steht. Etwa 600 bis 800 Meter vor mir geht der ganze Bombenteppich hernieder und mit fürchterlichem Getöse krepieren die Bomben genau dort, wo unser I-Trupp steht. Ich schnappe mir meinen Stahlhelm und hocke mich hinter meinen VW, um vor den nun herumschwirrenden Bombensplittern wenigstens etwas geschützt zu sein. Dort wo unser I-Trupp steht, ist alles in einer riesigen dichten Staubwand verhüllt. Die umherschwirrenden Bombensplitter richten aber bei mir und an meinem VW keinen Schaden an. Dann kommt plötzlich, wie von Geisterhand, ein Fahrer auf einem Kettenkrad aus der Staubwand herausgefahren, der stur wie ein Panzer, nun Richtung Feind in die Wüste fährt und nach einiger Zeit aus meinem Blickfeld verschwindet. Ich glaube, den hat es im Dachstuhl erwischt!

Nach dem der Staub etwas verzogen ist, fahre ich zum I-Trupp. Die ganze Gegend ist mit einer grauen Staubmasse überzogen und es stinkt fürchterlich nach diesem Bombenpulver. Beide LKW vom I-Trupp sind wie ein Sieb durchlöchert und auch von diesem grauen Bombenpulver überzogen. Den Mechanikern ist weiter nichts passiert, denn sie lagen in ihren Deckungslöchern. Nur ein Feldweibel von uns wurde am Bein verwundet, liegt nun auf einem Feldbett, die Hose aufgeschnitten und wird gerade verbunden. Hinter unserem I-Trupp war gerade vor dem Bombenangriff eine italienische LKW-Kolonnie in Stellung gefahren. Dort sah es ganz fürchterlich aus, sie hatten nun keine Deckungslöcher und der Angriff überraschte sie ungeschützt auf dem Wüstenboden. Überall lagen Leichen, furchtbar zerstückelt und dann die vielen kaputten Fahrzeuge. Dazwischen wild diskutierende und verzweifelte italienische Soldaten, ein deprimierender Anblick!

Für mein Flickzeug hatte im Moment keiner Zeit und so musste ich unverrichteter Dinge wieder von dannen ziehen. Dafür hatte mein Schutzengel mal wieder aufgepasst und den Stopp mit dem losen Rad eingebaut, sonst wäre ich unweigerlich während des Bombenangriffs beim I-Trupp gewesen, auch ohne Deckungsloch! Seit einigen Tagen werde ich auch schon abergläubig, bei diesem Verschleiss von Menschenmaterial. In Tripolis hatte ich mir bei den Arabern einen Afrikaring mit der eingravierten Palme erhandelt und der war mir nun zerbrochen. Nun traute ich mich nicht, diesen kaputten Ring wegzuworfen in dem Glauben, dann stirbt auch mein Soldatenglück mit mir. Dabei habe ich schon wieder einen neuen Ring am Finger und den zerbrochenen Ring hatte ich den ganzen Afrikafeldzug im Portemonnaie!

Eines Tages werde ich auch dazu eingeteilt, für 4 gefallene Kameraden die Löcher zu

graben, in das Grab die Kameraden zu legen und dann mit Erde zu bedecken. Ich hatte zwar versucht mich davor zu drücken, aber der Spiess meinte: «Leben und Sterben ist das Schicksal eines Soldaten, doch zuerst muss er für andere Soldaten seine kameradschaftliche Pflicht erfüllen und sie würdevoll auf dem Felde der Ehre bestatten!» Im Angesicht der mit Decken und Zeltplanen verhüllten gefallenen Kameraden, schaufelten wir die Löcher, legten unsere Kameraden, die wir alle gut kannten, hinein. Wir bedeckten sie mit Wüstensand und jeder drückte sich davor, auf den sich in der Zeltplane abzeichnenden Kopf Sand zu schaufeln. Ich habe mit geschlossenen Augen den Sand ganz langsam und leicht von der Schaufel rieseln lassen. Die Gräber wurden dann mit Steinen beschwert, damit sie nicht von Hyänen ausgebuddelt werden können.

An einem Nachmittag werden über unserem Standort italienische Flugzeuge von englischen Jagdflugzeugen angegriffen und die Italiener lassen ihre Bomben im Notwurf in unsere Artilleriestellung fallen. Es gab Tote und Verwundete bei den Artilleristen. Daraufhin musste ich unseren Arzt Dr. v. Lotterotti in die Stellung fahren. Dort angekommen, sehe ich als erstes eine dicke Bombe auf dem flachen Wüstenboden liegen, die als Blindgänger nicht explodiert war. Dicht daneben liegt unser B-St. Offizier und ein Bombensplitter hat ihm den Brustkorb aufgerissen. Mit rasselnder Stimme atmet er durch die Wunde im Brustkorb und ich bekam gleich weiche Knie. Meine Güte – als Sanitäter bin ich einfach nicht geeignet! Den Offizier kannte ich sehr gut, denn ich musste ihn oft zur B-Stelle fahren und die Besatzungen auswechseln. Leider ist der vortreffliche Offizier kurz darauf gestorben.

Von Dr. v. Lotterotti erhielt ich eines Tages den Auftrag, zum Tross zu fahren, dort lägen drei gefallene Kameraden auf einem LKW und ich soll die Erkennungsmarken zur Hälfte durchbrechen und sie ihm bringen! Auf der Fahrt dorthin gingen mir viele Gedanken durch den Kopf, wie ich wohl um diese heikle Situation herumkomme. Beim LKW angekommen, sage ich zu dem Fahrer: «Auf Befehl von Dr. v. Lotterotti, solle er von den auf seiner Ladefläche liegenden Toten die Erkennungsmarken abbrechen!» Der tippte sich aber gleich an die Stirn und meinte zu mir: «Ich mache Dir die Ladeklappe herunter, aber die Marken holst Du Dir gefälligst alleine!» Nun sah ich die mit Blut befleckten Toten auf der Ladefläche liegen, aber nein an den Uniformen herumfummeln und auf der Brust nach den Erkennungsmarken suchen, schaffe ich mit meinen 18 Jahren einfach nicht. Vielleicht ist einer von ihnen im Brustbereich verwundet und ich soll da die blutbeschmierte Erkennungsmarke suchen? Ne – ne – lieb Vaterland, mir ist jetzt aller Heldenmut vergangen und niedergeschlagen fahre ich zurück. Wie erkläre ich das nun aber unserem Doktor, wenn ich mit leeren Händen zurückkomme? Ich nahm alle Kraft zusammen und erklärte ihm, dass ich es nicht fertig bringe die Marken abzubreaken. Darauf er: «Was seid ihr bloss für Soldaten!» Jetzt musste er selber in meinen VW steigen und ich fuhr ihn zu dem LKW mit

den gefallenen Kameraden. Dr. v. Lotterotti stieg auf den LKW und holte die halben Erkennungsmarken. Ich habe mich in meinen VW verdrückt und nicht dabei zugesehen.

Fahrten zur B-Stelle

Durch die viele Fahrerei bei Hitze, Staub und Dreck, haben die Motoren unserer VW's doch nun schon mächtig gelitten. Meiner zog nicht mehr richtig, im 4. Gang kam ich im Gelände kaum noch schnell vorwärts und August's sein VW hatte Probleme mit dem Anlasser. Ersatzteile waren nicht vorhanden und der Laden musste eben schlecht und recht so weiterlaufen. In regelmässiger Abwechslung musste immer einer von uns am späten Nachmittag zur B-Stelle der Artilleristen fahren und die Besatzungen austauschen. Das war immer ein Himmelfahrtskommando in der deckungslosen Wüste. Wenn der Tommy davon Wind bekam, schoss er sofort mit seiner Ratsch-Bum dorthin. Über Feldtelefon wurde der Austausch vereinbart und wir fuhren die 3 Mann, jede Deckung im Gelände ausnutzend und ja keine Staubentwicklung erzeugend, in die Nähe der B-Stelle. Nun musste etwas gewartet werden, ob der Tommy etwas von unserem Vorhaben mitbekommen hat und dann aber mit Karacho hin! Die neue Besatzung springt aus dem VW und flitzt in die Deckung und die alte Besatzung in den VW. Jetzt aber mit Volldampf weg, denn nicht selten krachte es gleich hinter uns.

Bei meiner letzten Fahrt zur B-Stelle hatte ich schon Probleme mit meinem VW, kam nicht schnell genug weg und die Pioniere schimpften mächtig über meine lahme Mühle! Unsere berechtigten Reklamationen nutzten nicht viel, es waren keine Ersatzteile vorhanden und nun lief alles so weiter wie bisher. Heute bin ich nun wieder an der Reihe und muss zur B-Stelle fahren, doch August ruft mir zu: «Ich fahre für Dich hin, denn mit Deiner lahmen Mühle kommst Du ja nicht auf Touren!» Daraufhin kann ich nur zurückrufen: August – pass aber auf und lasse Deinen Motor nicht ausgehen!»

Auf dieser Fahrt passierte nun das vorauszusehende Unglück! Die englische B-Stelle merkt die Ablösung und lässt sofort bei Annäherung des VW feuern! Die neue Besatzung spritzt aus dem VW und mit einem Hechtsatz in die Deckung der B-Stelle. Die alte Besatzung will nun schnell in den VW, doch der Motor war ausgegangen und August ruft ihnen zu: «Haut ab – haut ab!» Die Männer laufen daraufhin sofort weiter aus dem Gefahrenbereich heraus! Der Motor will und will einfach nicht wieder anspringen!

Durch die linke Hintertür des VW und durch die Rückenlehne des Fahrersitzes schlägt ein grosser Granatsplitter in das Kreuz von August. Er ist sofort tot! Bei Dunkelheit holen

sie den VW mit August. Armer Kamerad und Freund, wie gerne hat er immer von seiner Frau und den Kindern erzählt! Vielleicht wäre alles ganz anders verlaufen, wenn ich mit meiner lahmen Mühle zur B-Stelle gefahren wäre. Oder hat mein Schutzengel wieder aufgepasst?

Am nächsten Tag baut der I-Trupp meinen Anlasser in August's VW und ich muss umsteigen. Nun habe ich wieder einen schnelleren Wagen, aber mit einem grossen Loch in der Hintertür und der Rückenlehne. Doch vorher muss ich noch das ganze angetrocknete Blut aus dem Fahrzeug wischen und dann kein Wasser. Mit Sand habe ich das Blut aus dem Fahrzeugboden herausgeschleudert. Unter dem Sitz hatte August 3 Stangen engl. Zigaretten, auch voller Blut, doch die waren so gut verpackt, dass ich sie nur abzuwischen brauchte. Als Nichtraucher habe ich die Zigaretten an meine guten Freunde in der Kompanie verteilt. Jetzt bin ich nur noch alleine von 5 Meldefahrern beim Chef und gleich unser erster Toter in Afrika war ein Meldefahrer. Wie lange wird mein Schutzengel noch seine schützende Hand über mich ausbreiten können?

Alleine mit meinem VW vor der Kompanie

Hinter Sollum hatte ich schon einmal grosse Probleme mit meinem VW. Es verrussten immer die Kerzen und der Motor zog nicht mehr, ich musste dann anhalten und die heissen Kerzen säubern. Danach musste ich zusehen, dass ich wieder Anschluss an unseren Haufen bekam. Unser Chef fährt im ersten Fahrzeug, wir beiden Melder dahinter und im Gefolge die Kompanie, so geht es durch die Wüste bei Nacht und Sternenschein. Von der Wüste bogen wir nach einiger Zeit auf die Küstenstrasse ein und nun ging es auf der Küstenstrasse in östlicher Richtung weiter. Nach etlichen Kilometern musste ich wieder wegen der Kerzen anhalten und winkte die nachfolgenden Fahrzeuge vorbei. In der Dunkelheit und mit den heissen Kerzen dauerte es immer eine gewisse Zeit, bis ich wieder hinterher kam. Die Kolonne war längst durch und es waren ja auch nicht mehr so viele Fahrzeuge wie zu Anfang unseres Afrika-Einsatzes.

Merkwürdig, ich müsste unsere Kolonne doch schon längst wieder eingeholt haben! Langsam wird mir diese Nachtfahrt zu einer Gespensterfahrt und ich werde immer langsamer in meiner Fahrweise. Wenn unser Haufen von der Strasse abbiegt, muss dort immer ein Posten stehen, so war es jedenfalls bisher immer. Sind sie etwa doch schon weiter? Aber das kann doch nicht sein, bei der langsamen Kolonnenfahrt müsste ich sie doch schon längst eingeholt haben!

Also gut, rede ich mir ein, einen Kilometer fahre ich noch, aber dann mache ich kehrt! Na – noch einen Kilometer und dann noch einen Kilometer, so schaukele ich mich immer weiter vor auf der Küstenstrasse. Halte an, horche bei abgestelltem Motor in die Nacht –

nichts – kein Latit – absolute Stille in der weiten Runde. Einen Kilometer fahre ich noch aber dann mache ich endgültig kehrt. Dann sehe ich plötzlich auf der rechten Seite kleine Feuerstellen, was mag das wohl sein? Sind das Kochstellen von engl. Soldaten oder gar von Beduinen? Mamma mia, hier mochte ich ums Verrecken nicht stehenbleiben und fahre weiter bis ich die Feuer nicht mehr sehen kann. Nun ist aber endgültig Feierabend mit der Fahrerei, halte an und horche wieder in die Nacht! Kein Laut – kein Schuss – keine weinerlichen Stimmen von Hyänen, absolut nichts tut sich in dieser Wüstenacht und über mir der unendliche Sternenhimmel und rundherum halbdunkle Nacht! Dabei weiss ich doch, die Wüste steckt voller Gefahren und urplötzlich kann die Hölle losbrechen! Meinen Herzschlag kann ich jetzt deutlich im VW spüren und es kommt mir vor, als schlägt es schon gegen die Seitentüren des Fahrzeuges! Heiliger Strohsack – wo sind meine Kameraden und wo sperrt der Tommy die Strasse? Haben die mich etwa auch durchfahren lassen? Zumindest muss doch irgendwo eine Minensperre sein! Dreimal Scheisse im Wüstensand, mir wird immer unheimlicher zumute und ich suche schnell etwas Trost im Polarstern, den man jetzt in der Heimat auch sehen kann. Alleine komme ich mir jetzt so verloren vor und denke sehnsuchtsvoll an meine Kompanie, an die Geborgenheit im Schutze der Kameraden! Die Nähe des Chefs fehlt mir nun in der Gefahr, bei dem ich in der grössten Not immer so viel Vertrauen und Hilfe fand!

Ich entschliesse mich zur Rückfahrt! Auszusteigen aus meinem VW, traue ich mich aber auch nicht! Wende auf der Strasse aber so, dass ich nicht mit den Rädern vom Asphalt komme, denn dort im Strassenrand könnten Minen verbuddelt sein und vor den Dingen habe ich seit meiner Bekanntschaft im Minenfeld der Gazala-Front einen mächtigen Schiss! Aber es geht alles glatt ab. Mit gemischten Gefühlen und jeden Moment das Schlimmste erwartend, fahre ich wieder langsam an diesen Feuerstellen vorbei. Weiter geht es zurück, Kilometer um Kilometer! Herrgott im Himmel, wo sind nur meine Kameraden geblieben? Mir kommt die Rückfahrt so unendlich lang vor. Auf der linken Seite liegt plötzlich ein Posten mit Gewehr im Anschlag und hört schon von weitem am Motorgeräusch einen VW aus der falschen Richtung ankommen. «Mensch – wo kommst Du denn her!» spricht er mich an! «Wo ist die Kompanie?» will ich nur noch von ihm wissen! «Na hier, etwa 100 m im Gelände steht der ganze Haufen!» Gott sei Dank, bin ich froh, wieder heil bei der Kompanie zu sein!

Fahre gleich zum Chef und melde mich zurück. Der will nun wissen, wo ich so lange war. «Herr Rittmeister, ich musste die Kerzen wieder reinigen, bin der Kompanie hinterhergefahren, auf der Strasse weiter voraus und komme soeben zurück!» Jetzt wird er hellhörig und fragt, wieweit ich wohl vorgefahren wäre? «Etwa 10 Kilometer», antworte ich! «Und da sind Sie auf keinen Feind gestossen?» fragt er etwas nachdenklich und war nun

wohl sichtlich beruhigt das zu hören. Durch meine unbeabsichtigte Vorfahrt konnten wir beruhigt eine Marschpause bis zum Morgengrauen einlegen!

Noch vor Sonnenaufgang ging es schon wieder weiter, wir dürfen dem Gegner keine Ruhe gönnen, dabei sind wir selber ein müder abgekämpfter Haufen. Auf der von mir erkundeten Küstenstrasse geht es vorerst zügig voran. Die kleinen Feuer auf der rechten Seite der Strasse waren abgebrannte Baracken, vom Feind auf dem Rückmarsch angesteckt und nun erloschen. Die kleinen Flammen hatten mich in der Nacht in Angst und Schrecken versetzt. Nun sehe ich dort ein paar harmlos rauchende Haufen!

Am Tage fahren unsere gepanzerten Fahrzeuge Spitze und in der Nacht meistens unser Chef im ersten Fahrzeug. So geht es nun unaufhaltsam weiter nach Osten. Plötzlich erhalten wir von einer Anhöhe herab Pak und MG-Feuer und alles spritzt von der Strasse herunter. Neben einem kleinen Erdbunker suche ich etwas Schutz für meinen VW und für mich. Weil die Schiesserei von der Anhöhe herab immer mehr wird, laufe ich in den kleinen Stall hinein, der aus Steinen, Sand und Kamelscheisse gebaut wurde. Es war wohl mal ein kleiner Vorratsbunker oder Ziegenstall, ohne Tür und in gebückter Haltung komme ich nur hinein. Sofort merke ich, ein eigenartiges starkes kribbeln an meinen nackten Beinen, denn ich habe kurze Hosen an. Kann aber in der Dunkelheit nicht feststellen was das ist und laufe sofort zurück, um mir bei Tageslicht anzusehen, was das wohl sein könnte. Kann an meinen Beinen aber nichts feststellen und gehe wieder hinein. Kaum bin ich in der Dunkelheit, habe ich wieder dieses komische Kribbeln an den nackten Beinen. Langsam gehe ich nun zum Ausgang und sehe, meine Beine sind voller kleine schwarze Punkte. Es müssen wohl Erdflöhe sein, denn wenn ich weiter in die Helligkeit gehe, springen sie alle wieder ab. «Accidenti!» (wie die Italiener immer zu Scheisse sagen), in diesen Flohstall gehe ich nicht wieder hinein und hocke mich bei meinem VW in Deckung. Die Schiesserei von der Anhöhe herab geht lustig weiter und wir kommen nicht weiter voran. Unser Chef entschliesst sich, mit einigen gepanzerten Fahrzeugen durch die Wüste im Schleicher die Anhöhe von hinten anzugreifen. Doch der Feind merkt unser Manöver und baut ab, um nicht abgeschnitten zu werden. Unsere Pioniere müssen jetzt vor, denn dort liegen mit Sicherheit Minen. Nachdem alles abgesucht, die Minen aufgenommen sind, geht unser Vormarsch weiter.

Harte Kämpfe um die El Alamein Stellung

Mit der Aufklärungsgruppe waren wir Ende Juni etwa 40 Kilometer südwestlich von El Alamein im Einsatz. Starker Sandsturm und brütende Hitze waren zu überstehen. Seit dem Fall von Tobruk haben wir etwa 600 Kilometer zurückgelegt. Wie viele Kilometer bin ich

dann wohl als Meldefahrer gefahren? Wenn unsere Kompanie hielt, rastete oder in einer festen Stellung für ein paar Tage lag, waren wir Meldefahrer immer noch auf Achse und vor der Weiterfahrt brachten wir den Laden wieder in Schwung! Nun sind wir alle fix und fertig, abgekämpft und hundemüde! Unsere Kompanie, vom Tommy «Mixkompanie» genannt, ist auch mächtig zusammengeschrumpft!

Anfang Juli sollen wir mit der Aufklärungsgruppe durch die El Alamein Stellung hindurch brechen. Doch wir erhalten immer wieder starkes Artilleriefeuer. Auch die englischen Flugzeuge sind bei Tage und auch in der Nacht sehr rege und lassen uns keine Ruhe. Nachts ziehen wir nach Norden und sollen am 3. Juli 42 mit dem DAK durch die feindlichen Stellungen brechen. Unsere Kompanie kommt zunächst gut vorwärts, doch dann lief nichts mehr, es war in dem mörderischen Abwehrfeuer kein Durchkommen! Wir gruppieren um und sollen nun bei den Italienern aushelfen, die im schweren Abwehrfeuer liegen.

In einer langen Kolonne fahren wir in die neue Stellung, der Chef im ersten Fahrzeug, danach ich in einem Abstand von ca. 80 Metern und dahinter der gesamte übrige Haufen. In unsere Kolonne schießt nun die feindliche Artillerie und der Chef stellt sich dann meistens aufrecht in seinem Kübelwagen hin und sieht rückwärts zu seiner Kompanie. Ich fahre bei Beschuss immer etwas dichter an den Chefwagen heran, denn in der Nähe des Chefs fühle ich mich immer etwas sicherer und Homeyer hat wohl ein Einsehen mit mir, denn er sagt nie etwas dazu.

Rechts von uns beginnt eine lange Bodenwelle, die mit italienischer Infanterie besetzt ist und unter starkem feindlichen Artilleriebeschuss liegt. Der Beschuss auf unsere Kolonne lässt nach, weil die feindliche B-Stelle unsere Kolonne nun nicht sehen kann, doch am Ende der Bodenwelle liegt unsere Kolonne wieder im Ari-Feuer. Dann werde ich mit einer Meldung zum Funkpanzer geschickt und komme mit einer neuen Meldung zurück. Daraufhin wendet der Chef mit seinem Fahrzeug und wir fahren alle wieder zurück und gehen hinter der Bodenwelle in Stellung.

Rittmeister von Homeyer und sein Adjutant Olt. Liebrecht fahren nun mit dem Kübelwagen auf die vor uns liegende Bodenwelle, um die Lage zu erkunden und ich als Meldefahrer muss mit. Willy Koch, Fahrer von Hohmeyer und ich, suchen sofort Deckung in einer flachen Steinmulde, denn die gesamte Bodenwelle liegt unter feindlichem Artilleriebeschuss. Beide kommen nach einiger Zeit zurück und wir fahren zu unserer Kompanie herunter. Alle Gefechtsfahrzeuge und die Pakgeschütze werden vom Chef neu eingewiesen, denn es ist mit einem Panzerangriff zu rechnen. Falls die ital. Infanterie stiftet geht, sollen wir den Angriff stoppen. Homeyer kontrolliert Schussfeld und Deckung sehr sorgfältig!

Mit beiden Fahrzeugen fahren wir nun wieder die Anhöhe hinauf. Der feindliche Beschuss auf die lange Bodenwelle ist erheblich stärker geworden. Koch und ich spritzen

wieder in diese kleine Steinmulde und beide Offiziere gehen vor, um die Lage zu peilen. Dann hören wir die Rufe: «Panzer rollen an!» Daraufhin fängt eine deutsche 10,5 Batterie an zu schießen, die wir beide vorher nicht gesehen hatten. Die englischen Batterien schiessen sich sofort auf die Batterie ein und uns fliegt der ganze Dreck um die Ohren. Aber wo sind Homeyer und Liebrecht? Wir können sie nicht sehen, vermuten sie aber in einem Deckungsloch. Die italienische Infanterie hat auf der Höhe eine menge Deckungslöcher gebuddelt, denn darin sind sie Meisterklasse. Vielleicht sind sie bei denen mit untergekrochen. Nur wir liegen in dieser kleinen Scheiss Steinmulde!

In dieser kleinen Steinmulde flucht Willy wie ein Rohrspatz auf unseren «Alten», warum er nicht von dieser Scheisshöhe herunterfährt. Ich erlebe einen sonst sturen preussischen Obergefreiten im empörten Zorn auf seinen Kompaniechef. In meiner mecklenburgischen Mundart helfe ich Willy tüchtig beim Fluchen! Wir bekommen unsere Köpfe nicht mehr hoch, so eisenhaltig ist die Luft und in dieser flachen Steinmulde erwarten wir jeden Moment unser Ende. Genau vor uns wird die deutsche Batterie zusammengeschoßen und wir hören die Rufe nach Sanitäter. Aber hier oben sind nur Itacker und die hocken tief in ihren Löchern! Der Beschuss hat etwas nachgelassen, weil die deutsche Batterie nicht mehr schießt, wandern die Einschläge nach rechts von uns.

Nun kommen auch beide Offiziere angelaufen und der Chef ruft mir zu: «Los Henning – fahren Sie zu den Italienern und holen Sanitäter oder Ärzte her, bei der Artillerie sind viele Verwundete!» Ich spritze in meinen VW und beim Abfahren höre ich, wie der Chef ruft: «Nach dem nächsten Segen fahren wir!»

Ich fahre nach rechts weg, oben am Hinterhang, um vom Gegner nicht gesehen zu werden, zu den Italienern. Die sind aber nicht erfreut über mein Erscheinen und glauben wohl, ich lenke die engl. Ratsch-Bum noch mehr auf sie mit meinem VW und Staub. Mit meinen paar Brocken italienisch rufe ich ihnen immer wieder zu: «Kamerado – malato – ferito – dottore – paziente – medico!» Und zeige in die Richtung hinter mir. Drohend rufen sie mir aus ihren Deckungslöchern zu: «Avanti – avanti – presto!» Dabei fuchteln sie wie wild mit ihren Händen und Karabinern! Die Itacker werden immer wilder, so kenne ich sie gar nicht, sie sind sonst immer sehr höflich und zuvorkommend zu uns! Ein paar Mal muss ich aus meinem VW und vor den Einschlägen der Artillerie selber in Deckung gehen. Mamma mia – ich glaubte fast, sie erschlagen oder erschiessen mich, wenn ich nicht sofort aus ihrer Stellung verschwinde! Langsam fahre ich an ihren Stellungen vorbei und rufe mit meinen paar Brocken italienisch nach Hilfe für unsere Kameraden! Immer wieder muss ich vor den Einschlägen aus dem VW und in Deckung gehen. Doch wo ich auch hinkomme, sie rudern mit den Armen und schreien durcheinander: «Avanti – avanti – presto», ist alles was ich von dem ganzen Palaver verstehe! Dabei komme ich immer tiefer am Abhang herunter und

bin nach etwa 2 Kilometer unten an der Bodenwelle angekommen. Auch hier finde ich keinen Sankra oder Rotes Kreuz Zelt. Ein kleines Stück fahre ich unten am Hang entlang in der Hoffnung, auf Hilfe zu treffen, doch vergebens. Mir wird langsam klar, von den Italienern kann ich keine Hilfe für die verwundeten Kanoniere erwarten.

Ich mache kehrt und fahre ganz langsam zur Kompanie zurück. Hier unten ist es ruhig, die Granateinschläge liegen alle oben am Hang. In der Nähe der Kompanie angekommen, halte ich Ausschau nach dem Kübelwagen des Chefs und kann ihn nirgends bei den Zügen entdecken! Verdammt – der Chef wollte doch gleich nach mir von der Höhe herunterfahren?

Unser Chef fällt vor El Alamein

Etwas verunsichert suche ich nun die Gegend ab. Dann entdecke ich den Kübelwagen des Chefs immer noch oben auf der Höhe inmitten der Granateinschläge. Dreimal Scheisse im Wüstensand, da bekommen mich keine zehn Pferde wieder hinauf, rede ich mir ein! Unten am Hang bleibe ich stehen und warte, dass der Chefwagen endlich herunterfährt. Es passiert aber nichts und ich bekomme so langsam Gewissensbisse. Es bleibt mir wohl nichts anderes übrig und ich muss pflichtbewusst meine Aufgaben als Meldesoldat erfüllen!

Ich entschliesse mich, wenn auch mit schwerem Herzen, wieder in dieses Höllengewitter zu fahren. Die Bodenwelle steigt bis zur Höhe ganz langsam an, ich fahre bis zur vermeintlichen Splittergrenze, halte an und nach den letzten einschlagenden Granaten mit Volldampf den Hang hinauf. Flüchtig sehe ich, der Kübelwagen ist kaputt und leckt, mit einem Hechtsatz springe ich in die flache Steinmulde! Verflucht – wo ist der Koch? Schon krachen die nächsten Einschläge in unmittelbarer Nähe ein und ich muss den Kopf in den Sand stecken.

Danach hebe ich meinen Kopf und mache einen Rundblick über den Steinrand. 5 Meter vor mir in Feindrichtung liegt der Chef auf dem Bauch und rührt sich nicht. 20 Meter zurück liegt Olt. Liebrecht auf der linken Seite und stützt seinen Oberkörper mit beiden Händen ab. Ich bekomme einen mächtigen Schock! Meine Güte – was mache ich jetzt nur? Nach den nächsten Einschlägen renne ich zu Homeyer, sein ganzer Rücken, mein Gott, die Uniformjacke ist mit lauter kleinen Löchern nach oben ausgefranst. Seine Tellermütze liegt einen Meter vor ihm und ich sehe sofort, hier kann ich nicht mehr helfen! Entsetzt wende ich mich ab und renne zurück in die Steinmulde. Nach den nächsten Einschlägen renne ich zu Liebrecht. Fasse ihn unter den Armen und will ihn hochziehen, doch er schreit: «Lass mich liegen – Lass mich liegen!» Ich versuche es in meiner Verzweiflung

noch einmal, doch er schreit mich an, ich solle ihn nicht anfassen! Wetze zurück in die Steinmulde und schon kracht die nächst Ladung um mich herum ein. Nun fahre ich meinen VW direkt neben den vor sich hin wimmernden Liebrecht und will ihn in den hinteren Wagen ziehen, doch er schreit vor Schmerzen auf, wenn ich ihn hochziehen will. Ich versuche es noch einmal mit verzweifelter Kraft ihn in den VW zu ziehen, doch er schreit vor Schmerzen und beide Beine hängen kraftlos, verdreht am Körper! Alleine schaffe ich es einfach nicht, ihn in den Wagen zu ziehen – verflucht – ich schaffe es einfach nicht! In der Nähe ist auch kein Itacker oder anderweitige Hilfe zu sehen. Deprimiert von meiner Hilflosigkeit, springe ich in den VW und fahre den Hang hinab zu Olt. Steffen und berichte ihm von dem Vorfall. Mit einem Schützenpanzer holen sie daraufhin beide Offiziere von der Anhöhe herunter. Der Adjutant Olt. Liebrecht stirbt noch am Abend!

Den Tod von Rittmeister von Homeyer kann ich einfach nicht verkraften! Er gab mir jungem Soldaten in der grössten Not und Gefahr immer einen inneren Halt und in seiner Nähe fühlte ich mich geborgen. Ist es das Vater – Sohn Verhältnis? Homeyer war nur ein Jahr jünger als mein Vater. Auch Frau von Homeyer kenne ich, denn sie verteilte bei unserer Abfahrt in Cottbus Weihnachtsgebäck an unsere Soldaten. Ich habe auch Bilder auf denen ich mit Frau von Homeyer abgebildet bin.

Zur Zeit bin ich fix und fertig und kann keinen klaren Gedanken fassen. Habe einen Black out, denn ich weiss einfach nicht, was anschliessend passierte. Griffen die Engländer an – wurde der Angriff abgeschlagen – oder mussten wir stiftun gehen? Ich weiss es einfach nicht, obwohl ich mich vorher an jedes Detail erinnern kann. Auch von der Bestattung weiss ich absolut nichts!

Rittmeister Friedrich von Homeyer, geb. am 16.10.1899

Gefallen am: 03.07.1942 bei El Alamein

Erstbestattung: Tel el Eisa, 10-H-18

Grablage nach Umbettung: Ehrenstätte El Alamein, Gruft 5

Oberleutnant Helmut Liebrecht, geb. am 04.11.1921

Gefallen am: 03.07.1942 bei El Alamein

Erstbestattung: Sidi Abd el Rahman, E-29

Grablage nach Umbettung: Ehrenstätte El Alamein, Gruft 1

Rittmeister v. Homeyer erhält am 06.07.1942 postum das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen!

Oberleutnant Heinz Steffen führt nun unsere Kompanie. Steffen ist mit uns aus Cottbus ausgerückt und führt die Kompanie im Sinne von Homeyer weiter. Mit 24 Jahren ist er bedeutend jünger als von Homeyer, doch auch er ist ein erfahrener und umsichtiger Offi-

zier! Durch die verlustreichen Kämpfe in Tag- und Nachteinsätzen, treten bei uns Ermüdungserscheinungen auf. Starkes Artilleriefeuer, Tag- und Nachtangriffe der feindlichen Flugzeuge dezimieren unsere Truppen. Jeden Abend sitze ich in meinem Deckungsloch und zähle in Gedanken, alle im Einsatz befindlichen Kameraden meiner Kompanie durch. Viele sind es ja nicht mehr! Wer von ihnen ist heute gefallen oder wurde verwundet. Nächsten Abend mache ich meine gedankliche Buchführung wieder über Haben und Abgang! Wann bin ich an der Reihe? Das nervt und macht mich total mutlos. Seit dem 26. Mai bin ich nun schon ununterbrochen im Einsatz und es wird Zeit, dass wir mal etwas Ruhe bekommen! Auf meinen Bildern von damals sehe ich blass und ausgemergelt aus. Vor El Alamein sind wir nicht mehr Glanz und Gloria der Deutschen Wehrmacht!

Nachtangriff der Neuseeländer

In der Nacht vom 05. zum 06. Juli wird ein Stützpunkt unserer Kompanie von Neuseeländern überfallen. Der Fahrer eines Schützenpanzers, der mit seinem Fahrzeug alleine flüchten konnte, alarmiert die Kompanie! Daraufhin soll ich einen Leutnant, der als Ersatz zu uns kam, zur italienischen Panzerdivision Ariette fahren und die sollen mit ihren Panzern den Stützpunkt zurückerobern.

Es musste alles sehr schnell gehen. Auf dem kürzesten Weg, quer durch die Wüste, wollte ich zur Ariette, doch der Leutnant wollte einen sicheren Pistenweg, dafür aber eine längere Wegstrecke in Kauf nehmen. Mit Olt. Steffen war ich schon zweimal beim Gefechtsstand der Ariette gewesen und kannte daher deren Standort genau. Wir konnten uns aber beide über den Weg nicht einigen und der Lt. kehrte seinen Dienstgrad heraus und ich musste nach seinen Anweisungen fahren. Schon nach kurzer Zeit wusste ich, auf dieser Piste kommen wir nie zur Ariette. (Ich habe ein gutes Orientierungsvermögen und habe mich daher in Afrika nie verfahren). Unsere Meinungsverschiedenheiten über den Weg eskalierten nun vollends und ich fuhr nur noch stur nach den Anweisungen des Leutnants! Der Leutnant verfranzte sich immer mehr, gab es schliesslich ganz auf weiter zu fahren, bis zum Morgengrauen standen wir in der Wüste herum und sprachen kein Wort mehr miteinander! Beim Hellwerden fuhr ich dann zur Kompanie zurück! Die Meldung des Leutnants bei Olt. Steffen über unsere Wüstenfahrt ist mir leider nicht zu Ohren gekommen!

Es hat sich aber alles von alleine erledigt, denn die Neuseeländer zogen sich am Morgen wieder zurück. Mit dem Fahrer des Schützenpanzers habe ich am Nachmittag gesprochen. Er erzählte mir: «Die Neuseeländer hätten den Posten lautlos überwältigt und sind dann in den Stützpunkt eingebrochen. Bei dem anschliessenden Tumult und der Schiesserei ist er,

auf dem Fahrersitz mit heruntergeklappter Rückenlehne schlafend, aufgewacht und sofort losgefahren!» Das war seine Rettung!

Alle im Stützpunkt sind gefallen und wurden teilweise im Schlaf überrascht. Leutnant Mellin, Leiter des Stützpunktes starb einen qualvollen Tod! Nur der Posten wurde nicht gefunden. Es wurde hinterher viel gelästert, weil der Kamerad etwas stotterte und bis er das Wort «Halt – wer – da?» heraus hatte, war er schon einkassiert! Aber das ist nicht bewiesen!

Leutnant Karl Mellin, geb. am 04.11.1908

Gefallen am: 06.07.1942 bei El Alamein

Erstbestattung: Tel el Eisa, 10-H-7

Grablage nach Umbettung: Ehrenstätte El Alamein, Gruft 5

Am 17.07.1942 wird Olt. Steffen verwundet und zum Hauptverbandsplatz gebracht. Jetzt werden wir wohl einen neuen Kompanie-Chef bekommen. Der wird sich sicherlich wundern, was von unserer Kompanie vor El Alamein noch übrig ist. Ich sitze immer noch am Abend in meinem Deckungsloch, das ich mir immer wieder neu buddeln muss, und zähle die Häupter meiner Kompanie-Kameraden auf und dann die Ausfälle. Wenn das hier vor El Alamein so weiter geht mit unseren Ausfällen, haben wir bald keinen mehr für die Siegesparade in Berlin, lästern die Kameraden!

Am 19.07.1942 bekomme ich das Eiserne Kreuz II. Klasse (EK-II) verliehen. Bei der Verleihung vor der Kompanie bin ich aber nicht dabei, denn man hatte mich mit einer Meldung zum Stab der 90 Leichten Afrika Division geschickt und ich kam nicht zur rechten Zeit zurück. Ich bekam es dann so nebenbei angesteckt.

Der neue Chef ist eingetroffen

Unser neuer Chef ist da und übernimmt vor El Alamein den trostlosen Haufen der Aufkl. Komp. 580 (mot). Hauptmann Friedrich Wilhelm Voss war 1. Ordonnanzoffizier bei GFM Rommel, vermittelt der auch in Afrika gut funktionierende Buschfunk. Mit Hauptmann Voss kommen auch neue Offiziere. Na, da wird wohl nun ein neuer Drill einziehen bei uns, die Kommandosprache wird auch schon lauter. Ein altes Sprichwort sagt ja schon: «Neue Besen kehren gut!»

Wir alten 580er stecken die Köpfe zusammen und diskutieren über die neue Führungsriege. Bis jetzt waren wir ein kleiner militärischer Familienbetrieb mit gegenseitiger Achtung der Dienstgrade und des Alters. Mir sind keine Disziplinarvergehen bekannt, wo der alte Chef einschreiten musste. Disziplin soll und muss in jeder Armee herrschen, doch jetzt sind wir nur noch ein Kommando- und Anschissbetrieb! «Dazu dieser undefinierbare Aufzug an Uniformen, jeder zieht das an, wozu er gerade Lust hat. Der reinste Zigeunerladen!

In diesen verlausten und verrotteten Haufen wird unser neuer Chef erst einmal Ordnung hineinbringen!», bekommen wir nun täglich zu hören! Ich habe auch keinen Namen mehr sondern bin nur noch «Melder», den man zu jeder Zeit durch das dickste Ari-Feuer schicken kann! Es läuft vorerst alles im Kasernenhofton ab und die alten 580er schalten auf stur!

Mit der Aufklärungsgruppe liegen wir eingegraben im Süden der El Alamein-Front und erhalten laufend Artilleriefeuer auf unsere Stellungen und die sturen 18 laden in rollenden Einsätzen ihre Bomben ab. Unser neuer Chef kommt im Ari-Feuer mit 2 Offizieren von Deckung zu Deckung springend an meinem Deckungsloch vorbei. Sie unterhalten sich laut, so dass ich jedes Wort mitbekommen kann über ihr raffiniertes Hüpfen von Deckung zu Deckung. Unser neuer Chef ist Artillerist und der Tommy muss sich schon etwas raffinierteres einfallen lassen, um ihn zu erwischen. Etwa 5 Meter seitlich von mir, liegt ein Kamerad in seinem Deckungsloch und regt sich mächtig über das Gequatsche, wie er sich ausdrückt, auP. Wir müssen doch alle das Ari-Feuer über uns ergehen lassen, ohne dass darüber viele Worte verloren werden. Wie oft bin ich schon wie ein Hase hakenschlagend mit einer Meldung durch das offene Gelände gefahren, wo die Granaten um mich herum einschlugen und die Kameraden mir aus der Ferne die Daumen drückten! Wenn man andauernd Gefahren ausgesetzt ist, macht der Landser kein grosses Gerede davon. Aber das werden die Herren Stabsoffiziere vor El Alamein auch noch mitbekommen! Wir freuen uns schon, wenn sie den Kompaniegefechtsstand mal so richtig mit Granaten eindecken, dass ihnen der Arsch auf Grundeis geht, auch wenn wir einen Teil davon abbekommen! Mein Gott, was ist aus uns nur geworden!

Einsam und verlassen in der Wüste

Ende Juli krebzen wir mit der Aufklärungsgruppe in der Nähe der Quatarra-Senke herum. Der Djebel Kalakh wurde von der Gruppe besetzt und unsere Spähtrupps und Sicherungen wurden nach Süden und Osten vorgeschoben. Eines Morgens, aus heiterem Himmel, wurden wir nach Norden in Marsch gesetzt. Etwas Schlimmes muss dort mit den Italienern passiert sein, genaueres wissen wir mal wieder nicht!

Mit meinem VW muss ich nun auch noch Feldwebel Otto Proksch mitnehmen. Das habe ich aber gar nicht gerne, denn nun bin ich nicht mehr mein eigener Herr im Fahrzeug und sein Feldbett muss ich auch noch im Wagen verstauen. Nach einiger Zeit streikt mein Motor und ein Opel-Blitz nimmt uns in Schlepp. Dann blockieren plötzlich die Hinterräder, ich hupe und der LKW hält an. Der Fahrer kappt kurz entschlossen das Abschleppseil und nun stehen wir mit dem kaputten VW in der Wüste. Auf mein Bitten, den Chef zu be-

nachrichtigen, hört der LKW-Fahrer schon gar nicht mehr hin. Mir wird gleich klar, von dem ist keine Hilfe zu erwarten! So ein Mist aber auch, zum ersten Mal stehe ich mit dem VW hoffnungslos in der Wüste. So wie ich nun den alten neuen Haufen kenne, nach dem Tod von Homeyer und der Verwundung von Steffen, holt uns hier keiner weg. In diesem Haufen ist sich nun jeder selbst der Nächste und die Kameradschaft geht zum Teufel! Proksch hält von einer kleinen Anhöhe Ausschau, aber kein Fahrzeug ist in weiter Runde zu erblicken. Jetzt ist guter Rat teuer! Verlassen wir den VW zu früh, schlachten ihn vorbeiziehende Einheiten aus und bleiben wir zu lange, verdursten wir in der Wüste!

Wir müssen erst einmal eine Bestandsaufnahme machen, was wir an Wasser und Verpflegung haben. 3 Tage halten wir es mit Einschränkungen aus, danach ist sowieso Zapenduster mit uns! Wir wollen aber erst einmal den Tag und die Nacht abwarten, vielleicht klärt sich alles von ganz alleine auf und unser Haufen kommt wieder zurück. Wir verbringen den Tag bei glühender Hitze und eine kühle Nacht ohne Freund und Feind. Deckungslöcher brauchen wir uns auch nicht zu graben, denn wir sind mit unserem kaputten VW keinen Schuss Pulver wehrt.

Am frühen Morgen kommen die «Sturen 18» schon an und fliegen direkt auf uns zu. Beide hocken wir uns in den Morgenschatten des VW, wollen wir doch ja keine nervösen MG-Schützen dort oben provozieren und genau über uns drehen sie nach Norden ab. Angst brauchen wir heute nicht zu haben, denn sie schmeissen ihre Knallerbsen nur dorthin, wo viele Fahrzeuge auf einem Haufen stehen. Ihr erster Angriff sollte wohl unserer Aufklärungsgruppe gelten. Pech gehabt dort oben, doch sie werden andere Opfer gefunden haben!

Heute am 2. Tag müssen wir etwas unternehmen. In einem Wasserkanister habe ich etwas braunes rostiges Wasser. Wir bauen uns eine Kochstelle, giessen das Wasser durch ein Taschentuch und kochen es in 2 Kochgeschirren ab. Als Brennmaterial haben wir Benzin und Kameldornsträucher. Proksch macht nun unseren Marschplan! Wenn heute und morgen nichts passiert, müssen wir morgen Abend loslaufen. Gut 30 Kilometer müssten wir in einer Nacht schaffen, legen uns am Tage in der grössten Hitze irgendwo hin und in der nächsten Nacht geht unser Marsch weiter.

So geplant marschieren wir am Abend bei tief stehender Sonne los. Proksch mit Mantel, Mütze, Rucksack und Stahlhelm. Ich mit Tropenhelm, Decke über der Schulter, 2 Feldflaschen mit Wasser und dem Lederkoffer, den mir meine Mutter zum Militär mitgab, statt Persilkarton. Die Sonne steht schon tief und ich muss zum erstenmal in Afrika einen Fussmarsch unternehmen und das kommt mir mächtig strapaziös vor, bin ich doch bisher als Meldefahrer keinen Schritt zu Fuss gelaufen. Nach längerem Fussmarsch im Wüstensand, sehen wir halb rechts vor uns einen englischen Panzer stehen, doch die Besatzung hat uns noch nicht gesehen. Verdammte Scheisse was nun? Wir bleiben erst einmal in Deckung und beratschlagen, was zu tun ist. Proksch entscheidet dann über unser Schicksal, trägt er

doch als Feldweibel für uns beiden Krieger die Verantwortung! «Gefangenschaft ist besser, als hier in der Wüste vor Durst zu krepieren!» So sein Kommentar!

«Mann oh Mann, sonen Schiet öwer ok!» denke ich: «Nun ist alles aus – finito – und ich kann an der grossen Siegesparade in Berlin nicht teilnehmen!» Proksch will Offizier werden, das ist dann ja auch vorbei! Fragend schaut Proksch mich nach geraumer Zeit an und sagt dann nur, – «nah?» Ich kann nur mit den Schultern zucken und erspare mir dadurch eine Meinungsäusserung! «Nah – los», sagt er, «bevor ich es mir anders überlege!»

Wir gehen durch den losen Sand langsam auf den englischen Panzer zu. Jetzt haben sie uns auch gesehen und 2 Mann kommen mit MP im Anschlag auf uns zu, um uns einzukassieren. Eigenartig, mir ist im Moment gar nicht nach Weltuntergangstimmung zu Mute und das hängt wohl mit unserer beschissenen, trostlosen Lage im Wüstensand zusammen.

Mit einem Ruck bleibe ich stehen und sage: «Die haben doch deutsche Uniformen an und die MP's sind auch deutsche!» Proksch ist Brillenträger und kann die Unterscheidung nicht gleich feststellen und meinte nur: «Das ist die Luftspiegelung und der Tropenkoller fängt immer im Kopf an!» Tatsächlich, deutsche Landser kommen auf uns zu und sind erstaunt, einen preussischen Feldweibel und einen einfachen Wüstenlatscher, statt Tommys vor der Flinte zu haben. Wir freuen uns natürlich, dass die Begegnung eine so erfreuliche Wendung genommen hat und gehen mit zu ihrem Panzer. Auf dem englischen Panzer hatten sie Balkenkreuze gemalt und er wollte nun einfach nicht wieder anspringen. Junge – Junge, da haben wir aber mal wieder Schwein gehabt, dass alles zu unserer Zufriedenheit ablief. (Ich nahm trotz allem an keiner Siegesparade teil, doch Otto Proksch wurde noch Leutnant).

Die Panzerbesatzung erzählte uns dann, dass ihr Beutepanzer nicht anspringt, weil die Batterie leer ist und sie bis zum nächsten Morgen warten wollten. Wenn die Batterie sich soweit erholt hat, dass der Motor anspringt, könnten wir mitfahren. Wir blieben die Nacht bei ihnen und am nächsten Morgen sprang der Motor tatsächlich an. Sie wollten nach Norden in ihre Werkstatt und wir fuhren bis zur Küstenstrasse mit. Dort entdeckten wir das taktische Hinweisschild von unserem Tross und unserer Werkstatt und waren wieder bei unserem Haufen. Mit einem LKW fuhren wir dann in die Wüste, haben mit vereinten Kräften den VW aufgeladen und in die Werkstatt gebracht.

Nach ein paar Tagen der Ruhe, ohne Artilleriefeuer und Bomben, bin ich mit dem reparierten Wagen wieder bei der Kompanie und melde mich beim neuen Chef zurück. Nun erhalte ich auch gleich meinen ersten Anschiss in Afrika! «Wo ich so lange gesteckt hätte, der Stab habe keinen Melder zur Verfügung gehabt, hätte mich unerlaubt von der Truppe entfernt und mich wohl hinten beim Tross gesonnt!» Au – weiha, das sind ja nun ganz neue Töne! Eine Rechtfertigung über den Ausfall des VW wird mir nicht erlaubt zu sagen

und ich komme einfach nicht zu Wort in diesem neuen Laden! «Hauen Sie ab und halten Sie sich zu meiner Verfügung!» waren die letzten Worte unseres neuen Chef s. Mit einer Kehrtwendung trotte ich von dannen, suche mir für meinen VW einen günstigen Platz, buddel mir mein Deckungsloch, haue mich hinein und denke: «Leckt mich doch alle am Arsch!»

Zum ersten Mal bin ich so richtig sauer auf den Kommiss! Die ganzen Schikanen in der Rekrutenzeit, das Schleifen, Anbrüllen, Robben, Strafexerzieren, Beleidigungen usw. haben mich nicht so getroffen, wie dieser unberechtigte Anschiss vor El Alamein!

Zur Zeit werden keine grösseren Aktivitäten unternommen und so buddeln wir uns mit den Fahrzeugen immer tiefer in das Erdreich ein. Das feindliche Artilleriefeuer und auch Tieffliegerangriffe bestimmen unseren Tagesablauf. Dafür bin ich weniger auf Achse, nur die ausdörrende Gluthitze macht uns sehr zu schaffen. Wir liegen fest und es geht einfach nicht weiter. Vor uns Alexandria, Kairo, der Nil und der Suezkanal und wir hocken in den trostlosen Erdlöchern und merken täglich, der Druck durch feindliches Artilleriefeuer und die Flugzeugangriffe werden immer stärker!

Nach El Daba zur Neuaufrstellung

Anfang August wird unser zusammengeschrumpfter kleiner Haufen aus den Stellungen gezogen und wir ziehen nach Norden in die Nähe von El Daba in Ruhestellung und zur Auffrischung. Wir bekommen Ersatz, der von Kreta herüber geflogen wird und jede Menge neue Fahrzeuge.

Aus dem kläglichen Rest der Kompanie wird eine Aufklärungs-Abteilung 580 (mot.) mit mehreren Kompanien gebildet. Mit den im Aufbau befindlichen Kompanien wird auch gleich ein neuer Drill eingeführt, denn man will die alten und neuen Wüstenlatscher zu einer schlagkräftigen Truppe formieren, verkündet unser Chef! Die Panzerbesatzungen erhalten erst einmal Karabiner zu Exerzierübungen, denn das Griffeklopfen und marschieren im Glied muss ihnen auch mal wieder beigebracht werden! Alle latschen lahm und undiszipliniert durch den Wüstensand! Das hört unter dem Befehl des neuen Chef auf, und ab sofort herrscht in der neuen Abteilung ein Rommelwind, verkündet man den alten 580ern!

Aber wie das so ist mit dem neuen Drill, die Einpeitscher fallen gleich auf die Nase. Der Ersatz kommt bei der grössten Hitze nach Afrika und die Neuen liegen gleich lang mit Sonnenbrand, Sonnenstich und Durchfall in der Gegend herum. Dann diese eintönige Verpflegung mit Dörrgemüse, Trockenkartoffel, AM, Corned beef, Knäckebrot, Tubenkäse usw. Dazu dieses brackige, salzige Wasser aus Kanistern oder Tankwagen, kilometerweit in der Hitze herangekarrt, widerstanden nur die alten 580er!

Für mich unerklärlich, verschwanden plötzlich sehr viele von den alten 580ern in den Lazaretten mit Gelbsucht, unheilbaren Geschwüren, Ruhr, Malaria, Fieberanfällen usw. Ein Jahr im Afrikaeinsatz ist manchen von uns so aufs Gemüt geschlagen, dass er auf ganz ausgefallene Einfälle kommt, den afrikanischen Kriegsschauplatz mit etwas Eigeninitiative zu verlassen! Hinter vorgehaltener Hand kreisen plötzlich Parolen durch die Reihen, wer viele Ölsardinen isst und das Öl trinkt, bekommt Gelbsucht und über das Lazarett winkt in der Ferne die Heimat! Ich will nun aber keineswegs ausschliessen, dass ich für Parolen keine offene Ohren hatte! Doch leider esse ich überhaupt keinen Fisch und kann nun an dieser Stelle über die Wirksamkeit der viel gepriesenen und diskutierten Möglichkeiten, einer schnellen Rückführung in die Heimat, keinen Kommentar abgeben! Während meines gesamten Einsatzes in Afrika war ich nicht einen Tag krank und konnte somit die ausgeklügelten Krankheitssymptome auf den Verbandsplätzen und Lazaretten nicht weiter verfolgen!

Für meinen VW ist nun ein junger Leutnant mitverantwortlich und kontrolliert Ölwechsel, Luftfilterwechsel usw. Ich soll alles in einem kleinen Heft fein säuberlich aufschreiben. Jetzt will er auch noch die technischen Unterlagen des VW sehen. Dabei habe ich den VW schon dreimal wechseln müssen. «Von dem letzten VW hat mein Vorgänger August die Papiere mit in sein Grab genommen», sage ich dem Leutnant, «soll ich die etwa ausbuddeln?» Das hätte ich aber lieber nicht sagen sollen, denn nun muss ich mir einen langen Vortrag anhören. Zum Appell hätte ich aber einen technisch, vorbildlich gewartetes Fahrzeug vorzuführen! «Herr Leutnant, wie und womit soll ich aber die Splitterlöcher zumachen, durch dessen Einschläge mein Vorbesitzer des VW ums Leben kam?» «Ja – Henning, das ist nun wirklich hier ein grosses Problem», und grinst mich dabei an! Der Leutnant war aber sonst ein Pfundskerl, er tat auch nur seine ihm aufgetragene Pflicht. Aus dem ganzen Appell wurde aber sowieso nichts, weil ich andauernd für den Stab fahren musste und zum Appell es so einrichtete, dass ich noch unterwegs war und erst nachdem alles vorbei war, wieder beim Stab eintrudelte! Man kann auch beim Kommiss Erfahrungen fürs Leben sammeln!

Wir bekommen täglich neue Offiziere. Viele von ihnen waren schon in Polen, Frankreich und Russland im Einsatz gewesen. Es waren sehr patente und verständnisvolle Offiziere dabei, doch auch sehr viele junge zur Überheblichkeit neigende Offiziere. So eine neue Aufstellung bringt sehr viel Unruhe und Hektik in eine Einheit. Als Meldefahrer werde ich nun mehr als Taxifahrer eingesetzt und dabei lerne ich sehr schnell viele der neuen Offiziere und Kompanie-Chefs kennen, wenn ich sie zu den einzelnen Besprechungen fahren muss.

Die Neuaufstellung bei El Daba hatte aber auch den Vorteil, wir konnten die Nächte mal wieder ruhig durchschlafen und uns von den bisherigen Strapazen erholen. Nur der englische UvD kam jeden Morgen und Abend mit 2 Aufklärern und schaute nach, wieweit

wir mit unserer Aufstellung schon sind. An einem Nachmittag schossen 2 Messerschmidt-Jäger einen Aufklärer über unserem Standort ab. Das feindliche Flugzeug kreiste ganz tief über unserem Standort und die Me 109 stürzten sich einzeln wie Habichte, schiessend auf den Feind, um danach gleich wieder hoch zu ziehen. Danach setzte die 2. Me 109 zum Sturzflug an! Unmittelbar in meiner Nähe, ging dabei ein ganzer Segen der einen Me 109 herunter, denn auf das Fussvolk unter ihnen, nahmen die beiden Jäger keine Rücksicht! Bei ihnen zählte wohl nur das Abschusskonto und was darunter passierte, geht niemanden was an! Der kanadische Pilot kurvte gekonnt zwischen unseren LKW hindurch und setzte zur Bauchlandung auf.

Taxifahrer in Afrika

Etwas ganz Neues konnte ich erleben, was ich bisher bei den alten 580ern nie gesehen oder erlebt hatte. Hauptmann Voss hatte ein grosses Zelt aufbauen lassen und darin fanden, wohl zum besseren Kennenlernen der neuen Offiziere, ab und an lustige Feiern statt. Mit meinem VW hatte ich dann um 22.00 Uhr vor dem Zelt zu stehen, um die angeheiterten und auch teilweise betrunkenen Offiziere in ihre Zelte bzw. Kompanien zu fahren. Oft musste ich stundenlang vor dem Zelt stehen und warten, bis die Herren aufbrachen oder vor dem Zelt in lange Diskussionsrunden traten. Ging es dann endlich los, hingen 6-8 Mann in und an meinem VW. Jeder wollte jetzt zuerst zu seinem Zelt, keiner wollte der Letzte sein und dann wieder andere wollten noch eine Spritztour mit mir machen. Wer so eine ausgelassene, angeheiterte Meute von jungen Offizieren in seinem Fahrzeug hängen hatte, weiss was ich auszustehen hatte! Diese Nachtfahrten kotzten mich mächtig an und ich versuchte nun, von dem Job eines Taxifahrers loszukommen!

Panzerschütze im 8-Rad Spähwagen

Mit den Stahnsdorfer Panzerschützen der neu gebildeten 1. Kompanie sprach ich über meine Verärgerung als nächtlicher Taxifahrer und die meinten sogleich: «Warum bist Du denn nicht schon längst bei uns in der Spähkompanie?» Olt. Kettler, den neuen Chef der 1. Kompanie, sprach ich auf einer Fahrt mit meinem VW an und trug ihm meine Bitte vor, in die 1. Kompanie versetzt zu werden. Er erkundigte sich nach meiner militärischen Ausbildung und wie er hörte, dass ich als Panzerschütze ausgebildet bin, sagte er: «Das werde ich sofort ändern!» Zwei Tage später bin ich Panzerschütze im 8-Rad-Spähwagen! Als Panzerschütze begann eine ganz neue Zeit für mich in Afrika. Längst nicht mehr so hektisch und dramatisch wie bisher als Meldefahrer.

Jetzt liess ich mich mal spazierenfahren und war nur noch für meine Waffen, der Kw 38, MG 34 und meine eigene MP und Pistole 08 zuständig.

Panzerführer war Uffz. Bruno Jarzombeck, genannt Bombeck aus Berlin, Fahrer war Hermann Jordan aus Stendal und ich als Schütze aus Mecklenburg. Leider weiss ich die Namen der Rückwärtsfahrer nicht mehr, weil sie so oft wechselten. Für die Verpflegung war immer der Rückwärtsfahrer verantwortlich und er schmierte auch die Stullen für die gesamte Besatzung. Unsere Verpflegung hatten wir immer in den staubdichten 2 cm Munitionskästen verpackt.

Als Meldefahrer war ich alleine für alles zuständig, fahren, tanken, reparieren, Verpflegung fassen usw. usw. Allerdings hat sich die Zeit als Meldefahrer viel stärker in meine Erinnerung von damals eingepägt, weil ich mehr eigenverantwortlich tätig war. Als Panzerschütze habe ich mich wohl mehr treiben lassen und wurde nur auf Spähtrupp und im unmittelbaren Einsatz aktiv. Jetzt war unser Kommandant für alles verantwortlich und musste auch für unsere Dickfälligkeiten seinen Kopf hinhalten! Wie dem auch sei, jede Zeit beim Kommiss hat seine Vor- und Nachteile!

Die Aufstellung war eines Tages vollzogen und es ging mit der neuen Aufklärungsabteilung 580 (mot.) wieder vor El Alamein in den Einsatz!

Die neue Abteilung setzt sich nun aus folgenden Kompanien zusammen:

- 1. Komp. 8-Rad und 4-Rad Spähwagen
- 2. Komp, ein Zug Panzergrenadiere auf SPW
ein Zug Panzerpioniere auf SPW
ein Zug Panzerjäger, 3,7 cm Pak
- 3. Komp. Panzerabwehr, 3 Züge je 2 Geschütze 5 cm Pak
- 4. Komp. Artillerie, 6 Geschütze 8,76 cm (engl. Beutegeschütze)
- 5. Komp. Artillerie, 6 Geschütze 8,76 cm (engl. Beutegeschütze)
- 6. Komp. Fliegerabwehr, 3 Züge, 2 cm Flak
- 7. Komp. Versorgungskompanie, Waffeninstandsetzung, Werkstattwagen, Trossfahrzeuge
Stab
1 Nachrichtenfahrzeug, Funkwagen-KFZ und 8-Rad-Funkwagen
1 leichter Aufklärungszug mit VW-Kübelwagen
1 Stabszug, VW-Kübel und Kfz-17

Es gibt neue Parolen

Mitte August 1942 meldeten sich die Kommandeure der AA-3, AA-33 und AA-580 bei GF Rommel und wurden durch diesen in die Absichten für die weitere

Kampfführung eingewiesen. Die Aufklärungsabteilungen waren mit Mannschaften, Fahrzeugen und Gerät notdürftig aufgerüstet worden und so zogen wir in den Süden der El Alamein-Front.

Immer neue Parolen kreisten durch die einzelnen Kompanien. Man sprach von Alexandrien, Kairo und dem Suezkanal. Dann kamen die Impfungen gegen Typhus und Cholera, dazu die bitteren Chinintabletten gegen Malariafieber, das alles hat ja was zu bedeuten! Mit unserer Abteilung ging es erst einmal in den Süden der El Alameinfront auf Sicherung der Südfront in Nähe der Quattara Senke und somit lief erst einmal alles recht ruhig an. Es war wohl die bekannte Ruhe vor dem grossen Sturm! Wir standen mit unseren Spähtrupps vor der Abteilung auf Sicherung und zogen uns bei einbrechender Dunkelheit in die Igelstellung der Abteilung zurück. Vor Sonnenaufgang mussten die Spähtrupps aber wieder auf Sicherung stehen.

In diesem gleichbleibenden Rhythmus begann mein Einsatz als Panzerschütze. Nur die Hitze, in Nähe der Quattara Senke, machte uns sehr zu schaffen. Die Panzerung konnte man in der Mittagshitze kaum anfassen. Beim Ghibli verdunkelte sich die Sonne etwas, doch der heisse Wind war um so unangenehmer. In der flimmernden Hitze über dem Erdboden, konnte man bei ankommenden Fahrzeugen nicht erkennen ob Freund oder Feind! Ein dunkles, flimmerndes Gebilde kam über den Erdboden auf uns zu und alle Waffen wurden darauf gerichtet. Bisher hatte unser Spähtrupp aber noch keine Feindberührung

Unser Panzerspähtrupp

Drei Tage stehen wir nun schon mit zwei 8-Rad Spähwagen auf Sicherung in einem hügeligen, schlecht einsehbaren Gelände auf Sicherung. Einer von uns hat immer Wache und wir wechseln uns bei der Hitze nach einer Stunde ab. Die anderen dösen apathisch vor sich dahin, es wird auch kaum ein Wort gesprochen. Nur der Funker hat ein hartes Los, denn er muss am Klapperkasten sitzen.

Unsere Aufgabe als Spähtrupp ist weniger der Kampf, sondern die gestellte Sicherungsaufgabe und das rechtzeitige Durchgeben von Meldungen an unsere Abteilung, Division und Armee, um vor Überraschungen des Gegners, schnell Gegenmassnahmen einleiten zu können. Die Aufgaben ändern sich natürlich beim Vor- oder Rückmarsch!

«Ihr seid das Auge und Ohr der Division», wurde uns als Rekruten in den Kasernen eingehämmert. «Wer hat wen – was – wie – wo gesehen», mussten wir immer wieder auswendig lernen!

Der 8-Rad-Funk-Pz. Spähwagen unseres Spähtruppführers hat eine grosse Rahmenantenne und einen 80-Watt-Sender mit einer Reichweite von etwa 150 Kilometern, bei guten

Geländeverhältnissen und Wetterbedingungen. In unserem 8-Rad-Pz. Spähwagen haben wir und auch der Funkwagen, ein Funksprechgerät, das sogenannte «Bord-zu-Bord-Sprechgerät», mit Kehlkopfmikrofon und einer Reichweite von 8-10 Kilometern. Während meines Einsatzes in Afrika und auch später bei der Pz-Aufkl.-Lehr-Abteilung in Frankreich, haben wir es auf Spähtrupp nie benutzt. Es hätte uns mit den vielen Strippen, Gummiohrpolstern, dem Kehlkopfmikrofon und dem Umschalter vor der Brust, beim eventuellen schnellen Ausbooten aus dem Panzer zu sehr eingeengt.

Seit dem Morgengrauen stehen wir, an einem anderen Abschnitt der Südfront, als «stehender Spähtrupp», wieder auf Sicherung. Mit äusserster Vorsicht nähern wir uns immer unserem bekannten Standort auf einem kleinen Hügel. Ebenfalls auf einem kleinen Hügel in 3 bis 4 Kilometer Entfernung hat sich der englische Spähtrupp eingerichtet. Wir merken sofort, dort ist heute ein anderer Spähtrupp aufgezogen, denn sie verhalten sich anders als unsere alten Freunde. Bei denen fing Billy, so nannten wir den Teekoher, immer gleich mit der Teeaufbereitung an. Diese jetzt sind noch etwas verunsichert und beäugen uns erst einmal sehr lange. Doch dann fangen auch sie an, sich auf dem Hügel für den Tag einzurichten.

Junge Offiziere von den Pionieren, die aus Russland zu uns kamen, wollten zu gerne in der Nacht, wenn die Spähtrupps einrückten, dort drüben Minen verlegen. Doch darauf hat sich unser Chef, Olt. Kettler und auch unsere Spähtruppführer nie eingelassen. Mir ist auch nie zu Ohren gekommen, dass sich deutsche oder englische Panzerspähtrupps auf so eine hinterhältige Art bekämpften. Es gab ja auch reichlich andere Möglichkeiten, sich mit Granaten und Bomben die Köpfe blutig zu schlagen. Allerdings sind wir am Morgen immer sehr vorsichtig auf unseren Standort gefahren und beäugten sehr aufmerksam die Gegend auf eventuelle Veränderungen. Man kann ja nie wissen, was in den Köpfen der anderen Seite vorgeht und in Kriegszeiten ist doppelte Vorsicht geboten!

Langsam beginnt die Tageszeit. Die Sonne steigt am Firmament und die Luft flimmert von der Hitze über dem Erdboden. Der heisse Wind treibt Windhosen durch die Wüste und ihre Trichter reichen bis in den hellblauen Himmel. Den Spähtrupp können wir in der flimmernden Luft dort drüben nicht mehr sehen. Erst am Abend, wenn die Sicht besser wird, können wir unsere Spezis von der anderen Seite wieder ausmachen. Es herrscht wieder eine unglaubliche Hitze und wir denken mit Wehmut an die Zeit der Neuaufstellung bei El Daba zurück, denn dort hatten wir etwas Seewind und somit leichte Kühlung vom Mittelmeer. Es beginnt um 9.00 Uhr und die Tortur hält bis 18.00 Uhr an. Keiner mag sich bewegen und wir schleichen unter unser kleines Zeldach, das wir seitlich an unseren Panzer befestigt haben. Im ruhigen Sitzen kann man sehen, wie an den Armen und Beinen sich Schweissperlen bilden und bei einer bestimmten Grösse herablaufen, andere Schweissperlen in sich aufnehmen und so ein kleines Rinnsal an den Gliedmassen erzeu-

gen. Die Feuchtigkeit steht zwischen den Fingern und Zehen, mit Sand vermischt bilden sich dort Entzündungen. Hemd und Hose scheuern auf der Haut, so dass man sich immerzu jucken muss. Dem Tommy-Spähtrupp dort drüben wird es nicht anders ergehen. Nur, sie haben mehr Obst und Südfrüchte und vor allem Mineralwasser bei sich. So langsam machen wir uns für den Abmarsch fertig und verstauen unsere Sachen. Auf der Gegenseite ist jetzt auch Bewegung zu erkennen und die Kommandanten beäugen sich noch einmal intensiv durch ihre Ferngläser. Dann heisst es endlich «marsch» und wir setzen uns zu unserer Abteilung ab. Dort heisst es nun auftanken, Verpflegung fassen, Post empfangen und vor allem noch eine Mütze voll Schlaf zu nehmen, denn vor Sonnenaufgang muss der Spähtrupp wieder auf Sicherung stehen!

Das Sechstagerennen

Heute am Sonntag, dem 30. August sind wir nicht auf Sicherung gefahren. Alle Panzer-Spähtrupps sind bei der Kompanie und es beginnt eine rege Tätigkeit mit Auftanken, Verpflegungsausgabe für mehrere Tage usw. usw. Besprechungen der Spähtruppführer beim Chef, Olt. Kettler, nehmen kein Ende. Das hat etwas zu bedeuten, aber wir sind noch nicht informiert. Langsam lichtet sich aber das Geheimnis, denn wir sollen durch die El Alamein-Stellung stossen und den Gegner einkesseln. Ich werde losgeschickt Kartenmaterial vom Stab zu holen und blättere gleich mal etwas darin herum und finde Kairo und Alexandrien darin. Unserer Besatzung kann ich schon mal das angepeilte Ziel bekanntgeben. Hoffentlich klappt alles und unsere Gedanken kreisen schon bis nach Kairo und zum Suezkanal!

Am Abend und bei mond heller Nacht geht es los zum Sammelpunkt. Pioniere und Panzer brechen durch das Minenfeld und im Morgengrauen sollen wir mit unserer Aufklärungsabteilung durch das aufgebrochene Minenfeld hindurch und schnell Raum gewinnen. Es klappt aber wohl nicht wie geplant, denn wie es hell wird, stehen wir immer noch vor der Einbruchstelle. Erst am Nachmittag fahren wir durch das geräumte Minenfeld. Seit den frühen Morgenstunden sind die feindlichen Flugzeuge über unseren Einheiten und es fallen in rollenden Einsätzen Bomben. Wo sind verdammt, denn nur unsere Jäger geblieben? Mit dem Aufklärungsverband sind wir für die Flankensicherung nach Südosten unseres Vormarsches zuständig und stehen nicht unmittelbar im grössten Abwehrfeuer des Gegners, wie unsere beiden Panzerdivisionen, links und nordwestlich von uns. Mit unserer Abteilung rollt es aber nicht recht vorwärts, denn wir gewinnen kaum an Raum.

Kaum setzt die Dämmerung ein, ist die Royal Air Force über uns. Die Flugzeuge stecken, unmittelbar neben uns, mit Leuchtfallschirmen ein Rechteck ab und dort hinein fal-

len die Bomben. Mit lahmen Krähen kommen sie sogar an und schmeissen ihre Bomben in das abgesteckte Zielgebiet. Wir können die Flugzeuge am hellen Sternenhimmel fliegen sehen. Dort unten muss die Hölle auf Erden sein! Unbegreiflich für mich ist, das unsere Flak nicht auf diese Flugzeuge schießt. Das DAK steckt den Kopf in den Sand und lässt sich ohne Gegenwehr kaputtbomben!

Am nächsten Morgen fahren wir mit der Abteilung wieder etwas weiter vor, aber es rollt und «rommelt» nicht so richtig. Um die Mittagszeit fahren wir mit unserem Spähtrupp etwas zügiger vor der Abteilung. Unser 8-Rad fährt etwas versetzt rechts vom Funkwagen, in einem Abstand von ca. 20 bis 30 Metern. In Abständen wird kurz gehalten – beobachtet – und weiter geht es bis zum nächsten Halt. Ich habe meine Waffen entschert und beobachte das Gelände durch die Optik, so gut es eben im fahrenden Panzer geht.

In der Ferne fallen mir so gleichmässige Steinhaufen auf und ich mache Bombeck, unseren Kommandanten, darauf aufmerksam. Schon blitzt es bei den Steinhaufen auf und ich rufe «Pak von vorn!» und drücke die Fussspitzen durch. KwK und MG ballern ziellos in die Gegend! Hermann Jordan, unser Fahrer der alte Fuchs, hatte die Steinhaufen schon länger im Auge und zieht sofort den Panzer im scharfen Bogen rechts herum zurück. Meinen Turm schwenke ich über 9.00 Uhr auf 6.00 Uhr, doch ein Schiessen mit der 2 cm KwK lohnt nicht mehr.

Bombeck ruft den Rückwärtsfahrer aufgeregt zu: «Mensch – mach Deine Klappe dicht!» Der hatte in der ganzen Aufregung vergessen, seinen Sehschlitz zu schliessen! Mit 80 Km/h rauschen wir zurück und treffen uns mit dem Funkwagen in einer Senke. Hermann klettert sogleich vorne aus dem Panzer, denn er hatte ein verdächtiges Geräusch vernommen und ein guter Panzerfahrer hört ja bekanntlich die Flöhe husten in seinem Fahrzeug! Dann ruft er: «Kuckt Euch mal diese verfluchte Scheisse an!» Ein 4 cm Pakgeschoss war vorne links, zwischen den ersten beiden Rädern in die Radverkleidung mit Hermanns Packtasche eingeschlagen, quer durch den Panzer gefegt und durch die rechte Radverkleidung mit meiner Packtasche wieder ausgetreten. Ein glatter Durchschuss! Beim Austritt des Geschosses ist die rechte Klappe der Radverkleidung weggeflogen und meine gesamte Packtasche ist verschwunden. Verfluchte Kiste, nun ist meine ganze Garnitur mit Leibwäsche weg und ich habe nur noch das, was ich auf dem Leib trage.

Hermann untersucht weiter sein Fahrzeug und stellt fest, das Geschoss ist quer durch seinen niedrigen Fahrersitz gefegt. Heiliges Kanonenrohr, haben wir ein Schwein gehabt! Bombeck mit seiner Berliner Schnauze, immer vor weg, hat als erster den Schrecken überwunden und sagt nun zum Fahrer: «Hermann, 4 cm höher und Du ruderst auf dem Bauch bei der Siegesparade an Adolf vorbei und in Anerkennung Deiner Verdienste in Afrika, hätten sie Dir ein Scheisshaus mit seitlichem Ein- und Ausgang gebaut!»



*Kühlwasser wird
in italienische
Fiat-LKWs einge-
füllt.*



*Deutsche und Italiener an
einer der so kostbaren
Wasserstellen.*



*Ein deutscher Sprit-
LKW wurde getroffen.*

*Unser Beute-Chevrolet
überquert die Bahnstrecke
Bengasi-Alexandria.*



*Feindliche Artillerie-
Einschläge*



*Die Bedienung einer
5cm-Pak liest die
Oase-Zeitung.*





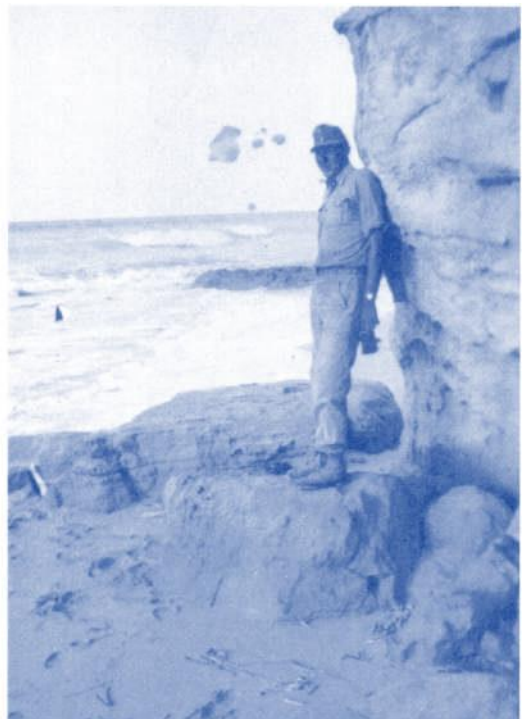
Feindliche Artillerie-Einschläge



Abfüllen von Wasserkannistern und Wasserbehältern



Mein kleiner Freund Mohammed aus Sfax steht an einer englischen 10 Pounder-Haubitze.



Ofw. Heinz Helms blickt aufs Mittelmeer.

*Ein nächtlicher
Bombenangriff
zerstörte einen VW
Im Hintergrund steht
ein Beute LKW*

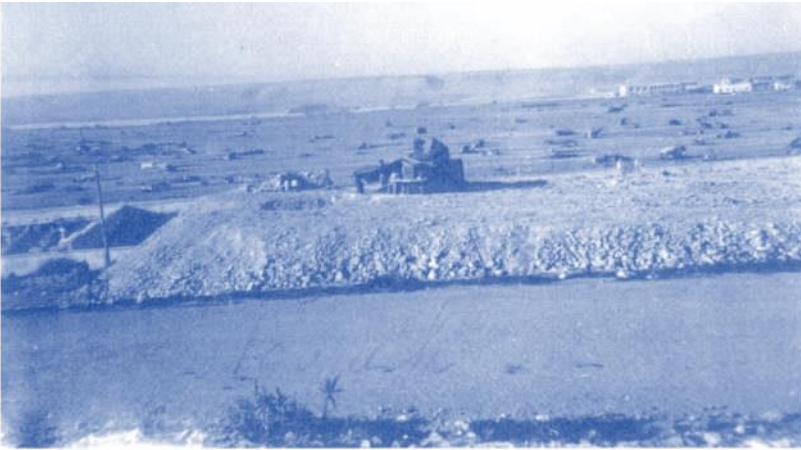


*Von Stukas zerstörte Fahr-
zeuge im Felsenest Bir
Hacheim. Links steht mein
VW mit engl. Flagge.*



*Die Kompanie ist
angetreten zur
«Filzlausparade».*





Die Serpentina des Sollum-Passes haben wir geschafft. Hinter meinem VW steht ein schwerer LKW



Bunkerähnliche Bauten stehen im Felsenest Bir Hacheim.



*Von der Kompanie verlassen in der Wüste.
Henning beim Abkochen von rostigem Kanisterwasser.*



*Mein VW hat einen Getriebeschaden. Weit und breit
ist kein Fahrzeug – weder Freund noch Feind – zu sehen.*



*Mit 2 Feldflaschen, Lederkoffer, Decke u. Tropenhelm bin
ich am Abend fertig zum Abmarsch durch die Wüste.*



*Nach zwei Tagen des vergebli. Wartens, entschliesst sich
Feldwebel Otto Proksch zum Marsch durch die Wüste.*



An der Bahnlinie Bengasi – Alexandria



Englischer Artillerie-Überfall



*Vor El Alamein stehe ich mit meiner engl. Lederweste,
neben mir steht Kommandant Bruno Jarzombeck.*



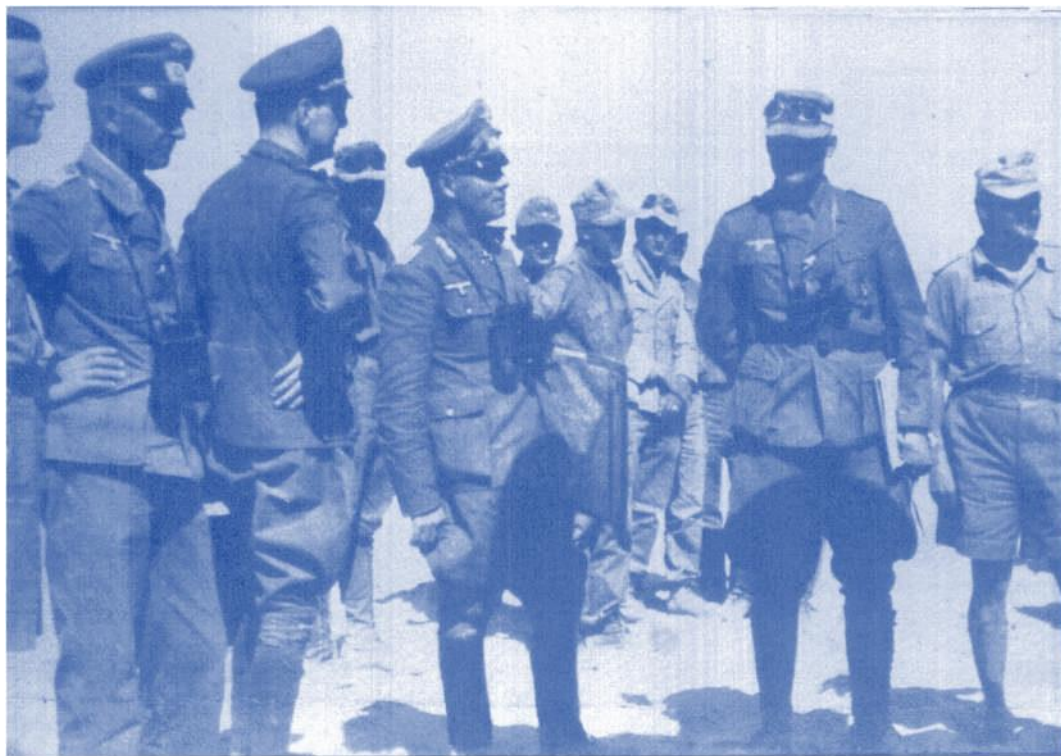
Ofw. Helms steht an einer Wegegabelung.



Heimurlaub, April 1943



*Gefr. Horst Wedeleit, mein bester Freund in der
Kompanie, gefallen am 28.06.1942 bei Marsa Matruk.*



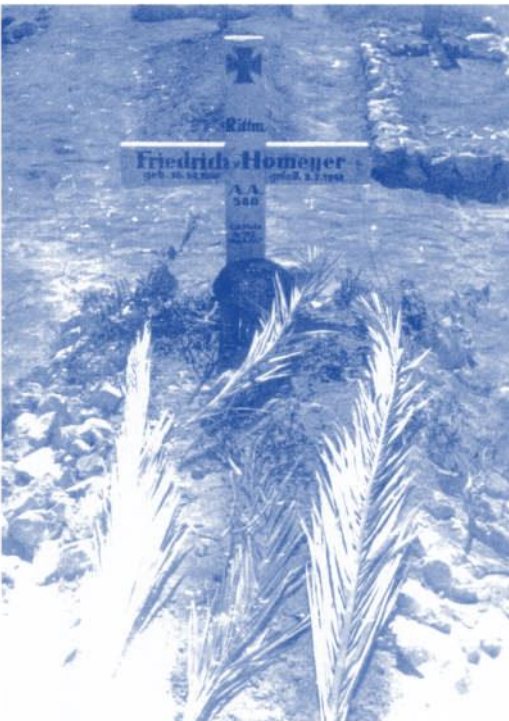
Von links: Unbekannter Soldat, von Homeyer, Westphal, Rommel und andere Offiziere



*Rittmeister Friedrich von Homeyer,
Ritterkreuz 06.07.1942 posthum*



*Friedrich von Homeyer arbeitete vor dem Kriege
u.a. an der deutschen Botschaft in Kairo.*

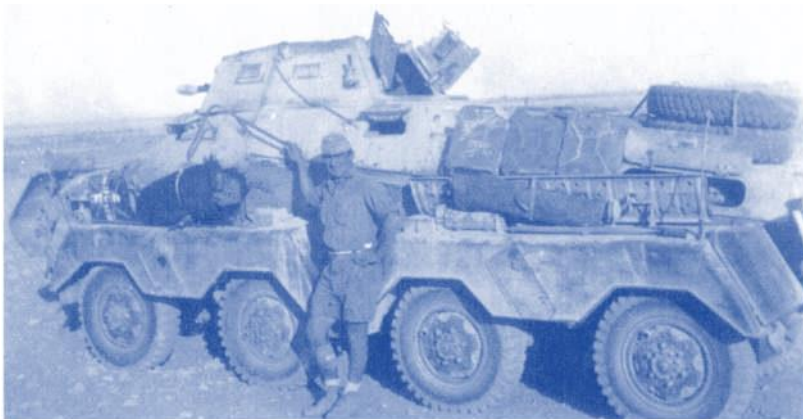


*Das erste Grab von Rittmeister Friedrich v. Homeyer,
mit seiner Mütze, Gefallen 03.07.1942 vor El Alamein.*



*Nach dem Krieg in Afrika wurde das Grab v. Homeyer durch
Engländer mit einem neuen Grabkreuz versehen.*

Ein 8-Rad Panzerspähwagen kehrt von der Feindfahrt zurück.



*Eine abgekämpfte Besatzung.
Von links: Witzoky,
Kunth und Spilles*



*Ruhetag.
Auf dem 8-Rad kann
man auch Wäsche
trocknen.
Von links:
Spilles und Kunth*



Zwei 8-Rad Spähwagen
sind vom Einsatz zu-
rück.



Im Spähtrupp zu-Sich

Die Verpflegungskiste
wird geöffnet. Von links:
Karl Witzoky, Johannes
Kunth, Josef Spilles, Karl
Neufeld



Ein Ruhetag. Von links: K.
Witzorky, J. Kunth, J. Spil-
les, O. Eienning



Waschtag in der Wüste.
Witzorky und Spilles beim
auswringen ihrer Wäsche
über der Waschkiste.



Spilles und Kunth haben
eine Schlange gefangen.
Rechts: Spähtruppführer
Gerhard Böttcher



Henning und der Fahrer
Hermann Jordan vor der
aufgeklappten
Verpflegungskiste.



*Vorwärts- und
Rückwärtsfahrer
wechseln einen
Reifen am 8-Rad.*



*Unsere vier gefangenen
Südafrikaner helfen unse-
rem Küchenchef.
In der Mitte steht der
lange Helms.*



*Neugierige Araber
betrachten einen
Panzerspähwagen.*



*Henning im Plausch mit
Hermann Jordan.
Zwischen den Vorderrädern
sieht man den Pak-Treffer.*



*Die Besatzung hatte Glück,
eine engl. 4cm-Pak durch-
schoss den 8-Rad glatt.*



*Das Wrack eines SPW mit
2,8cm-Panzerbüchse
unserer Kompanie.
Rechts: Günter Stock*





Das 2cm-KWK-Rohr muss mal wieder gründlich von innen gereinigt werden. Mit Zugkette: Otto Henning



Hermann reicht das 2cm-Rohr nach oben. Nach jedem



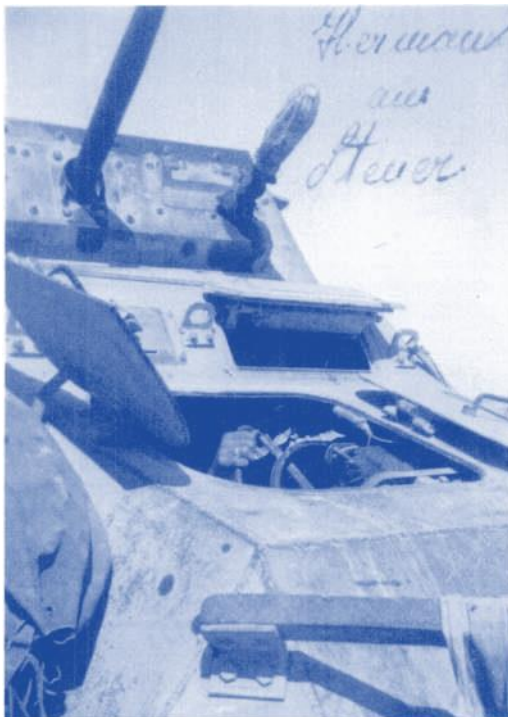
Panzerschütze Henning setzt das gereinigte



Heming am 8-Rad. Durch Pak-Durchschuss ist meine Packtasche herausgeflogen.



Auf dem Turm sitzt Kommandant Bruno Jarzombek, vor unserem Spähwagen steht unser Fahrer Karl Schlimpen.



Unser Fahrer Hermann Jordan sitzt am Steuer des 8-Rad Spähwagen.



Otto Hemming als Panzerschütze im Turm des schweren 8-Rad Panzerspähwagen vor El Alamein.

Unser Spähtruppführer hat in der Zwischenzeit die Meldung abgesetzt, dass wir auf eine feindliche Stellung mit eingegrabenen 4 cm Selbstfahrlafetten gestossen sind, ein 8-Rad einen Paktreffer erhalten hat, aber weiterhin einsatzbereit ist! (Von dem Eintrittsloch und dem Austrittsloch des Geschosses habe ich Fotos).

Im nächtlichen Bombenhagel

Vorgewarnt über die Bombenangriffe der letzten Nacht, suchen wir uns am späten Nachmittag einen Stellplatz im Kompaniebereich, wo wenig Fahrzeuge stehen. Der Platz findet unsere allgemeine Zustimmung und der Tommy wird sich wohl andere Opfer suchen müssen. Am Abend rollt dann eine italienische LKW-Kolonnie in unseren Stellraum. Bombeck lässt seinem Wutausbruch über die «Itacker» freien Lauf und flucht wie ein Rohrspatz! In die Runde blickend, ist es nun doch wohl besser, wenn wir uns Deckungslöcher schaufeln. Der Boden ist aber so steinig, dass wir es nicht schaffen, 4 Deckungslöcher mit der Picke zu schlagen. Bombeck lässt nun eine Mulde herrichten, in die wir uns alle zur Not hineinlegen können. Wir sammeln Steine und schichten sie zusätzlich am Rand auf. Beim beginnenden Sonnenuntergang laufen dann sehr viele Italiener mit Decken, Schaufel und Spaten und ihrem lauten Diskutiergehabe, an uns vorbei. Wir schauen ihnen von unserem Panzer herab nach und denken, die machen jetzt wohl ihre Kompanieversammlung, weil sie am Tage wegen der Tiefflieger nicht dazu kämten.

Kaum ist es dunkel geworden, hören wir in der Luft schon die ersten Flugzeuge sich nähern. Dann macht es «Klack» über uns und die Gegend ist hell erleuchtet. Wieder «Klack – Klack» und es wird taghell um uns herum. Wir peilen alle aus den Sehschlitzen des Panzers und merken, Mamma mia, die stecken über uns ein Rechteck ab und schon fallen und krepieren die ersten Bomben in unmittelbarer Nähe. Wir wissen nicht so recht was wir machen sollen, bleiben wir im Panzer oder verkriechen wir uns alle in diese Scheiss Steinmulde? Es kracht und wummert mörderisch, alle Luken und Sehschlitze sind dicht verrammelt. Es wird immer schlimmer mit den Detonationen und unser Panzer schaukelt in der Federung wie ein Schiff im Sturm! Unser Kommandant ruft plötzlich: «Alle raus» und wir springen zu Viert kopfüber in die Steinmulde. Um uns herum Detonationen – Stahlsplitter – Steinsplitter – Feuer – Rauch – Staub! Ich liege in der Steinmulde und halte mir mit beiden Händen die Ohren zu und den Mund etwas geöffnet, damit mein Trommelfell nicht platzt! Jetzt nur nicht durchdrehen, etwa aufspringen und weglaufen, das wäre gleich unser Ende. Unseren Rückwärtsfahrer halten wir in unserer Mitte fest, damit er uns nicht stiften geht, denn er ist junger Ersatz und nun gleich im grössten Schlamassel!

Wir können die Flugzeuge über uns am hellen Sternenhimmel fliegen sehen und einige

hören sich an wie alte Nebelkrähen. Einer von uns sagt: «Das hört sich an, als nehmen die Piloten die Hand vom Gashebel und schmeissen danach die Bomben mit ihren Händen heraus!» Aber mit dem geht wohl die Phantasie schon durch, angesichts unserer Scheiss-situation!

Es ist aber auch zum verrückt werden, keine Flak schiesst auf diese Flugzeuge und wir regen uns mächtig darüber auf, wie wir hier so ohne Gegenwehr zerbombt werden! Weiss der Teufel, was die Itacker alles auf ihren Fahrzeugen geladen haben. Die munitionsbeladenen Fahrzeuge fliegen mit einem grossen Knall auseinander und verstreuen nicht explodierte Granaten in die Gegend. Andere verbrennen mit einem gewaltigen Feuerschein und dann sehen wir Fahrzeuge, die brennen still vor sich hin, so als schämen sie sich, nicht mit Leuchtmunition, in verschiedenen Farben, den gespenstischen Himmel illuminieren zu können!

Die Nacht will einfach kein Ende nehmen! Im Morgengrauen ist dann plötzlich Ruhe über uns und wir horchen in den Himmel. Tatsächlich, die Flugzeuge sind verschwunden und rundherum brennen immer noch Fahrzeuge. Wir springen schnell in unseren 8-Rad, um wenigstens noch eine Stunde schlafen zu können. Aus Erfahrung wissen wir, in der Frühe, nach der ersten Bestandsaufnahme über den angerichteten Schaden, geht die Fah-rerei weiter!

Dann hören wir Stimmen herankommen und Bombeck schaut oben aus dem Turm. Er ruft aufgeregt: «Das müsst Ihr Euch ansehen, die Knickerbockerheinis kommen zurück!» Wild diskutierend kommen die Italiener zurück zu ihren Fahrzeugen. Sie zetern und lamentieren über das Elend, das über sie hereingebrochen ist mit den vielen kaputten Fahr-zeugen. Jetzt wissen wir auch endlich, warum sie alle an uns vorbeiliefen. Sie sind in die menschenleere Wüste gelaufen. Haben sich ein Loch gebuddelt und zugeschaut, wie ihre Fahrzeuge zum Teufel gingen. Wir regen uns mächtig darüber auf, dass die Italiener ihre Fahrzeuge so dicht auf einen Haufen stellen, sie danach verlassen und alles der Vernich-tung preisgeben! Dann stehen plötzlich zwei kleine Italiener an unserem Panzer und jam-mern herzerreissend zu uns herauf: «Kammerada – macchina – rotto – no – mangiare – no acqua!» Dabei zeigen sie mit ihren Händen, dass sie Hunger und Durst haben. Unser Kommandant sagt daraufhin zum Rückwärtsfahrer: «Los, gib den armen Itackern etwas zu essen und zu trinken!» Wir diskutieren aber munter weiter, erst karren sie alles auf einen Haufen, lassen sich alles kaputt schmeissen und nun fressen sie sich auch noch bei uns durch!

Nur unser alter Fahrer Hermann hat Gegenargumente, denn er ist schon über 30 Jahre alt und der ruhende Pol in unseren mitunter hitzigen Debatten. Er kann unsere ganze Er-regung nicht verstehen und sagt: Hört mal zu ihr Klugscheisser: «Wenn die Italiener bei ihren Fahrzeugen geblieben wären, was hätte das wohl für einen Sinn gehabt und für ihre Armee welchen Nutzen? Dann hätten sie gleich neben ihren kaputten Fahrzeugen, ihre toten Kameraden begraben können! Ja, wenn sie sich verteidigt und auf die feindlichen

Flugzeuge geschossen hätten mit allen verfügbaren Waffen, könnte ich es noch verstehen. Aber sie wurden ja wie wir wehrlos zerbombt!» «Aber wir bleiben doch auch bei unseren Fahrzeugen», halten wir ihm entgegen. «Ja», sagt er «wir mit unserem preussischen Kadavergehorsam sind auch nicht viel besser, haben im Loch gelegen, das Vaterunser gebetet und uns die Ohren zugehalten! Wenn unser Fahrzeug zerbombt worden wäre oder gebrannt hätte, was glaubt Ihr wohl was wir dann gemacht hätten? Auch wir wären in die Wüste stiftend gegangen und wer weiss, wer das von uns überstanden hätte! Wir haben heute Nacht nur einen ungeheuren Dusel gehabt!»

«Schnauze jetzt!» unser Kommandant unterbricht die Debatte über Feigheit und Tapferkeit! Schnell noch eine Mütze voll Schlaf nehmen, bevor es weitergeht!

Kurz danach werden wir schon wieder durch feindliches Artilleriefeuer geweckt. Verfluchter Mist, die ganze Nacht kein Auge zubekommen und nun geht die Knallerei schon wieder weiter. Unsere 1. Kompanie hat bei dem nächtlichen Bombenangriff viel Glück gehabt, weil wir sehr weit auseinander standen und ein Teil der Kompanie ausserhalb des Zielgebietes stand. Nur die Italiener hatten ihre Fahrzeuge ja sehr dicht aufgefahren und dort sieht es bei Tage wüst aus. Überall stehen ausgebrannte Fahrzeuge und dazwischen lamentierende Italiener! Sie können einem jetzt aber auch leid tun in ihrem Unglück, das in der Nacht über sie hereinbrach!

Wir essen schnell etwas, die Spähtruppführer sind alle beim Chef zur Besprechung. Kurz danach setzen wir uns einzeln mit den Spähtrups ab, in die alte Gegend zur Sicherung der Südflanke. Mit Kairo und Suez ist es in die Hosen gegangen, dabei hatten wir uns schon so auf das Badevergnügen gefreut! Nach genau 6 Tagen sind wir wieder in unserer alten Stellung. Mit unserer Abteilung bleiben wir im September der Aufklärungsgruppe unterstellt zur Sicherung der Südflanke. Wieder stehen wir mit den Spähtrups auf Sicherung und das tägliche Allerlei beginnt in der Hitze von Neuem!

Die Militärjustiz mahlt langsam

Eines Tages werden wir wieder der 90. Leichtsinnigen unterstellt und ziehen in den Norden der El Alamein Front. Die Front war wieder erstarrt und somit konnten wir uns nun wieder mehr unseren Aufgaben in der Kompanie, den Fahrzeugen, der Waffen- und vor allem der erforderlichen Körperpflege widmen. Es war auch nicht mehr so heiss hier oben in Nähe der Küste.

Unser Kommandant «Bombeck» wie er von allen in der Kompanie und Abteilung genannt wurde, war «Hans Dampf in allen Gassen!» Bruno Jarzombeck hatte in allen Kompanien seine Eisen im Feuer und hielt sie als echter Berliner auch immer am Lodern. Gab

es etwas zu feiern, Bruno war als Stimmungskanone immer dabei. Mit Bruno war in der Etappe immer etwas los und wir hatten unseren Spass und so manche frohe Stunde mit ihm.

Eines Tages muss Uffz. Jarzombeck zum Rapport mit Stahlhelm beim Kommandeur antanzen! Es geht wie ein Lauffeuer durch die Kompanie. Wird Bombeck befördert oder erhält er wegen seines Organisationstalentes eine Auszeichnung? Mit Spannung wird Bruno zurückerwartet, es knistert in der Kompanie vor Neugierde und wir halten schon Ausschau nach Bruno, denn es dauert lange bis er kommt. Vielleicht feiert Bruno mit dem Kommandeur seine Beförderung? Bei Bruno ist ja alles möglich!

Bombeck kommt mit todernstem Gesicht zurück und wird von uns bestirmt, was los ist. Erst will er nicht so recht raus mit der Sprache, aber dann erfahren wir, Bruno muss 4 Wochen Bau in der Kompanie abbrummen! Die Militärjustiz hat ihn bei uns in der Abteilung aufgespürt! Sein Bau rührt noch von Griechenland her und Bruno glaubte schon, der Wüstensand würde alles fein säuberlich zudecken. Er muss nun jeden Abend bei unserem Kompaniechef antanzen, sich ein Deckungsloch graben und die Nacht darin verbringen. Wenn in der Nacht ein Bombenangriff erfolgt, darf er sein Loch verlassen, zu uns kommen und sein Kommando über den Panzer übernehmen! Am ersten Tag nach seiner Urteilsverkündung war mit Bruno nicht viel los, er verkroch sich im Panzer und machte alle Luken dicht. Am nächsten Tag war er aber schon wieder der Alte und nahm alles nicht so tragisch. Wer es hören will, dem erzählt er nun lang und breit seine tollen Erlebnisse aus Griechenland!

Hermann Jordan erkrankt an Gelbsucht, kommt ins Lazarett und wir bekommen als neuen Fahrer Karl Schlimpen aus Trier. Jetzt bin ich der Einzige von den alten 580ern in unserem Panzer. Die Abteilung besteht nun zum grössten Teil aus mir unbekanntem Kameraden und ich bin schon froh, wenn ich mal einen alten 580er finde, mit dem ich mich etwas ausquatschen kann.

Eines Tages sehen wir etwas entfernt einen Panzer IV stehen und die Besatzung macht so untypische Arbeiten am Panzer. Ich beobachte sie schon eine ganze Weile und nun doch neugierig geworden, sage ich zu unserer Besatzung: «Ich gehe mal rüber und sehe mir die Sache aus der Nähe an, was die dort eigentlich anstellen!» Beim Näherkommen erkennt mich die Besatzung sofort, denn wir waren zusammen in den Berliner Schulen Tilsitter- und Memelerstrasse gewesen, bevor wir nach Afrika ausrückten. Sie erzählten mir dann, dass ihr Panzer am Turmkranz einen Treffer bekommen hat und ihr Leutnant dadurch gefallen ist. Am Turmkranz sehe ich daraufhin, genau vorne ein halbrundes Loch. Das Geschoss hat beim Aufprall dem beobachtenden Kommandanten den Kopf zerrissen. Nun sind sie dabei und müssen das ganze Blut von den Panzergranaten und aus dem Panzer wischen. Hinten auf dem Panzer sehe ich dann auch noch Teile der Gehirnmasse ihres Leutnants liegen. Mein Gott, mir wird ganz übel von dem Abblick und ich verabschiede

mich doch wohl etwas zu schnell, von den mir bekannten Kameraden aus unserer gemeinsamen Berliner Zeit!

Gestörte Nachtruhe vor einer deutschen Batterie

Mit unseren Panzerspähtrupps müssen wir oft zu den italienischen Stellungen fahren und dann über Funk durchgeben, mit welchen Kräften der Feind angreift und welche Veränderungen durch den Einbruch entstanden sind. Am Abend kamen wir aber immer in den Nordabschnitt zurück und unsere Spähtruppführer suchten dann meistens einen ruhigen Schlafplatz für uns aus. Etwas abgesetzt von unserer Kompanie ohne Artilleriebeschuss und Bombenangriffen.

In der Dunkelheit bezogen wir wieder einen Rastplatz, einige Kilometer von der Einheit entfernt und begaben uns im Panzer zur Ruhe. Ich lag immer rechts vom Fahrer mit dem Kopf auf der Fahrzeugbatterie und mit meiner Uniformjacke als Kopfkissen, die durch die Säure schon mächtig gelitten hatte. Kaum sind wir eingeschlafen, gibt es einen fürchterlichen Rums und wir sitzen alle aufrecht im Panzer! Was war das? Haben wir einen Treffer abbekommen? Wir sind hellwach und der Panzer schaukelt in der Federung! Jeder guckt durch die Sehschlitze, aber es ist dunkel und wir können nichts sehen. Kaum sind wir eingeschlafen, wieder dieser alles erschütternde Knall, wieder sind wir hellwach und sitzen im Panzer. Nach einiger Zeit stellen wir fest, wir stehen vor einer 21 cm Batterie und das Arbeitsgeschütz schießt alle halbe Stunde einen Schuss ab. Wir schreien jetzt Bombeck an, er soll mit der Kiste 500 Meter weiter fahren, doch der traut sich nicht ohne Erlaubnis des Spähtruppführers den Standort zu verlassen! Die ganze Nacht finden wir keine Ruhe und denken mit Grausen an den nächsten Knall! Wenn die Artilleristen doch wenigstens mit allen Rohren einen Budenzauber hinlegen würden und dann für die Nacht Ruhe geben, könnte es uns sogar erfreuen. Aber dieser armselige Armeleuteschuss treibt uns glatt zur Weissglut! Mensch – haben wir eine Wut auf unseren Spähtruppführer, der diesen Platz ausgesucht hat und nun noch nicht einmal ein Stück weiterfährt!

Ein Unteroffizier dreht durch

Wir stehen mit unserer Spähkompanie an der Küstenstrasse und die Royal Air Force ist schon wieder über uns und schmeißt in der Nacht Bomben auf unseren Standort. Wir kommen nicht zum Schlafen, sitzen auf unseren Schlafplätzen und peilen durch die Sehschlitze, denn der Tommy hat die ganze Gegend mit Leuchtbomben hell erleuchtet. Ich sehe dann einen Mann auf unseren Panzer zulaufen, der ohne ein Wort zu sagen hinaufklet-

tert, die beiden hinteren Turmluken aufreisst und wimmernd zu uns hereinklettert. Wir sind alle schockiert von dieser Frechheit, ohne ein Wort zu verlieren, steigt er einfach in unseren 8-Rad. Es ist ein Uffz., den man aus seinem Spähwagen genommen hat, weil er mit seinen Nerven den Anspannungen im Panzer nicht mehr gewachsen ist. (Es ist der gleiche Uffz., der schon vor dem Minenfeld der El Gazala-Stellung, die rote Leuchtkugel abschoss und dadurch den Tross von Ofw. Helms in Panik versetzte). Unser Kommandant sagt nichts dazu und auch wir lassen ihn stöhnend und wimmernd im Turm sitzen. Nach einiger Zeit klettert er aus der oberen Kommandantenklappe halb heraus und unser Rückwärtsfahrer ruft: «Das Schwein pisst auf unsere Kiste!» Empörung bei uns und Bombeck fegt hoch, an den Füßen ihn hochstehend schmeisst er ihn aus dem Panzer. Fluchend verriegelt er alle Luken und der Uffz. jammert nun draussen, wir möchten ihn doch bitte, bitte wieder hereinlassen! Er hatte den Kodex der Panzerbesetzungen verletzt. Man kann wohl an den Panzer pinkeln, aber niemals von oben herab! Da rebelliert jede Panzerbesetzung!

Unser Panzerspähwagen brennt

Nach einem Spähruppunternehmen fahren wir am Abend zur Kompanie und stehen nun im Morgengrauen etwa 50 Meter neben der Küstenstrasse, die nach El Alamein führt. Wegen der feindlichen Flieger- und Bombengefahr müssen wir, wenn wir längere Zeit am Standort stehen, immer den Panzer eingraben. Erst aber gräbt sich jeder von uns sein eigenes Deckungsloch und dann fangen wir mit dem Eingraben des Panzers an. Etwa 2 Spaten tief haben wir das Loch für den Panzer fertig, dann kommen auf der Strasse zwei Urlauber anmarschiert. In ihren sauberen Uniformen fallen sie uns natürlich sofort auf. Sie sind auf dem Weg zu ihrer Einheit und fragen sich nun überall so durch. Mit unserer Arbeit hören wir erst einmal auf und fragen die beiden über ihren Urlaub aus. Aus welcher Stadt sie kommen, wie es in der Heimat aussieht, über Bombenangriffe auf deutsche Städte, wie ist die Stimmung in der Heimat usw. usw.

Dann horchen wir plötzlich auf, das bekannte Motorengerumm der «Sturen 18» ist zu vernehmen und schon wird es aus dem Osten immer stärker. Dann sehen wir den Pulk. Im Reichsparteitagflug kommen sie direkt auf uns zu. Verdammt, verdammt, das sieht nicht gut aus, soll der erste Angriff etwa uns gelten? Jeder begibt sich nun in sein Deckungsloch und beobachtet scharf den Bomberpulk. Dann der Ruf «Rauchzeichen!» Genau vor uns geht ihr Rauchzeichen nieder und jeder weiss, jetzt klinken sie dort oben die Bomben zum Flächenwurf aus. Ich sehe die Bomben vor uns vom Himmel fallen und kauere mich tief in mein Deckungsloch. Ich halte die Ohren mit beiden Händen zu, bete noch schnell das

«Vaterunser» und halte nun den Mund leicht geöffnet! Nur nicht durchdrehen, dann ist gleich alles aus!

Mit fürchterlichem Krachen schlagen die Bomben vor mir ein – kommen immer näher – infernalisch dieses Krachen um mich herum – die Hände pressen sich an den Kopf – alle Muskeln sind angespannt – die Erde bebt und mit ihr mein Körper im kleinen Deckungsloch! Dann merke ich, wie die Einschläge etwas schwächer werden. Gott sei Dank, es ist mal wieder gut gegangen, ich bin am Leben! Ich hebe den Kopf aus dem Loch und kann nichts sehen, alles ist in eine Staubwolke gehüllt und auch ich bin mit einer dicken Staubschicht bedeckt. Dann dieser widerliche Gestank von dem Pulver, der die ganze Gegend mit einem grauen Belag überzieht. Die Bomben reissen keine grossen Krater, sondern explodieren mit einer unheimlichen Splitterwirkung über dem Erdboden. Nicht den Menschen, sondern unser Kriegsgerät zu vernichten ist das Hauptziel der Bombenwürfe!

Dann der Ruf: «Die Kiste brennt!» Mit einem Satz bin ich aus dem Deckungsloch und renne zu unserem Spähwagen, springe in den rechten mittleren Einstieg und rette den kleinen Lederkoffer, den mir meine Mutter zum Militär mitgegeben hat. Danach springe ich auf den Hinterwagen und stosse mit einem Fuss die brennenden Benzinkanister herunter, die seitlich auf den Sandblechen stehen. Unser Fahrer, Karl Schlimpen, springt in den brennenden Panzer und fährt ihn langsam durch das angefangene Deckungsloch weiter. Die Räder brennen auch schon und von allen Seiten kommen Kameraden angelaufen, um zu helfen! Sand schaufeln sie auf die brennenden Reifen und können so das Feuer ersticken. Beim Rückwärtsfahrer brennt die Kabelbahn hinter dem Armaturenbrett und Bombeck löscht den Brand mit dem Feuerlöscher. Ein Kamerad rettet meine brennende Uniformjacke, die an der Wiege der Kanone hing. Im Sand trat er die glimmenden Funken aus und rettete dadurch meine Brieftasche und mein Soldbuch. Jetzt habe ich weder Uniformjacke noch Unterwäsche. Zum Glück ist meine englische Lederweste heil geblieben, mit der ich jetzt durch die Gegend laufe. Auf Spähtrupp ziehe ich sie aber nicht an, denn bei einer eventuellen Gefangennahme, verstehen die Tommys keinen Spass, wenn man mit ihren Sachen herumläuft.

Durch das mutige Hineinspringen in den brennenden Panzer und das langsame Weiterfahren durch unseren Fahrer, Karl Schlimpen, wurde unser Spähwagen gerettet. Allerdings lässt er sich nun nicht mehr starten, denn der ganze Kabelbaum hinter dem hinteren Armaturenbrett ist verbrannt und dort hängt nur noch ein Gewirr von blanken Drähten. Mit einer 12 zu Zugmaschine werden wir und ein 4-Rad-Spähwagen, der in der Nacht einen Bombentreffer erhalten hatte, in eine Werkstatt geschleppt. Beim 4-Rad hat der Schütze, Heinz Brünje, im Deckungsloch gelegen und wurde durch einen aufgeplatzten Benzinkanister vollkommen mit Benzin übergossen. Zum Glück brannte das Benzin nicht, sonst wäre er.

als brennende Fackel umgekommen (von dem Schleppzug und unserem russgeschwärzten Spähwagen mit dem Fahrer und mir, habe ich Fotos).

Mit dem Schleppzug geht es langsam in eine Werkstatt bei Marsa Matruk. Ich sitze viel beim Fahrer vorne in der Zugmaschine, denn die Sitze sind bequemer als die harte Panzerung auf dem 8-Rad. Der Fahrer der Zugmaschine trägt einen Vollbart und wir sind erstaunt, dass er damit durchkommt. «Und wie trägst Du Deine Gasmasken?» wollen wir von ihm wissen! «Ich habe gar keine!» ist seine Antwort! Meistens ist er mit seiner Zugmaschine unterwegs, oft tagelang und schleppt Panzer und Fahrzeuge ab. Er ist kaum bei seiner Transportkompanie. Beide sitzen wir in der Zugmaschine und zuckeln mit den Panzern im Schlepp auf der Küstenstrasse dahin. Plötzlich rollt an der Fahrerseite ein Rad an uns vorbei. Der Fahrer schaut mit seinem Opa-Gesicht ungläubig hinterher, so dass ich laut auflachen muss. Es war ein Laufrad von seiner Zugmaschine.

Später in Tunesien in einer Werkstatt werde ich von einem Landser mit Namen angesprochen. Ungläubig schaue ich ihn an. «Kennst Du mich denn nicht mehr?» fragt er! Ich schüttele den Kopf, dann gibt er sich zu erkennen als unser alter Fahrer des Schleppzuges vor El Alamein. «Mann – ja, aber wo ist denn Dein Bart?» will ich wissen! Daraufhin erzählt er mir, seine Zugmaschine wurde von Tieffliegern abgeschossen, nun wieder laufend bei seiner Kompanie bekam er Arger mit seinem Spiess und ratz – fatz war sein Bart ab!

Mit dem 8-Rad in der Werkstattkompanie

Es vergehen 2 Tage bevor jemand an unserem Panzer anfängt zu arbeiten und wir geniessen die Ruhe! Wir schlafen in einem kleinen Zelt ohne Artilleriebeschuss und Fliegerangriffen. Es ist wie in einem Erholungsheim nach dem ununterbrochenen Einsatz der letzten Wochen. Von einigen Kameraden unserer Abteilung, die hier schon etwas länger mit ihren kaputten Fahrzeugen stehen, werden wir gleich in den Dienstbetrieb der Werkstatt eingewiesen und wissen nun wie hier der Hase läuft. Keiner von uns möchte schnell wieder zu unserer Abteilung kommen und somit in den grossen Schlamassel vor El Alamein zurück und so treibt keiner von uns die Monteure an. An einem Dreibein wird mit einem Flaschenzug der Motor aus dem 8-Rad gehievt, neu überholt und ein neuer Kabelbaum eingezogen. Bombeck ist in seinem Element und lässt seinem Organisationstalent freien Lauf. Für mich besorgt er erst einmal eine neue Uniformjacke. Jetzt habe ich eine olivgrüne neue Jacke, dabei war meine alte so schön weiss ausgebleichen.

An einem schönen Sonntag Vormittag muss die Werkstattkompanie antreten zu einer ärztlichen Untersuchung und marschiert dazu mit entblösstem Oberkörper langsam an ei-

nem Arzt und einigen Sanitätern vorbei. Dabei fällt mir einer von ihnen auf, den ich vielleicht kenne und gehe etwas näher heran. Jetzt wird auch er aufmerksam und kommt auf mich zugelaufen und wir umarmen uns. Es ist mein Schulkamerad Erich Golchert. Keiner wusste von der Anwesenheit des Anderen hier in Afrika. Nur von meinem Schulkameraden Otto Göwe wusste ich, dass er im 3. Pz. Reg. 5 seinen Dienst tut. Wir standen im brieflichen Kontakt, hatten uns aber nie in Afrika getroffen. Mit Erich war ich nun fast jeden Abend zusammen und wir erzählten uns von der Heimat. (Auf meinen Bildern von damals kann man noch sehr gut die Anspannung der letzten Kämpfe an meiner Statur und in meinem blassen Gesicht erkennen. Dagegen sieht Erich wie ein braungebrannter Sommerurlauber aus).

Unser Kommandant entwickelte auch hier seltsame Aktivitäten und ist so an manchen Tagen und auch in der Nacht nicht aufzutreiben. Auf keinem meiner Bilder in der Werkstatt, ist er mit abgebildet. Er hat auch hier wieder sehr schnell alle Eisen im Feuer. Dann ist er plötzlich mit grinsendem Gesicht wieder da und sinnt über neue Abenteuer nach!

Unsere beiden Fahrer mussten bei der Reparatur am Panzer helfen und ich als Schütze verdünnsierte mich beim Morgenappell und hatte dann den ganzen Tag frei. Von meinem Kommandanten konnte ich ja auch so manche Schliche beim Militär lernen und jung an Jahren war ich wohl ein gelehriger Schüler!

Aber alles Gute hat auch mal ein Ende. Unser Panzer war wieder einsatzbereit und nun hiess es Abschied nehmen von einer schönen ruhigen Zeit. Bombeck bestand auf eine ausgedehnte Probefahrt, dazu kamen alle seine Spezis mit und ich musste dafür Zurückbleiben. Denken kann ich mir schon wohin sie fuhren, doch das ist eine Vermutung und ich kann sie daher in meinem Erlebnisbericht nicht niederschreiben! Meinen Schulfreund sah ich erst nach dem Krieg in meiner Heimatstadt wieder, er war in Tunesien in amerikanische Gefangenschaft geraten. Er traf dort Kameraden meiner Kompanie und wusste, dass ich noch in den Urlaub fahren konnte. Mein Schulkamerad Otto Göwe fiel auf dem Rückmarsch bei Fuka.

Wieder bei der Abteilung

Nach Bombeck's ausgedehnter Probefahrt, fuhren wir am Nachmittag zur Abteilung zurück. Von der Front war ein ununterbrochenes Grollen zu hören, je dichter wir nach El Alamein kamen. Sehr viele Fahrzeuge kamen uns in Kolonnen entgegen. Gehen die etwa jetzt schon stiften? Um etwas zu essen, fuhren wir immer von der Strasse herunter und hielten uns wegen eventueller Tieffliegerangriffe ca. 100 Meter neben der Strasse auf. Zum pinkeln liefen wir vor zur Strasse und danach rannten wir zu unserem Panzer zurück. Jetzt

bricht auf der Strasse plötzlich eine Panik aus, die Landser spritzen von den Fahrzeugen herunter, rennen weg ins Gelände und halten nun Ausschau nach Tieffliegern. Da aber nichts passiert, setzen sich die Kolonnen nach einiger Zeit wieder in Bewegung. Auf fast jedem Fahrzeug ist ein Luftspäher, der jede Auffälligkeit im Gelände registriert. Durch unseren Spurt haben wir das Chaos ausgelöst. Dieses Schauspiel haben wir ab und zu inszeniert, doch aus heutiger Sicht war das keine gute Idee! Doch wir waren jung an Jahren und dachten über die Folgen nicht weiter nach, denn es gab dabei auch Blechschäden.

Einer von uns fragte Bombeck: «Bruno – wenn wir zur Kompanie zurückkommen, gehst Du dann wieder Deine Zeit im Loch abbrummen?» Der grinste nur und kam dann aber doch ins grübeln. Ich weiss nun nicht, ob das grollende Artilleriefeuer oder die Gewissheit, wieder seine Strafe bei der Kompanie absitzen zu müssen, seinen Entschluss reifen liessen, diese Nacht noch nicht bei der Kompanie zu verbringen. Jedenfalls sagte er dann ganz diplomatisch in seiner verschmitzten Art zu uns: «Wie ihr ja wisst, haben wir in letzter Zeit einiges durchmachen müssen und nach der genossenen Ruhe, müssen wir uns erst einmal wieder an diesen Scheiss Krieg gewöhnen. Dazu fahren wir noch ein Stück weiter und sehen uns dann nach einem ruhigen Schlafplatz um!» Wir drei Spezis sehen uns an und finden den Vorschlag nicht übel. Dann liess er wieder einen seiner Leitsprüche los: «Nicht verzagen – Bruno fragen!» In einem Wadi, gegen feindliche Flugzeuge und deutsche Entdeckung gesichert, verbrachten wir noch eine ruhige Nacht, bevor uns die kriegerische Hektik wieder voll im Griff hatte!

Am nächsten Morgen kommen wir bei unserer ersten Kompanie an, man hatte uns schon 2 Tage eher erwartet und ohne Einstimmung auf die jetzt herrschenden Ereignisse, hat uns der Krieg schon voll wieder in seinen Pranken! Los – los – los, auftanken und dann auf Spähtrupp, der Spähtruppführer treibt uns zur Eile an. Ich spritze noch schnell los, um unsere Feldpost zu holen und bin kaum zurück, als ich im Fahren auf unseren Panzer springen muss. Dann geht es unserem Funkpanzer hinterher zu den Italienern in den Mittelabschnitt der Front. Hier ist der Teufel los, denn Tag und Nacht trommelt der Tommy mit seiner Artillerie und greift dann an. Bricht er irgendwo ein, muss er unter schweren Verlusten wieder zurückgeworfen werden. Ein Stück nach dem anderen bricht aus der italienischen Front und muss durch deutsche Truppen ersetzt werden. Die italienischen Nerven sind den Artillerie-, Panzer- und Luftangriffen nicht gewachsen. Wie lange halten unsere Truppen das wohl noch durch?

Wenn ich mir bei dieser Gelegenheit die Panzer der Ariette ansehe, bekomme ich schon Mitleid mit den Panzerbesatzungen. Sie haben eine leichte Panzerung von maximal 40 mm und nur eine 4,7 KwK L32 und sehen aus, als wären sie noch vom 1. Weltkrieg übriggeblieben. Sandsäcke vorne und an den Seiten befestigt, sollen den Besatzungen etwas mehr Sicherheit bringen. Doch was kann man mit solchen Panzern gegen die englischen Panzer

und Pakgeschütze schon ausrichten? Trotzdem muss man den italienischen Panzermännern ein hohes Lob zollen, dass sie mit solchen Panzern immer wieder zum Kampf antraten. Bei uns in der Spähkompanie wurde stets mit hoher Achtung von dem Mut und der Einsatzbereitschaft der Panzerdivision Ariette gesprochen! Nicht zu verachten ist auch die Kameradschaft unserer italienischen Verbündeten und die uns gegenüber vollbrachte Hilfsbereitschaft!

Wir klären immer wieder auf, wie weit und mit welchen Kräften und Mitteln der Gegner eingebrochen ist und setzen dementsprechend unsere Funksprüche ab. Am Abend kehren wir dann immer wieder zur Abteilung zurück. Jeder von uns macht sich seine Gedanken, wie lange die italienischen und unsere Truppen dem massiven Druck des Feindes wohl noch standhalten können!

Die Front bricht bei El Alamein

Ende Oktober liegt unsere Abteilung bei El Daba. Mit der AA-33 gehören wir zur Armeereserve und sichern vor allem nachts die Küste gegen feindliche Landungsversuche. Durch das starke Artilleriefeuer und durch die rollenden Bombenangriffen merken wir, dass der feindliche Druck sich vom Süden in den Nordabschnitt verlagert. Anfang November ist es dann soweit, mit starker Artillerieunterstützung gelingt dem Feind der Durchbruch bei der Höhe 28. Diese Höhe diente uns als Orientierungspunkt, wenn wir in den Süden auf Spähtrupp führen. Vor 2 Tagen waren wir mit unserem Spähtrupp noch dort und krebsten in der Dunkelheit herum. Beim Blick durch die Optik sehe ich vor uns einen Feuerstrahl, ruckartig zieh ich die Beine an in dem Glauben, eine Pak schießt auf uns, aber es war wohl nur ein Einschlag. An den Schreck, der mir durch alle Glieder fuhr, kann ich mich noch heute gut erinnern. Was soll nun werden? Wer kann den Gegner jetzt noch aufhalten?

Wir stehen mit unserer Abteilung östlich von El Daba zwischen der Küstenstrasse und dem Mittelmeer. Südlich von uns ist der Tommy mit Panzern und Spähwagen durchgebrochen und wir stehen hier immer noch herum und warten auf den Abmarschbefehl. Auf einer Pistenstrasse stehen wir aufgereiht, Fahrzeug hinter Fahrzeug, und es geht einfach nicht weiter. Einige Kameraden und auch ich sind einen kleinen Hang hinaufgestiegen und durch Ferngläser können wir sehen, wie der Tommy in Kolonnen auf der Küstenstrasse nach Westen fährt. Schwenkt er vorne nach Norden sitzen wir im Sack! Jetzt endlich am späten Nachmittag setzt sich unser Haufen in Bewegung. Teile der 1. Kompanie sollen nach hinten sichern und so rollt erst einmal alles an uns vorbei. Nachdem alles durch ist, können auch wir uns absetzen. Es geht ganz langsam vorwärts und nach mehreren Stopps

springt unsere Kiste einfach nicht mehr an. Motorklappen auf, die Fahrer sind ratlos und die Batterie ist auch schon leer gestartet. Mit der Handkurbel geht nun die Leierei los und wehe die Kurbel schlägt bei Fehlzündung zurück, das geht auf die Knochen und kann einen glatt umhauen!

Bombeck schickt mich hinter unserem Haufen her, der in der Ferne wieder steht und ich soll ein Fahrzeug zum Abschleppen zurückholen. Mit keuchenden Lungen und hängender Zunge komme ich bei der Kolonne an und will nun, dass uns ein Fahrzeug oder 8-Rad abschleppt. Keiner hört mir zu, jeder will weg und sich nicht abhängen lassen und dann vielleicht noch mit uns im Schlepp hinterher kriechen! Auf mein nun mehr und mehr forderndes Verlangen, schreit mich ein Leutnant an: «Dann müsst Ihr eben sprengen!» Die Kolonne setzt sich wieder in Bewegung, ich renne noch ein Stück bettelnd hinterher, doch keiner hört mehr hin, nur noch weg – weg – weg! Was sind wir nur für ein Scheiss Verein geworden, auf einem Rückmarsch geht die ganze Kameradschaft zum Teufel! Resigniert gehe ich zu unserem 8-Rad zurück und alle sehen mich fragend an. Ausgepumpt haue ich mich zu den anderen in den Wüstensand und sage nur: «Wir sollen die Kiste sprengen!»

Bombeck ist ausser sich vor Wut, dass die Abteilung uns hier einfach sitzen lässt und abschreibt! «Die sollen sich ja nicht einbilden, dass ich diesen Arschgeigen auch nur einen Schritt hinterherlaufe!» Das sind noch seine harmlosesten Worte, der Rest ist nicht druckreif. Karl Schlimpen meinte dann: «Ne Bruno, ich würde an Deiner Stelle auch nicht hinterher laufen, um mir dann wieder Knast aufbrummen zu lassen!»

Unsere Lage ist ziemlich trostlos, wohl doch mehr in Richtung beschissen, denn es sind keine deutschen Truppen mehr in weiter Runde zu erblicken.

Auf einer Nebenspiste aus dem Norden vom Wasser her, kommen 2 englische LKW auf uns zu und wir bleiben teilnahmslos sitzen, ohne innere Erregung, denn wir sind zu sehr enttäuscht von unserem Haufen und nun ist uns auch schon alles egal was kommt. Sie halten bei uns an, es sind deutsche Landser und sie rufen uns zu: «Haut bloss ab, der Tommy marschiert schon auf der Strasse nach Marsa Matruk!» Bombeck ruft ihnen zu: «Ach Scheisse – wir sollen die Kiste sprengen!» «Seid Ihr verrückt!» rufen sie uns zu. «Ihr könnt doch nicht Euren 8-Rad sprengen, was hat er denn?» «Springt nicht an!» ruft Bombeck! Vier Mann springen aus den beiden LKW und sind schon kurz darauf mit unserem Motor beschäftigt, deren Klappen von unseren Fahrern noch alle aufgeklappt sind. Es sind Leute vom I-Trupp der AA-33 und sie kennen sich mit dem 8-Rad aus. Nach etwa 20 Minuten läuft unser Motor mit Hilfe unserer Fahrer. Sie schmeissen ihr Werkzeug in ihre LKWs und rufen unseren Fahrern im Abfahren zu: «Ihr braucht einen neuen Zündverteiler!» und noch so einige Sachen für die Zündung werden den Fahrern zugerufen, doch der Rest wird von ihren Motoren und der Staubentwicklung ihrer abrauschenden Fahrzeuge verschluckt! Schnell entschwinden sie unseren Blicken Richtung Westen.

Wir müssen noch unseren 8-Rad aufklaren, Motorklappen dicht, Reserveräder verzurren und dann geht die Post ab. In uns sind alle Lebensgeister wieder erwacht und Bombeck ruft den Fahrern zu: «Lasst nur nicht den Motor ausgehen!» Von unserem Haufen ist nichts mehr zu sehen. Wir müssen jetzt mächtig aufpassen, um ja nicht mit den Tommy-Panzern in Berührung zu kommen. Teilweise wird es sehr kritisch, denn das Gelände ist mitunter sehr eben und wir können die feindlichen Panzer fahren sehen. Bis an die Küste müssen wir ausweichen, um aus dem Sack heraus zu kommen. Hinter uns rollen einige feindliche Panzer zur Küste, Mamma mia, das war aber auch die letzte Chance und der Tommy wird sich wundern, dass der Sack vollkommen leer ist!

Mit der wieder hergestellten Fahrbereitschaft unseres Panzers sind auch die Lebensgeister unseres Kommandanten wieder erwacht. Zur Abteilung will er erst einmal nicht, sondern gleich in die alte Werkstatt bei Marsa Matruk, um den Panzer wieder flott zu bekommen. Die Rückmarschstrasse ist voller Fahrzeuge und es geht nur langsam vorwärts. Wir fahren aber neben der Strasse und kommen dadurch schneller voran, doch ab und zu müssen wir auf die Küstenstrasse wegen der Bodenunebenheiten und Gräben. Nun will uns aber kein Fahrzeug auf die Strasse lassen, sie verringern die Abstände und verhindern so unsere Auffahrt auf die Strasse. Unser Fahrer fährt vorsichtig die Strasse an und alle Fahrzeuge versperren uns die Auffahrt. Viel kann der Fahrer durch seine beiden vorderen und seitlichen Sehschlitzen ja nicht sehen und hält vorsichtshalber an. Bombeck sieht langsam rot und brüllt vom Turm in den Panzer: «Fahr endlich los – verdammt!» Schon kracht es und unser Panzer schiebt einen LKW zur Seite. Ein Geschrei beginnt und Bombeck legt sich mit dem LKW-Fahrer an. Wir sind auf der Strasse und es geht nun sehr langsam weiter. Bei gutem Gelände neben der Strasse fahren wir wieder von der Fahrbahn herunter und es geht im Gelände zügig weiter. Der Wechsel Gelände – Strasse klappt zwischen Kommandant und Fahrer immer besser und wir sind in unserer Überheblichkeit schon davon überzeugt, wer sich mit uns anlegt hat selber Schuld! Einmal will uns ein Beute-LKW nicht auf die Strasse lassen, der Beifahrer hat die linke Tür aufgestellt, um den Fahrtwind in das Führerhaus zu leiten. Seine Beine hat er bei der nach vorne öffnenden Tür herausgestellt, nimmt sie im letzten Moment hinein und die Tür klappt in der Mitte zusammen. Wieder geht das Geschrei los!

Jetzt geht uns der Sprit langsam zur Neige und die Fahrer werden nervös, denn wir brauchen auf einem Kilometer etwa ein Liter Benzin. Mann oh Mann, was nun? Unser Kommandant aber behält die Ruhe und grübelt krampfhaft über einen Ausweg nach. Auf einer kleinen Strassenbrücke, links und rechts ein Wadi, lässt er auf der Mitte der Brücke den Panzer anhalten, so dass kein Fahrzeug an uns vorbeikommt. Vor uns die Kolonne fährt langsam weiter und hinter uns staut sich alles. Wir sehen unseren Kommandanten etwas entgeistert an und der wieder mit seinem Lieblingspruch: «Kinderchen – nicht ver-

zagen – Euren lieben Bruno fragen!» Dabei sitzt Bruno in aller Ruhe auf dem Turm und hat seine Unschuldsmiene aufgesetzt. Hinter uns werden sie nervös, was ist hier los und warum geht es nicht weiter? Bruno zuckt mit den Schultern – «Keine Sprit!» Jetzt kommt so ein dicker Verwaltungshengst mit Silber an der Mütze und auf den Schultern und ich denke bei mir, ich gehe mal lieber auf Tauchstation, denn wer weiss was jetzt kommt! Das Geschrei draussen wird immer grösser – anschieben – zur Seite schieben! Bruno zum Fahrer: «Hast Du den Gang drin?» Einige Schnelldenker versuchen nun zu schieben, doch die 11 Tonnen unseres Panzers rühren sich nicht von der Stelle. Der erste Fahrer kommt nun mit einem 20 Liter Kanister angeschleppt und unser Fahrer füllt auf. Jetzt das Schlitzohr Bruno: «Mit 20 Liter springt er nicht an, wir brauchen mindestens 3 Kanister!» Auch die erhalten wir nach langen Theater und nun rauschen wir auf der vor uns freien Strasse zügig davon. Ich bin schon mächtig beeindruckt und erstaunt, wie das alles so klappt und denke, in manchen Situationen sind doch Einfälle nicht mit Geld zu bezahlen. Hoffentlich hat unser Feldmarschall Rommel auch so gute Einfälle, in dieser beschissenen Absetzbewegung, wie sein Korporal Bruno Jarzombeck! Doch unser Kommandant klärt uns auf und sagt: «Es ist bekannt und wir wissen es doch auch, jeder LKW-Fahrer hat eine eiserne Reserve und die haben wir nur ein wenig angezapft!» Ich muss aber auch gestehen, auf dem langen Rückmarsch, hat Bruno uns mit diesem Trick, der unerlaubten Spritversorgung, aus so manchen brenzligen Situation gerettet!

Unser Kommandant als harter Krieger

Bei der Werkstatt angekommen, ist dort alles im Aufbruch. Nichts wie weg heisst hier die Devise! Bruno lässt seine alten Beziehungen wieder aufleben, aber es klappt nicht, keiner hat jetzt noch Zeit für ihn! Wir lernen unseren Kommandanten nun von einer ganz anderen Seite kennen!

Bruno wird nun Führer eines Kampffahrzeuges, das auf dem schnellsten Wege wieder in den Einsatz muss! Dazu hängt er sich seine MPi über die Schulter und marschiert los, alle Türen aufreissend, die sich ihm entgegen stellen. Wir hören ihn brüllen, der ganze feige Laden geht stiften, Kampffahrzeuge mit Bagatellschäden werden nicht repariert und dadurch der Vernichtung preisgegeben! Bruno schafft das unmögliche, am nächsten Tag überprüfen 2 Schlosser die Zündanlage und wechseln Verteiler und Zündspulen usw. aus. Der Motor läuft wieder rund und Sprit für die Rückfahrt zur Abteilung erhalten wir auch. Nachdem nun alles so wunderbar für uns gelaufen ist, meinte unser Kommandant, es ist für die Rückfahrt schon etwas spät und es lohnt sich nicht mehr an die Front zu fahren, wir fahren erst morgen früh, dann bleibt auch noch etwas von diesem Krieg übrig! Dicht

bei der Werkstatt ist ein Depot der Luftwaffe und dort sind sie beim ausräumen und verladen der Lagerbestände auf LKWs. Ob Bombeck davon bei seinen Streifzügen durch die Werkstattkompanie schon Wind bekommen hat, weiss ich nicht, aber es ist wohl anzunehmen! Wir übernachteten nämlich in unmittelbarer Nähe und untersuchen nun die Reste, die liegengeblieben sind. Die Fahrer finden einen wunderbaren ausklappbaren Werkzeugkasten mit verchromten Schraubenschlüsseln für Flugzeugmechaniker. Auch Zahnarzt-Handspiegel sind dabei. Dann finden wir eine grosse Kiste mit 7,65 mm Offizierspistolen mit Tasche. Davon sackt sich jeder welche ein. Im Moment ist uns zwar nicht klar, was wir damit anfangen können, aber man kann ja nie wissen und der Krieg hat nun mal seine eigenen Gesetze. Auf dem langen Rückmarsch und der schlechten Verpflegung, haben wir die Pistolen bei einer italienischen Bäckerei gegen Brot getauscht. Eine Pistole = ein Papiersack runde Brote! Bei den deutschen Verpflegungsstellen italienisches Brot gegen einen Eimer Marmelade. Mehr war bei den deutschen Verpflegungsstellen nicht zu holen, die hatten selber nichts! (Eine Pistole habe ich mit nach Hause genommen und mein Vater hat sie am Ende des Krieges in den nahen See geworfen. Das war auch gut so, denn ich hätte sie bei einem gewonnenen Krieg auch nicht behalten können. Aber wer denkt in jungen Jahren schon darüber nach?)

In der Auffangstellung bei Fuka

Am nächsten Tag fahren wir zu unserer Abteilung zurück und fanden sie bei Fuka. In der 1. Kompanie hatten sie uns schon abgeschrieben. Von Bombeck's Strafe, dem Einsitzen in einem Deckungsloch, spricht nun schon keiner mehr. Den Rest seiner Strafe muss er dann wohl nach dem Krieg absitzen. Wir hänseln ihn mitunter, wenn wir bei der Siegesparade sind, sitzt er im Bau!

Bei Fuka wird eine Auffangstellung bezogen und wir bilden mit der AA-33 und der Kampfstaffel des OB eine Aufklärungsgruppe unter Leitung unseres Kommandeurs, Hauptmann Voss. Mit der 90. Leichtsinnigen soll die Stellung unbedingt gehalten werden. Wir haben kaum noch einsatzbereite Spähwagen und müssen daher sogleich auf Spähtrupp, der Krieg hat uns sofort wieder voll im Griff. Feindliche Panzerkräfte fühlten vor und stiessen auf unsere Pakstellungen. Unser Spähtrupp war bis zur Abteilung zurückgedrängt worden und wir standen nun bei unserer 1. Kompanie unter starkem Beschuss schwerer Artillerie. Bei unserer Aufklärungstätigkeit hatten wir festgestellt, dass feindliche Kräfte uns im Süden umgingen. Dann können wir erkennen, der Feind will uns im Westen umfassen und somit einschliessen. Wir stehen aber immer noch auf unserem Standort herum und die Panzerkommandanten blicken nervös nach Westen, um festzustel-

len, was dort alles an feindlichen Kräften auffährt. Es wird immer kritischer, und unser Kommandeur traut sich nicht ohne Funkbefehl abzurücken. Dann ein schwerer Einschlag und wir werden durcheinander geschüttelt im Panzer. Der Rückwärtsfahrer muss raus und nachsehen welche Schäden von aussen an unserem Panzer zu sehen sind. Er ruft uns zu: «2 platte Reifen!» Bombeck ruft daraufhin: «Alle raus!» Mit 4 Mann wechseln wir im starken Artilleriebeschuss die Räder und genau in diesem Moment sehen wir, dass unser gesamter Haufen abhaut. Verfluchte Scheisse, bei dem Beschuss liegen wir mehr unter dem Panzer, wegen der umherfliegenden Splitter, als das wir arbeiten können. Bombeck schreit und treibt uns immer wieder an, schneller – schneller! Es ist geschafft, rein und alle Luken dicht und wir jagen hinter unseren Haufen her. Die kaputten Räder lassen wir einfach liegen und treiben nun unseren Fahrer an: «Schneller – Schneller!» Mit geballter Kraft der ganzen Abteilung wurde der Sperring des Gegners aufgebrochen, durch den wir auch noch im letzten Moment hindurchkommen, bevor der Tommy sich von dem Schreck erholt hat und Gegenmassnahmen einleiten kann.

Rückzug aus der Fuka-Stellung

Die Fuka-Stellung sollte bis zum Äussersten verteidigt werden. Starke Panzerkräfte griffen die Verteidigungsstellungen an und grosse feindliche Verbände umgingen die Aufangstellung im Süden und schwenkten hinter uns nach Norden ein. Der gesamte Rückzug musste nun von der Aufklärungsgruppe Voss abgesichert werden. Feindliche Panzerverbände griffen die Nachhut an und konnte mit den dezimierten leichten Aufklärungskräften nicht gehalten werden und aus dem Absetzen wurde eine Flucht mit all seinen Facetten der Hoffnungslosigkeit. Nun erlebe ich einen richtigen Rückzug nach einer empfindlichen Niederlage. Die Angst und das «Rette – sich – wer – kann», in die Disziplinlosigkeit einer Armee ist wohl das Allerschlimmste was einem passieren kann. Bis jetzt hatten wir Hoffnung auf einen Sieg, nun rennen wir erst einmal in eine Hoffnungslosigkeit zurück! Unsere Verteidigungsstellung wird bei Fuka von feindlichen Panzern durchbrochen und der klägliche Rest unserer Panzer ist dem Druck nicht mehr gewachsen. Bei dem Panzerduell fällt auch mein Schulfreund Otto Göwe. Wir standen im brieflichen Kontakt und haben uns in Afrika leider nie getroffen!

Obergreifer Otto Göwe, geb. 20.11.1923

Einheit: 3./ Pz. Reg. 5

Gefallen am: 04.11.1942, ca. 20 Kilometer östlich von Fuka

Ort der Erstbestattung: prov. deutsch – ital. Soldatenfriedhof Tel-el-Eisa Grablage nach

Umbettung: El Alamein, Gruft 6

Mit unserer Aufklärungsgruppe stehen wir an der Küstenstrasse und sollen die Strasse nach Osten sichern. Mit unserem Spähtrupp stehen wir weit vor unserer Paksicherung und warten darauf, dass wir uns zurückziehen dürfen, weil der Gegner im Süden weiter vorrückt und uns abschneiden könnte. Dann sehen wir hinter uns eine Kolonne aus dem Süden anrollen und auf unsere Sicherung zufahren. Wir vermuten es sind Tommy's und überlegen schon, wie wir mit einem Wüstenschleicher zurückfahren können. Unsere Kommandanten beobachten die Kolonne sehr aufmerksam und machen sie als englische Fahrzeuge aus. Es wird aber nicht geschossen, vielleicht sind das Italiener? Später hören wir, es waren Fallschirmjäger der Ramcke-Brigade, die sich in einer abenteuerlichen Fahrt bis zu unserer Aufklärungsgruppe durchgeschlagen haben. Die Fallschirmjäger fahren auf der Küstenstrasse zurück und nach einer ganzen Weile rücken wir als Nachhut ebenfalls ab.

Festfahren – eine ganze Nacht im feindlichen Artilleriefeuer

Mit unserer Abteilung waren wir an einem Abend auf einer Piste direkt am Mittelmeer hinter Sanddünen in Stellung gefahren, um die Küste vor feindlichen Truppenanlandungen zu schützen. Mit unserem 8-Rad fuhren wir seitlich von der Piste herunter in Stellung und ich warne noch Bombeck nicht weiter zu fahren, denn als Küstenbewohner weiss ich aus Erfahrung, hinter Dünen gibt es immer weiche Stellen. Doch wer hört hier schon auf gutgemeinte Ratschläge! Der Boden wurde weicher und die Räder sackten immer tiefer ein. Jetzt im Rückwärtsgang buddelten sich die Räder noch tiefer rein und dann sassen wir bis zu den Achsen im Morast fest. Ich muss nun eine Zugmaschine herbeischaffen, die uns herausziehen soll, doch sie schafft es alleine auch mit unserer Unterstützung nicht. Mittlerweile war es auch schon dunkel geworden. Eine zweite Zugmaschine wurde herangeholt und nun soll es mit vereinten Kräften losgehen. Von dem Krach ist wohl eine feindliche B-Stelle aufmerksam geworden und schickt nun ihre Granaten zu uns herüber. Beide Zugmaschinen kappen daraufhin ihre Seile und fahren zu ihrem Standort zurück. Wir stehen nun alleine im Zielgebiet der feindlichen Ratsch – Bum und die Granaten explodieren um unseren bewegungsunfähigen 8-Rad. In der Nacht wird die Abteilung alarmiert, der Feind soll westlich von uns angelandet sein. Mit viel Krach fahren nun alle Fahrzeuge auf der Piste an unserem Standort vorbei und die gegnerische Artillerie belegt nun den Pistenweg mit Sperrfeuer und wir mittendrin mit unserem bis zu den Achsen versackten 8-Rad. Zu unserem Glück erhält unser Panzer den Beschuss genau von vorne. Die Reifen sind zur Hälfte durch den Morast geschützt. Bombeck hat schon alle Decken angeschleppt, die wir im Vorschild haben und damit haben wir nun die gesamte innere Vorderfront ausgepols-

tert, denn jeden Moment erwarten wir einen Volltreffer. Die ganze Nacht bekommen wir kein Auge zu und erst im Morgengrauen hört der Beschuss auf. Die B-Stelle sieht wohl nun selber, dass hier nichts zu beschiessen ist, das Nest ist leer. Wir sind mit den Nerven, von den um uns herum krepierenden Granaten, fix und fertig!

Kaum ist der Beschuss vorbei, scheucht Bombeck uns heraus und wir müssen alle 8 Räder nach hinten freischaufeln und Reisig in die Spur legen. Zum Glück kommt eine grosse Zugmaschine vorbei und die zieht uns vom Pistenweg mit ihrer Seilwinde heraus. Mit Tempo verlassen wir den Schiessplatz, der mit lauter kleinen Kratern übersät ist und fahren der Abteilung hinterher. Vom Wasser des Mittelmeeres hinter den Dünen, haben wir in der ganzen Aufregung nichts gesehen. Die Meldung von der Seelandung in der Nacht war allerdings eine Falschinformation!

Mit den Pionieren beim Minen legen

In einem Nachtmarsch rücken wir mit der Aufklärungsgruppe ins Gebiet südlich von Marsa Matuk. Es ist unser altes Kampfgebiet beim Vormarsch. Alles ist in Bewegung und wir sind fast täglich auf Spähtrupp. Um den Gegner bei seinem Vormarsch aufzuhalten, werden auf Pistenwegen und schwer zugänglichen Einengungen Minen verlegt. Nicht selten werden wir den Pionieren als Sicherungen beim Minen legen zugeteilt. Erst im letzten Moment wurde abgerückt und dann mussten wir vor den eigenen Igelstellungen auf der Hut sein, denn wer von unseren eigenen Soldaten wusste schon, dass vor ihnen noch eigene Truppen herumkrebten.

Von den Pionieren hören und sehen wir die unmöglichsten Tricks, wie man Minenfelder und Scheinminenfelder anlegt. Es werden scharfe T-Minen und Schützenminen verlegt, dann kommt Schrott in die Löcher und wenn der Tommy mit seinen Suchgeräten denkt, jetzt sind ihnen die Minen ausgegangen, verbuddeln sie plötzlich wieder Schützenminen. Unsere Pioniere sind die reinsten Schweinehunde! Hoffentlich lernen die Tomypioniere nichts von ihnen, wenn wir wieder auf dem Vormarsch sind und als Vorausabteilung mit dem Teufelszeug in Berührung kommen sollten. Mächtig freuen können sich unsere Pioniere, wenn sie sehen oder hören können, wie die Tommyspitze auf ihre verlegten Minen rasselt! Ich muss dann immer daran denken, wie wir in das Minenfeld der Gazala-Stellung hineingerieten! Ne – mit diesem Teufelszeug von Minen kann ich mich einfach nicht anfreunden, ein widerliches Mordwerkzeug!

Immer wieder haben wir Spritsorgen, keine Verpflegung und dabei kommen uns unsere Luftwaffenpistolen zum Tausch in den Sinn. Bei diesen Spähtruppeinsätzen mit den Pionieren, verliere ich vollkommen die Übersicht über Zeit und Raum. Vielleicht gab es auch keine herausragenden Ereignisse, die sich in mein Gedächtnis eingepägt haben.

Auf dem Rückmarsch vor Unter Solium

Mit unserem Spähwagen kommen wir vor Unter Sollum an und müssen nach Capuzzo. Wir fahren unsere alte Rammtaktik, meistens schneller im Gelände und bei Geländeschwierigkeiten auf die verstopfte Strasse. Die Fahrzeuge rücken dicht auf, trotz abwinken und rufen will aber wieder keiner auf uns hören und nachgeben. Nun beginnt wieder die Macht des Stärkeren!

Einmal bekamen wir grossen Arger mit der Flak. Wir wollen wieder auf die Strasse und keiner nimmt auf uns Rücksicht, der Fahrer zögert etwas, weil er immer in Sorge um sein Fahrzeug ist und Bombeck ruft in den Panzer: «Fahr endlich los – Mensch!» Jetzt kommt aber als nächstes Fahrzeug eine Zugmaschine mit angehängtem 8,8 cm Geschütz und wir fahren gegen die Kanone. Mit Getöse kracht der seitlich schwenkbare Splitterschutz von dem grossen Schutzschild auf die Strasse! Die Kanoniere auf der Zugmaschine fangen sogleich ein fürchterliches Theater mit uns an und brüllen im vorbeifahren auf uns ein: «Man müsste Euch abschiessen Ihr Arschlöcher!» Das waren aber noch die harmlosesten Äusserungen!

Wir kommen immer dichter nach Unter Sollum heran und die Strasse ist mit Fahrzeugen verstopft soweit das Auge reicht und es geht einfach nicht vorwärts. Durch die Serpentinien nach Ober Sollum hinauf stockt der ganze Rückmarsch. Mit dem VW bin ich die Serpentinien schon einmal rauf und runter gefahren und kenne daher das Problem was auf uns zukommt. Dann kommen die «Sturen 18» an und soweit das Auge reicht, wetzen die Landser von ihren Fahrzeugen weg ins Gelände. In Sollum schmeissen sie dann ihre Last ab und wir sehen den Rauchpilz. Wie die Bomber ankamen ist Bombeck etwas weiter von der Strasse weg ins Gelände gefahren und nun beratschlagen wir was zu tun ist. Wenn das hier mit der Fahrerei so weiter geht, dauert es bestimmt 3 Tage bis wir in Capuzzo sind. Ich mache nun den Vorschlag: «Lasst uns doch auf unsere alte Strecke südlich des Halfaya-Passes ausweichen, auf der wir damals vormarschierten, ich kenne den Weg ziemlich genau!» Bombeck entscheidet, wir weichen zum Halfaya-Pass aus, um südlich davon die Höhe der Cyrenaika zu erreichen. Auf der Fahrt dorthin treffen wir einen 4-Rad-Spähwagen unserer Kompanie, der sich uns anschliesst.

Weiter südlich vom Pass kommen wir an eine Piste, dessen Weg steil nach oben führt und Fahrzeuge nur mit Mühe hinauffahren können. Nun erhalten wir den Befehl, hier unten mit beiden Spähwagen dafür zu sorgen, dass unter den deutschen und italienischen Soldaten keine Panik ausbricht. Leider weiss ich nicht mehr, wer uns diesen Befehl eigentlich gegeben hat. Ich kann mich aber deshalb so gut daran erinnern, weil ich zum ersten Mal meine Waffen auf eigene Kameraden richten musste. Es passierte aber nichts, weil der Ansturm, vorwiegend italienischer Fahrzeuge, nicht so stark war und der Feind wohl nicht energisch genug nachrückte.

Unten am Hang lagen schon etliche kaputte Fahrzeuge, die die Auffahrt nicht schafften und rückwärts herunter in ihr Verderben rollten. Mit Anhänger schaffte es keiner hinauf, die standen unten alle herum. Am meisten taten uns die italienischen Soldaten leid mit ihren alten Klapperkisten. Bei der Auffahrt kochte ihr Motor, links und rechts liefen Soldaten mit einem grossen Stein und warfen ihn hinter die Räder, wenn der LKW ins Stocken kam. Die Bremsen alleine hielten keinen LKW, wer stehen blieb, rollte unweigerlich sich überschlagend herunter und der Haufen mit Fahrzeugschrott wurde immer grösser.

Nun stehen wir hier schon 2 Tage herum und keiner kümmert sich um uns und gibt Anweisungen was weiterhin zu geschehen hat. Am 3. Tag kamen beide Fahrzeugführer überein, ebenfalls nach oben zu fahren, um Anschluss an unseren Haufen bei Capuzzo zu suchen. Die Fahrer wollten im ersten Gang hochfahren, ja nicht schalten oder anhalten, denn die Bremsen alleine hätten den Panzer bei dieser Steigung nicht gehalten! Wir passeten genau auf, dass vor uns keine ital. Fahrzeuge hochfahren, die uns eventuell mit herunterreissen könnten. Ausser den Fahrern standen wir alle bereit, sofort abzuspringen, wenn es rückwärts gehen sollte. Doch es ging alles gut und wir kamen mit kochenden Motoren oben an. Es war aber auch ein verdammt steiler und langer Anstieg und viele Fahrer trauten sich nicht mit ihren Fahrzeugen hinaufzufahren und suchten sich lieber einen anderen Fluchtweg!

Nun sind wir wieder in der Cyrenaika und fahren auf dem kürzesten Weg nach Capuzzo. Wir finden unsere Abteilung aber nicht und wollen weiter nach Tobruk. Unterwegs streikt unser Spähwagen und wir entlassen den 4-Rad, der nun allein weiter zur Abteilung fährt. Wir bekommen den Motor aber doch wieder zum Laufen und fahren über Gambut auf der Via Balbia nach Tobruk. Vor Tobruk ist ein Sandsturm und wir hören in der Luft Flugzeuggebrumm und Feuerstösse. Dann kommt eine Ju 88 ganz niedrig über uns hinweg geflogen und feindliche Jäger schiessend hinterher. Wegen des Sandsturmes können wir die Flugzeuge aber nicht weiter mit unseren Blicken verfolgen. Plötzlich kommt die Ju in einer Kurve fliegend auf uns zu und wir sind schon im Begriff abzuspringen und vom Panzer wegzulaufen. Dann sehen wir, die Maschine bekommt mit der linken Tragfläche Bodenberührung, überschlägt sich und explodiert genau vor uns.

Wir rennen gleich alle hin, aber das Flugzeug ist in lauter kleine Teile explodiert und die Besatzung liegt verstreut noch zuckend auf dem Wüstenboden herum. Mit uns kommen von der Strasse Sanitäter mit Bahren gelaufen und kümmern sich um die Verletzten. (Von dem Absturz habe ich noch ein Foto.)

Wir kommen in die Nähe des Flugplatzes von Tobruk und hoffen dort etwas Sprit zu erhaschen. Die Ju 88 wollte sicherlich zum Flugplatz und hat wohl im Sandsturm den Platz verfehlt, vermuten wir. Langsam fahren wir über den Flugplatzrand und stossen mit den Füssen an jedes dort liegende Fass. Wir haben Glück, in einem Erdloch finden wir ein 200

Ltr. Fass mit Fliegerbenzin. Können wir es überhaupt wegen der hohen Oktanzahl tanken, ohne dass der Motor explodiert? Mit unserem Abschleppseil wuchten wir das Fass, mit dem 8-Rad aus dem Erdloch, heraus. Die Fahrer mischen dem Benzin Motorenöl bei und hoffen, dadurch die Oktanzahl des Benzins herabgesenkt zu haben. Dann der erste Startversuch, der Motor läuft wie ein Flugzeugmotor und fliegt nicht auseinander. Jetzt werden noch alle Kanister gefüllt und wir haben uns mal wieder so richtig vollgesackt mit Benzin. Etwas ängstlich klettern wir in und auf unseren Panzer und hören auf den Klang des Motors. Einen Feuerlöscher haben wir seit dem Brand ja nicht mehr.

Wir stellen mit Erschrecken fest, dass alle Truppen um Tobruk herumfahren. Soll es etwa nicht verteidigt werden? Die Festung hat so viele Opfer gekostet und nun soll sie kampfflos aufgegeben werden? In unserem Panzer diskutieren wir lebhaft darüber und können es nicht begreifen! Aber es ist schliesslich nicht unser Problem, wir müssen mit unserem Spähwagen erst einmal zu unserer Truppe zurück und vermuten sie noch an der Grenze bei Sollum – Bardia. Wegen der vielen Tieffliegerangriffe fahren wir nicht auf der Via Balbia sondern auf dem Trigh Capuzzo zurück.

Zwischen Bardia und Capuzzo treffen wir wieder auf unseren Haufen, der mit der AA-33 die Höhenstufe für die zurückfliessenden Truppenbewegungen sichert. In der Nähe von Gambut stehen wir auf der Via Balbia und es geht mal wieder nicht vorwärts. Rechts neben der Strasse sehen wir 3 Ju 52 im Tiefflug auf uns zukommen und genau vor uns, stürzen sich quer zur Strasse feindliche Jäger auf die Kette Ju 52. Die Maschinen setzen sofort auf dem Boden auf und wir sehen, wie die Besatzungen sich überschlagend, aus den ausrollenden Jus herausfallen lassen. Alle Jäger zogen danach hoch und verschwanden, ohne die 3 Maschinen am Boden zu zerstören. Die Besatzungen der Ju's hatten wohl schon Erfahrung mit englischen Jägern und waren auf den Angriff vorbereitet. Vielleicht hatten sie auch Benzinfässer an Bord und haben deshalb die Maschinen Hals über Kopf verlassen, nach dem Hilferuf «SOS – rette sich wer kann!» Unsere Kolonne fuhr weiter und ich weiss daher nicht, ob das fliegende Personal die Notlandung im Wüstensand heil überstanden hat.

Wir schlachten Ziegen und Schafe

Es war in Afrika nicht jeden Tag Krieg, sondern es gab auch mal Ruhetage für die einzelnen Abteilungen, dafür sassen dann andere Abteilungen oder Divisionen im grössten Schlamassel. Wenn wir mal etwas Ruhe hatten und in die Nähe von Arabersiedlungen kamen, erhandelten wir Ziegen und Schafe als Zusatzverpflegung. Unser Fahrer, Karl Schlimpen, war von Beruf Fleischer und hat uns zu so manchem zusätzlichen Braten verholfen. Auf einigen Bildern von mir kann man ihn in voller Aktion beim Schlachten und

Ausweiden der Tiere sehen. Von den Italienern haben wir vor El Alamein wunderbare Pfannen und Töpfe erbeutet, wie sie dort alles stehen und liegen liessen. Es war vom Feinsten und viele Kameraden der Kompanie beneideten uns um unser Kochgeschirr. Mit unserem deutschen Kochgeschirr konnten wir bei der Eigenversorgung ja nicht viel anfangen, denn darin konnte man ja nur sein Essen bei der Feldküche erfassen. Doch wo war unsere Feldküche, wenn wir auf Spähtrupp waren oder etwa beim Rückmarsch? Ausserdem hatten die Küchenbullen beim Rückmarsch meistens selber nichts, um etwas in ihren Kessel zu werfen. Einen Fleischer in seiner Panzerbesatzung zu haben, war für uns in dieser schlimmen Zeit, der reinste Hauptgewinn!

Die Tiere haben wir von den Arabern aber immer ehrlich erhandelt. Nur einmal wollte unser Kommandant ein Schaf aus einer grossen Herde klauen. Er meinte zu uns, das fällt bei so einem grossen Haufen gar nicht gross auf. Bombeck ging langsam auf die Schafe zu, die an einem grösseren Hang weideten und ein Araber passte etwas entfernt auf seine Herde auf. In seinen Umhang gehüllt, konnte man aus einiger Entfernung ja auch nicht erkennen, ob es sich um einen jungen oder alten Araber handelt. Vielleicht hatte er mit Soldaten schon so seine schlechten Erfahrungen gemacht und hat Bombeck immer scharf im Auge. Unser Kommandant schnappt sich blitzschnell ein Schaf und kommt mit dem Schaf im Arm den Abhang herunter gelaufen. Der Araber, ein fixer Läufer, rennt nun hinter Bombeck her und schlägt ihm mit seinem Stock immer kräftig auf die Waden. Bombeck lässt das Schaf fallen und rennt zu unserem Panzer, auf dem wir sitzend das Geschehen beobachten. Wir freuen uns diebisch, dass unserem Boss mal so richtig das Fell versohlt wird! Wir haben später noch oft darüber gelacht und Bombeck im Scherz hochgenommen. Es ist schon so auf dieser schönen Welt, damals wie heute; wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen!

In der Nähe von Derna wollte ich von den Arabern einmal Hühner kaufen, aber ich bin kein guter Händler und sie haben mich über den Tisch gezogen. Das eine Huhn war ein Zwerghahn und für den Topf nicht geeignet. Bei den Arabern sitzen die Hühner in der Nacht immer auf den Bäumen. Den kleinen Hahn hatte ich am Abend, weil keine Bäume in der Nähe waren, auf unsere 2 Reserveräder gesetzt, die hinten auf den beiden Motorklappen befestigt waren. Dort verblieb er auch bei unseren Fahrten und ist nie heruntergeflogen. Fuhren wir durch eine Arabersiedlung und er sah Hühner, machte er immer einen langen Hals und jeden Moment dachten wir, jetzt fliegt er uns weg. Wenn wir standen, lief er um unseren Panzer und scharrte im Sand und wenn wir weiterfahren wollten, klatschten wir in die Hände und er flog von alleine auf seinen Stammplatz. Bei Sonnenaufgang weckte er die Kompanie durch lautes Krähen und wurde so von vielen Kameraden als Sensation bewundert. Aufgrund seines kleinen Wuchses und der kräftigen Stimme, wurde

er von unserem Kommandanten auf den Namen »Benito« getauft! Manches Mal störte er uns selber mit seinem lauten Krähen, dann sperrten wir ihn in die seitlichen Motorklappen. Fuhren wir aber auf Spähtrupp, dann kam »Benito« in einen kleinen Sack. So wurde »Benito« unser Maskottchen und von uns allen mit kleinen Liebesgaben verwöhnt. Ich wollte ihn mit in den Urlaub nehmen, falls es einmal klappen sollte und bei meinen Eltern wird er dann sein Gnadensbrot bekommen!

Es kam aber alles ganz anders. In Tripolis waren wir später für 1 oder 2 Tage in einer Werkstatt und ich ging mit Bombeck in die Stadt. Zu den Fahrern sagte ich noch, sie sollten »Benito« in den Panzer sperren, damit er nicht geklaut wird. Doch sie sperrten ihn in eine kleine Voliere und wie wir beide zurückkamen, fanden wir nur noch ein paar Federn. Wir hatten uns schon so an »Benito« gewöhnt und waren nun über den Verlust echt traurig!

Rückzugsgefechte im November 1942

Wir sind wieder in der altbekannten Gegend von El Adem und Sidi Rezegh auf Spähtrupp und müssen uns vor den nachrückenden starken feindlichen Kräften immer weiter nach Westen zurückziehen. Der Gegner rückt mit Panzerkräften an und bei Widerstand umgeht er uns im Süden. Mit der Aufklärungsgruppe sichern wir, so gut es mit unseren Kräften noch geht, die Absetzbewegungen unserer Truppen. Dazu dieser aufreibende Kampf um die leidige Spritversorgung. Ohne Verpflegung und Wasser halten wir immer noch durch, aber ohne Betriebsstoff bleibt so manches Fahrzeug liegen und ist für immer verloren. Es beginnt bei uns der Krieg des armen Mannes, denn viele Fahrzeuge sieht man nun im Schlepp zurückkriechen. So langsam verlieren wir jegliche Hoffnung auf ein gutes Ende. Dazu die erdrückenden Nachrichten von der Landung der Amerikaner in Algier. Werden wir nun in die Zange genommen? Ist der Weg in die Heimat nun vollkommen abgeschnitten und komme ich nie mehr in den Urlaub? Das Wetter wird jetzt im November auch schlechter, es regnet viel und wir fahren durch morastige Flächen. PKW's stehen vor riesigen Pfützen und wir schleppen sie dann, oft 3 Wagen angehängt mit hindurch. Ende November stehen wir mit der AA-33 und der 90. Leichtsinnigen in der Nähe von Agedabia und bilden die Nachhut. Auf der Via Balbia rollt der Verkehr an uns vorbei nach hinten und man sieht nur noch in stumpfsinnige Gesichter. Fast auf jedem Fahrzeug ist ein Luftspäher und wenn einer mal schnell in die Büsche läuft, bricht schon eine Panik aus und die Landser spritzen von den Fahrzeugen weg ins Gelände, in dem Glauben, die Tiefflieger kommen und machen den kläglichen Rest zur Sau! Wir sind aber nicht mehr an dieser Panikmacherei beteiligt, denn bei diesen stumpfsinnig dahinziehenden Kolonnen, ist uns der Spass an der Freude vergangen.

Nun besteht schon wieder der Verdacht, dass der Gegner uns im Süden überholt und wir müssen zurück, um nicht abgeschnitten zu werden. Wir können aber nicht zurück, denn der Sprit reicht nicht für alle Fahrzeuge aus! Dann endlich erhalten wir eine Zuteilung, für jedes Fahrzeug eine zugeteilte Menge und mit der ziehen wir hinter die Marsa el Brega-Stellung und haben nun ein paar Tage Ruhe. Wir bringen unsere Fahrzeuge in Ordnung, die Leibwäsche hat ihre weisse Farbe verloren und somit ist Grosswäsche angesagt. Unsere Reifen sehen auch schon mächtig abgefahren aus. Ersatz gibt es nicht und wenn wir einen Platten haben, können wir mit unserem 8-Rad nur noch dahinschleichen. Hoffentlich passiert uns das nicht mal im Spähtruppeinsatz, dann kann uns der Tommy leicht einkasieren. Die Fahrer murksen vom Morgen bis zum Abend an ihren Fahrzeugen herum.

Ich vermisse jetzt meine englische Lederweste sehr, mit der ich in Ruhestellung gerne umher flanierte. Ich hatte sie eines Abends vom Turm aus an einen Ast gehängt, wie schon so oft, denn wir stellten uns mit unserem Panzer gerne unter einen Baum, wenn die Möglichkeit dazu bestand, um gegen Fliegersicht etwas geschützt zu sein. Im Morgengrauen ging es dann gleich überhastet weiter und meine Lederweste blieb oben im Baum hängen! Der Finder wird sich sicherlich über die Lederweste gefreut haben.

Wieder mit den Pionieren beim Minen legen

In der Aufklärungsgruppe haben wir nur noch sehr wenig einsatzbereite Spähwagen und werden über Gebühr mit unseren klapperigen und betagten Mühlen eingesetzt. Jetzt geht es mal wieder mit den Pionieren zum Minen verlegen und wir sollen wieder die Sicherung übernehmen. Es wird ein Minenfeld verlegt und auf unserer Seite mit einem Draht gekennzeichnet. «Achtung Minen!» Interessiert verfolge ich ihre Tätigkeit, wie sie so im Schachbrettverfahren die Teufelsdinger verlegen. Ein Pionier zeigt und erklärt uns die Funktion der Schützen- und T-Minen. Nebenbei erzählt er uns etwas von Teufelsgärten, die sie in die El Alamein-Front einbauten. Tagelang haben sie Minen verlegt und sogar Bomben mit eingegraben. Zwei Minen übereinander verbuddelt, andere wieder mit Stolperdraht verbunden. Ich bin schon erstaunt, was man sich für Scheusslichkeiten mit Minen ausdenken kann. Trotzdem habe ich einen gewaltigen Respekt vor der gefährlichen und anstrengenden Arbeit der Pioniere.

Eines Tages nach getaner Arbeit packen die Pioniere ihre sieben Sachen auf ihre Fahrzeuge und plötzlich stellt ein Pionier fest, dass seine Uniformjacke mit seinem Soldbuch noch auf der anderen Seite des Minenfeldes liegt! «Ach du meine Güte, was soll nun werden?», dachten wir Panzersoldaten! Nach einer Diskussionsrunde ging ein Feldwebel seenruhig durch das Minenfeld und holte die Jacke zurück. Mir klopfte das Herz und ich

dachte jeden Moment geht eine Mine mit dem Mann hoch! Der Feldwebel haute dann dem Landser die Jacke links und rechts um die Ohren und die Sache war für die Pioniere erledigt!

Wir fahren in eine Panzerfalle

Mitte Dezember befinden wir uns im Syrte-Bogen. Es regnet oft und viel, dabei ist es so unangenehm kalt und wir frieren uns durch den Tag. Mit unserer Abteilung fahren wir im Nachtmarsch südlich von Nofilia in Abwehrstellung. Dort angekommen ist der Sprit alle und wir können nicht mal mehr auf Spähtrupp fahren. Später bekamen wir ein paar Kanister voll angeliefert, die sie wohl mit Flugzeugen heranschafften und schon ging es auf Spähtrupp vor unserer Igelstellung.

Wir fahren so einige Kilometer, dann sehen wir in der Ferne 3 LKW stehen und denken, das sind Deutsche die keinen Sprit haben. Wir fahren etwas näher heran und der Spähtruppführer bleibt immer wieder mit seinem Funkpanzer zur Beobachtung stehen. Auch wir müssen dann etwas zurückgesetzt sofort stehen bleiben. Ich schaue durch die Optik auf die LKW und sage noch zu Bombeck, das ist aber ungewöhnlich, die Landser stehen oben auf den LKW's und winken. Der Spähtruppführer fährt wieder an und ich versuche durch Zuruf unseren Spähwagen etwas zu bremsen und Schlimpen fährt auch etwas verhaltener. Dann springen die Landser plötzlich weg und die Konturen von den Fahrzeugen verändern sich. Alle drei merken wir sofort, hier stimmt was nicht und Bombeck ruft: «Los voll zurück!» Schlimpen zieht sofort sein Steuer links herum und mit Vollgas geht es zurück. Meinen Turm drehe ich auf 6 Uhr und der Rückwärtsfahrer ruft: «Panzer von hinten – feuernd!» Schon fliegen uns die Geschosse um die Ohren ohne zu treffen.

Wir rufen dem Fahrer aufgeregt zu: «Los – los – fahr – schneller!» Der tritt das Gaspedal schon gegen die Panzerung und versucht im leichten Schlingengang das Weite zu suchen.

Auf festem Boden sind wir schneller, aber wenn loser Sand kommt verlieren wir an Fahrt und die Panzer holen auf. Zu unserem Glück ist der Boden etwas wellig und die feindlichen Panzerschützen haben ihre Probleme mit dem Zielen. Der Rückwärtsfahrer ruft immer wieder: «Zwei Panzer kommen hinterher und holen auf!»

Verdammt – verdammt, wenn das man gut geht und hoffentlich bekommen wir keinen Platten, dann können sie uns mit der Mütze einfangen. Mit meiner 2 cm Muss-Spritze habe ich sowieso keine Chance auf Panzer zu schießen! Bombeck und ich, machen uns schon ganz klein auf unseren Sitzen, Kopf und Beine eingezogen um wenig Körper zu zeigen, wenn ein Geschoss durch unseren Panzer fegen sollte. Mit Hoffen und Bangen nähern wir

uns unserer Igelstellung. Von dort beobachten sie schon unsere bedrängte Lage und schiessen mit der 5 cm Pak aus grosser Entfernung auf die beiden Panzer. Sie bleiben dadurch stehen und rollen zurück.

Wir fahren mit hohem Tempo in unsere Igelstellung, denn wir haben das Schiessen der Pak gar nicht mitbekommen. Unser Motor hat Glühzündung und lässt sich nicht mehr abstellen. Unser Fahrer versucht den Motor abzuwürgen, doch dieser blubbert immer lustig weiter. Mit einem Spaten dreht Schlimpen die Kühlerverschraubung auf und ein heisser Dampfstrahl schiesst heraus. Alle Gummidichtungen sind hinüber und wir müssen in die Werkstatt.

Langsam kommt unser Funkwagen angerollt. Sie hatten mehr Glück, denn hinter ihnen fuhr der 3. Panzer her und blieb nach kurzer Zeit stehen. So konnte der Spähtruppführer aus sicherer Entfernung unsere Verfolgung beobachten. Nun kommen alle Vier zu uns und berichten ihre Beobachtungen, denn zeitweise hatten sie uns schon aufgegeben, in dem Glauben, wir würden das rettende Ufer nicht mehr erreichen! Es waren 2 schnelle britische «Crusader III» mit 60 Km/h Höchstgeschwindigkeit, die hinter uns her waren. Da haben wir mal wieder grosses Glück gehabt! Wegen Spritmangel konnten wir erst 2 Tage später in die Werkstatt fahren.

Weihnachten 1942 in der Wüste

Kurz vor Weihnachten stehen wir mit der 90. Leichten und der Aufklärungsgruppe am Südflügel der Buerat Stellung eingegelt und sollen ein Vorstossen der feindlichen Aufklärungskräfte verhindern. Doch es blieb die Tage vor Weihnachten bei unserer Abteilung sehr ruhig und wir richteten uns auf ein beschauliches Weihnachtsfest ein. Mit unserem 8-Rad standen wir bei der 1. Kompanie und alle waren auf den Heiligen Abend, einen Donnerstag, schon etwas eingestimmt. Mit Hilfe eines Besenstiels und eines Kameldornstrauchs wurde im Kompaniebereich ein Tannenbaum hergestellt, mit etwas Phantasie konnte man ihn auch als solchen erkennen. Ausnahmsweise gab es gutes Essen, Stollen, Apfelsinen, Nüsse, Feigen und vor allem Post aus der Heimat.

Es ist nun schon mein zweites Weihnachtsfest bei der Kompanie und nun sieht unsere militärische Lage, durch die Anlandung der Amerikaner, mehr als beschissen aus! Dann hören wir ab und an etwas über eingeschlossene Truppen in Stalingrad. Mein Gott, wie wird das wohl noch alles enden? Ist dieser Krieg überhaupt noch zu gewinnen? Wir können hier den Tommy mit seiner Übermacht an Panzern, Artillerie und Flugzeugen nicht aufhalten und wer hält die Amerikaner auf? Wir sitzen nun vollends in der Falle und zwischen uns und der Heimat ist das unüberwindliche Mittelmeer. Ich sehe an diesem Heili-

gen Abend keine Möglichkeit jemals wieder in die Heimat zu kommen! «Nun ade – du mein lieb Heimatland»; und ich bin auf dem Tiefstand meiner Gefühle angekommen!

Am Abend sitze ich alleine im Panzerturm und schreibe einen Brief an meine Eltern. Zum Feiern mit den Kameraden ist mir nicht zu Mute in dieser hoffnungslosen Lage. Meine Eltern können aus den Zeilen ersehen und auch erahnen, wie mich diese Hoffnungslosigkeit bedrückt und mutlos macht! Bombeck war am Nachmittag schon in feuchtfröhlicher Stimmung und heitert mit seinen Spässen die Kompanie auf. Unsere beiden Fahrer sind nun am Abend auch zu dem lauten und lachenden Haufen gegangen und lassen sich wohl auf andere Gedanken bringen. Hin und wieder höre ich sie laut singen und dann wieder laut lachen! Vielleicht ist es die beste Medizin, sich in dieser hoffnungslosen Lage mit Alkohol zu ersäufen! Nur, ich bin kein Freund des Alkohols und meine Zigarettenteilung teilt sich unsere Besatzung auch gleich unter sich auf

Etwas so um 23.00 Uhr ist dann plötzlich alles vorbei. Alarm – Alarm, im Alarmstart sollen wir aufbrechen und das Chaos ist da! Der Tommy soll uns vom Süden her umgangen und eingeschlossen haben und wir müssen sofort durchbrechen! So ein Mist aber auch, dabei hatten wir stark angenommen, der Tommy feiert auch das Weihnachtsfest.

Um unseren Panzer herum sieht es aus wie in einem Zigeunerlager. Reserveräder – Kanister – Werkzeuge – Essengeschirr – alles herausgenommen – benutzt und liegengelassen! Viele Fahrer haben ihre Fahrzeuge auseinandergenommen und sind bei der Reparatur in dem Glauben, der Tommy feiert ebenfalls und lässt uns zum Fest in Ruhe. Jetzt haben wir den Salat!

Eigenartig dabei ist, wir hören keine Schiesserei und wissen daher nicht, was eigentlich los ist. Besser ist es schon wenn es knallt und man kann sich darauf einstellen und wir alten Hasen wissen, was zu tun ist. Bei dem vielen Ersatz den wir bekommen haben, zähle ich auch schon zu den alten Hasen. Wenn auch nicht an Jahren, so doch an Erfahrung! Immer wieder heisst es: «Los – Los – Los wir rücken ab!» Mein Kommandant ist besoffen, die Fahrer beide angeheitert und ich habe meinen moralischen Tiefstand erreicht. Wir schmeissen alle herumliegenden Sachen auf und in unseren Panzer.

Wir rücken ab und was nicht fahren kann bleibt liegen. Die Nacht und auch den halben 1. Weihnachtstag sind wir auf Achse. Jetzt hören wir auch endlich was los ist. Der Tommy ist mit hunderten von Fahrzeugen südlich von Sirte unterwegs, um unsere Truppen abzuschneiden. Auch am 1. Weihnachtstag marschiert der Feind in westlicher Richtung weiter. Wir sind laufend auf Spähtrupp und müssen die Ziele des Gegners aufklären und über Funk an unsere Stäbe durchgeben. Immer erst im letzten Moment, ziehen wir uns vor den

feindlichen Panzern zurück. Ende Dezember ziehen wir mit der 90. Leichtsinnigen über Bu Ngem in die Buerat-Stellung. Wieder waren wir als Nachhut eingesetzt und zogen uns, dem Druck des Feindes weichend, Etappenweise zurück. Hinter der Buerat-Stellung hoffen wir nun auf ein paar ruhige Tage, zum Ausklang des 4. Kriegsjahres.

Jahreswechsel 1942 – 1943

Bis zum 30. Dezember waren wir in Rückzugsgefechte verwickelt und hoffen nun, hinter der Buerat-Stellung unsere Fahrzeuge wieder auf Vordermann zu bringen, wie es beim Barras so schön heisst. Doch wir mussten wieder in den Süden und uns dort einigeln. Es blieb aber am 31.12.42 ziemlich ruhig und der Feind rückte nicht weiter vor mit seinen Spitzen.

Am Silvesterabend wurde Wein und Alkohol nur in Massen ausgegeben, so dass sich die Feierlichkeit unter unseren Stimmungskanonen etwas in Grenzen hielt. Man hatte wohl Schlussfolgerungen aus den Feiern am Heiligen Abend gezogen. Einige von unseren jungen Offizieren wollten mit einer gewaltigen Sprengung das neue Jahr beginnen. Alle möglichen Sprengladungen wurden im Niemandsland zusammengetragen mit Leuchtraketen vermischt, und damit wollten sie dem Tommy einen gewaltigen Schrecken einjagen. Unser Kommandant war natürlich auch wieder bei den Bombenlegern. Zum Jahreswechsel wurden dann viele Leuchtkugeln in den Himmel geschossen, nur von der grossen Sprengung um 0.00 Uhr habe ich nichts mitbekommen, obwohl Bombeck uns extra darauf aufmerksam machte. Wahrscheinlich ist die Sprengung in der Weite der Wüste verpufft!

Am Neujahrsmorgen müssen wir antreten und unser Chef, Oberleutnant Kettler, hält eine kernige Ansprache mit Siegeszuversicht! Wir werden neue bessere Waffen erhalten, der Tiger-Panzer ist schon angelandet, ist praktisch unverwundbar und mit seiner Kanone allen englischen und amerikanischen Panzern weit überlegen! Wir werden den Feind in Afrika, an allen Fronten schlagen und eines Tages wieder vor Kairo und dem Suez-Kanal stehen – siegreich im Vertrauen auf unsere Waffen!

Wenn das zutreffen sollte, was Kettler uns mit voller Überzeugungskraft verkündet, müssen wir mit unserer Klapperkiste von 8-Rad, den ganzen Weg über Tobruk wieder zurück und wann komme ich dann mal in den Urlaub? So richtig überzeugt hat Kettler mich nicht, doch was bleibt mir in dieser Scheiss-Situation weiter übrig als die Hoffnung? So bleibt mir nur der letzte Trost: «Die Hoffnung stirbt zuletzt!»

Aufklärungsgruppe v. Luck

Im neuen Jahr werden wir zu einer Aufklärungsgruppe Luck zusammengefasst. AA-3, AA-33 und AA-580. (Major v. Luck ist Kommandeur der AA-3).

Mit dieser Aufklärungsgruppe sind wir nun ununterbrochen als Nachhut im Einsatz. Die Tage und Wochen rinnen dahin und der Feind drückt uns immer weiter nach Westen. Von Kettlers Siegeszuversicht rücke ich innerlich immer weiter ab! Die Gegend in der wir nun «herumwurschteln» sieht trostlos aus. Berge, Krater, haushohe Dünen und dann plötzlich wieder ein glatter Salzsee mit diesen kleinen Sandwellen, auf dem man so schön rasen kann.

Mitte Januar stand die Aufklärungs Gruppe im schweren Abwehrkampf gegen feindliche Panzer. Benzin wurde uns in Kanistern zugeteilt und wir schleppten sie dann in Reihe nebeneinander, zu unserem 8-Rad und die Arme wurden immer länger. Eines Abends bei Dunkelheit tankte unser Fahrer auf und nach einigen Kanistern merkte er, es gluckert beim Eingiessen anders. Mit Entsetzen stellt er fest, er giesst Wasser in den Tank! Eine Katastrophe bei der Benzinknappheit! Was ist jetzt zu machen? Mit Bombeck beraten wir uns, denn es darf in der Kompanie ja auch nicht verlautbart werden, denn dann ist der Teufel los. Wir müssen den gesamten Sprit ablassen und die Benzinlache unter dem Panzer wird immer grösser. Jetzt ein kleiner Funke und der Spähwagen ist verloren. Nun muss auch noch der kleinste Wasserrest herausgespült werden, denn wenn wir wegen eines Wassertropfens auf Spähtrupp unsere Schnelligkeit verlieren, kann es verheerende Folgen für uns haben. Dann betteln wir uns heimlich von den Fahrern der Spähkompanie wieder einige Kanister zusammen. Zum Glück ist die Kameradschaft in der Kompanie noch intakt. Dagegen ist die Kameradschaft zu den anderen Kompanien nicht mehr besonders gut, kein Vergleich zu unserem alten Haufen, der sich gegenseitig half und aufeinander verlassen konnte. Ausserdem geht beim Rückmarsch und dann in besonders heiklen Situationen, die Kameradschaft schnell zum Teufel!

Kaum haben wir aufgetankt und sind noch bei den letzten Arbeiten, rücken wir ab, denn der Gegner hat uns mal wieder im Süden umgangen. Es wurde mal wieder höchste Zeit und wir setzen uns in der Dunkelheit ab bis zur Tarhuna-Homs-Stellung. Jetzt stehen wir schon kurz vor Tripolis. Bis zu dem Anfangsort unseres Wüstenabenteuers haben wir uns nun aus taktischen Gründen, zur Verkürzung der langen Nachschubwege, erfolgreich zurück gekämpft. Für 2 Tage fahren wir nach Tripolis in eine Werkstatt und hier klauten und verspeisten einige Landser unseren kleinen Zwerghahn «Benito!»

Zurück aus der Werkstatt müssen wir gleich wieder mit den Pionieren zum Minen legen und ihnen Feuerschutz geben. Das Gelände ist sehr unübersichtlich und wir müssen höllisch auf der Hut sein, dass uns der Feind nicht mit Panzern den Rückweg abschneidet.

Dabei müssen wir das rückwärtige Gebiet mehr im Auge haben, als das vor uns liegende. Von Tripolis herüber hören wir gewaltige Explosionen, ob sie dort schon Sprengungen durchführen? Als einfacher Landser weiss man ja nie was ausserhalb seines Gesichtsfeldes herum passiert!

Nun sind wir in Tunesien

Mit unserem Spähtrupp fahren wir Ende Januar über die Grenze nach Tunesien, bei schneidendem Wind und beissender Kälte. Wir verkriechen uns bei der Fahrt in den Panzer, der schneidende Fahrtwind geht uns durch Mark und Bein. Die Fahrer haben ihre Schutzscheiben an die Sehschlitze befestigt, denn der kalte Wind treibt ihnen Tränen in die Augen. Wir haben wohl noch den heissen Wüstenwind in uns und können uns auf den plötzlichen Kälteeinbruch nicht so schnell umstellen.

Die Landschaft verändert sich schlagartig und wir kommen aus dem Staunen nicht heraus. An Olivenkulturen vorbei fahren wir durch Ben Gardane, eine Arabersiedlung mit Oasen, Feldern und überall asphaltierten Strassen. Dann Wasser – soviel wir wollen – und wir können es nach unserem bisherigen Wüstenritt mit seinen vielen Entbehrungen nicht fassen. Zu unserem Erstaunen sind die Araber sehr freundlich zu uns, sprechen Französisch neben ihrer Muttersprache, und ich kann mich mit meinem bisschen Französisch ganz gut mit ihnen verständigen.

Die Araber unterscheiden sich von den nomadisierenden Beduinenstämmen der Wüste. Sie sind wohlhabend und es gibt reiche Grundbesitzer. In den Ortschaften sind sie ansässig und voller Sympathien für uns deutsche Soldaten. Den italienischen Soldaten sind sie nicht so wohlgewogen. Mit unserem Spähtrupp halten wir in einem Ort, werden von einigen Arabern in ihr Haus eingeladen und erhalten Wein und Essen. Weiter geht es und wir kommen durch Medinine und aus dem Staunen nicht mehr heraus. In uns haben wir noch die unermessliche Weite der Libyschen Wüste, die Stille der Nächte und das Brausen des Ghibli!

Wir müssen uns auch umstellen in unserer Spähtrupptätigkeit, denn ein Ausweichen in die unendliche Wüste ist nun nicht mehr möglich. Auf der Strasse muss nun unser Rückwärtsfahrer mehr in Aktion treten, wenn es plötzlich heissen sollte: «Rückwärts Marsch!» Bombeck zieht unseren 2. Fahrer mehr zum Fahren heran, damit es im Notfall auch klappt. Allerdings gibt es hier auch bessere Deckungsmöglichkeiten gegen Artillerie- und Fliegerbeschuss. Mit unserer ganzen Spähtrupptaktik müssen wir uns jetzt auf europäische Verhältnisse umstellen.

Von Fom Tataouine fahren wir durch Oasendörfer nach Osten auf Spähtrupp. Die Araberkinder sind sehr zutraulich um uns herum und bestaunen unsere beiden Spähwagen. Der Tommy drückt uns aber immer weiter zurück und dann werden wir eines Tages aus

der Front herausgezogen. Über Gabes fahren wir hinter den Djebel Tebaga und liegen mit unserer Kompanie dort in Ruhe.

Französische Mädchen schneiden uns die Haare

Durch den Buschfunk hören wir, in Gabes schneiden in den Frisiersalons, junge hübsche Französinnen, die Haare. Das weckt natürlich die eingeschlafenen Lebensgeister in uns. Nur, wie kommen wir nach Gabes? Einer von unserer Kompanie hatte den genialen Einfall, wir melden uns beim Spiess ab mit Zahnschmerzen zum Zahnarzt nach Gabes. Mit 4 Mann und Passierschein machen wir uns per Anhalter auf den Weg. Die deutschen LKW-Fahrer nehmen uns aber nicht mit, aus welchen Gründen auch immer! Dafür sind die italienischen Fahrer immer bereit, Landser per Anhalter mitzunehmen. So geschah es auch an diesem Tag, die italienischen Kameraden nahmen uns mit nach Gabes. Nun suchten wir uns aber erst einmal einen Frisiersalon, wo auch weibliche Bedienung im Laden ist. Weil sich nun aber jeder von weiblicher Hand die Haare schneiden lassen wollte, dauerte es etwas länger und so kamen wir erst um die Mittagszeit beim Zahnarzt an. Eine deutsche Helferin oder Schwester erklärte uns nun, der Herr Doktor behandelt nur am Vormittag Patienten. Wir bekamen alle einen Bestellschein für den nächsten Vormittag mit. So bummelten wir dann den ganzen Nachmittag durch Gabes. Mit einem italienischen LKW ging es am Abend wieder zur Kompanie zurück.

Am nächsten Morgen marschierten wir mit unseren Bestellscheinen zum Spiess und erhielten wieder die Erlaubnis, zum Zahnarzt zu fahren. Zwei Italiener nahmen uns mit ihrem offenen LKW mit, doch das war eine alte Kiste von Auto. Auf der Strasse nach El Hamma gab es plötzlich einen Krach und der Motor platzte auseinander. Die Kolben vom Motor hatten sich selbständig gemacht und lagen nun hinter uns auf der Strasse. Wir lachten und machten unsere Witze über das Auto und die Italiener lamentierten und diskutierten mit Händen und Füßen über ihr Schicksal mit der alten Karre! Sie können einem aber auch Leid tun mit ihrer veralteten Technik! Ein anderer ital. LKW nahm uns dann mit nach Gabes.

Wir wussten ja nun wie der Hase beim Zahnarzt läuft und meldeten uns mit den Bestellscheinen aber erst wieder um die Mittagszeit zur Behandlung. Von der Zahnarthelferin bekamen wir einen neuen Bestellschein für den nächsten Vormittag und somit hatten wir wieder eine schöne Gelegenheit, durch Gabes zu bummeln. Im Hafen lagen kleine deutsche Fähren, die wir besichtigten und wir quatschten mit den Matrosen über Gott und die Welt. Am nächsten Tag wollten wir wieder auf die gleiche Tour reisen, doch der Spiess war uns wohl auf die Schliche gekommen und unser Sonderurlaub zum Zahnarzt wurde kurzerhand gestrichen.

Am 04. Februar war ich 19 Jahre alt geworden und Bombeck organisierte für mich ein Bordfest. Er hatte Rotwein besorgt und ich hatte wohl mehr getrunken als ich vertragen kann, ich landete in einer Kameldornenhecke und ritzte mir das Fell dabei gehörig auf. War mir am nächsten Tag schlecht. Zum Glück brauchten wir nicht auf Spährtrupp zu fahren!

Amerikanische Beute

Mitte Februar ging es in den Einsatz um Sidi Bouzid und weiter nach Sbeidla und Gafsa. Wir kamen erstmalig mit amerikanischen Waffen in Berührung. Am meisten staunten wir über die reichhaltige amerikanische Verpflegung und sackten uns davon reichlich ein. Die Durststrecke mit der kläglichen Verpflegung auf dem langen Rückmarsch hatten wir endlich überwunden. Wir lernen nun die amerikanischen Waffen kennen; Shermanpanzer, Halbkettenfahrzeuge, Dreiachser-LKW' s und die unverwüstlichen Jeeps. In unserer Abteilung fahren nun deutsche, englische und amerikanische Fahrzeuge. Endlich ging es mal wieder etwas vorwärts, doch es dauerte nicht lange und wir wurden über Gebühr von der feindlichen Artillerie und Fliegerbomben eingedeckt. Ständig kreisen über uns feindliche Jagd- und Bombengeschwader. Wir sind der feindlichen Übermacht nicht mehr gewachsen und der Rückmarsch beginnt von neuem!

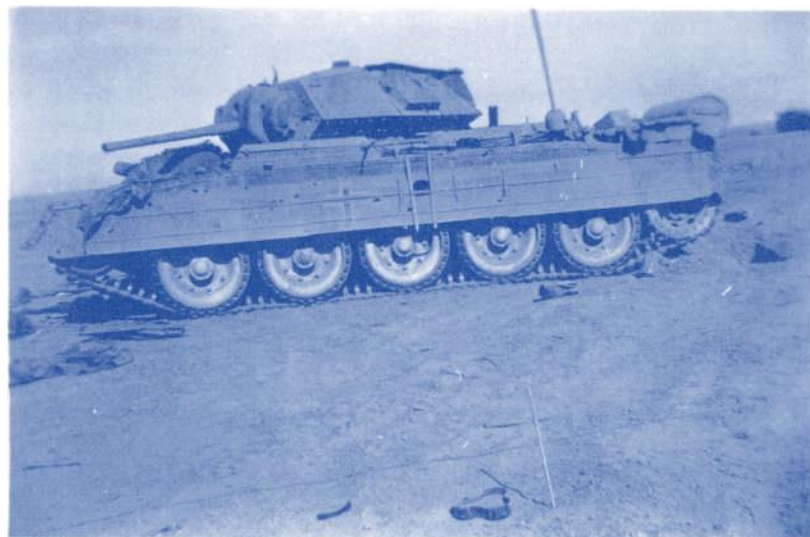
Das Ende von Stalingrad wirkt sich nachhaltig in unseren Köpfen aus und das bohrende Grübeln beginnt, was wird nun aus unserer Panzerarmee? So manche Nacht muss ich, bei diesem grossen Desaster, was nun mit Riesenschritten auf uns zukommt, über mein persönliches Schicksal nachdenken und finde keinen Schlaf! Über das Mittelmeer kommen wir nicht zurück, denn man kann ja nicht einmal mehr genügend Ersatz, Treibstoff und Munition zu uns herüberbringen. Im Osten der Tommy, im Westen der Ami, im Süden die unendliche Wüste und im Norden das Mittelmeer. Herrgott im Himmel, wir sitzen echt in der Mausefalle! In Gedanken sehe ich mich schon als Gefangener in Amerika, doch wie und wann und überhaupt könnte ich dann wohl in meine Heimatstadt zurück kommen? Mir ist zum Kotzen – Herr Major!

Verkehrsunfall in Gabes

Mit unserem 8-Rad fahren wir am frühen Morgen durch Gabes in westlicher Richtung. In dem Ort sass ich noch hinter dem Turm und sah mir den Ort und die Häuser an, doch nun, bei schnellerer Fahrt auf der glatten Ausfallstrasse, rutsche ich auf meinen Schützensitz



Ein englischer Crusader II (Beutepanzer) in deutschen Diensten. Er ist mit Maschinenschaden liegengeblieben.



Der Crusader II von der Seite, deutlich sieht man das Balkenkreuz an der Schürze.



Ein abgeschossener deutscher Panzer III mit der langen 5cm-KwK.

Eine der seltenen 15cm
SFL auf Lorraine-
Schlepper-Basis
(Sd.Kfa. 135/1).
Dahinter steht
Ofw. Helms.



Über uns wurde eine
deutsche Ju 88 von
englischen Jägern
abgeschossen.



In der Werkstatt haben
wir von Arabern
Hühner gekauft.
Von links: Fahrer Zugm.,
Fahrer 4-Rad und ich.





Eine Douglas A-20 Boston/Havoc musste notlanden.



Eine von den «Sturen 18», die täglich im Formationsflug die deutschen Stellungen bombardierten.

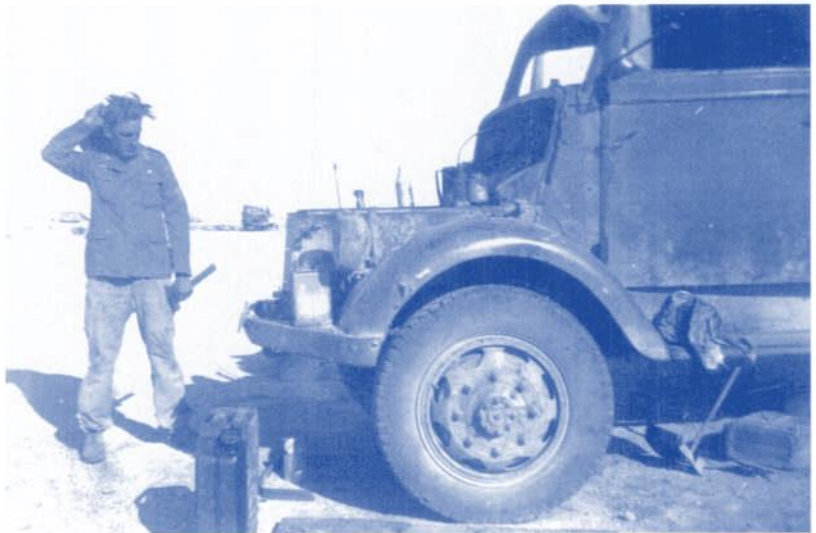


Der 8-Rad ist von einem Bombenteppich im Brand gesetzt worden. Erschöpft sitzen Henning und Schlimpen am gelöschten 8-Rad.

*Eine 8-Töner Zugmaschine schleppt unseren 8-Rad und einen 4-Rad zur Werkstatt.
Links: Henning*



Der Fahrer kratzt sich am Kopf und wundert sich über den fehlenden Motor seines Opel Blitz.



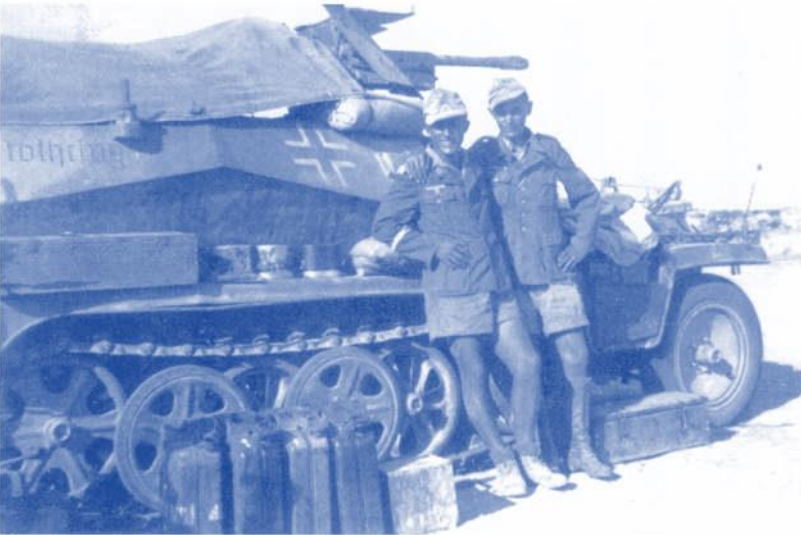
Vor unserem Zelt, in dem ich nach den Strapazen von El Alamein so schön ungestört schlafen kann.



*Gruppenfoto vor einem
SPW mit 3,7cm-Pak.*



*Erich und Otto in herzlicher
Umarmung. Erich
geriet im Mai 1943 in
amerikanische Gefangen-
schaft.*



*Henning mit Erich
Groth aus Danzig an
seinem SPW.*





*Otto Henning an dem 4cm Pak-Einschussloch
an der linken Seite des 8-Rad.*



*In der Werkstattkompanie vor dem 8-Rad. Von links:
Erich Golchert, Otto Henning, Heinz Brünje*



*Mit dem 8-Rad in der Werkstatt. Im Hintergrund
der Hebekran für den Panzermotor.*



Zwei Mecklenburger mit dem Fahrer des Opel Blitz.



*Ein erbeuteter engl. Spähwagen
«Guy» in deutschen Diensten.*

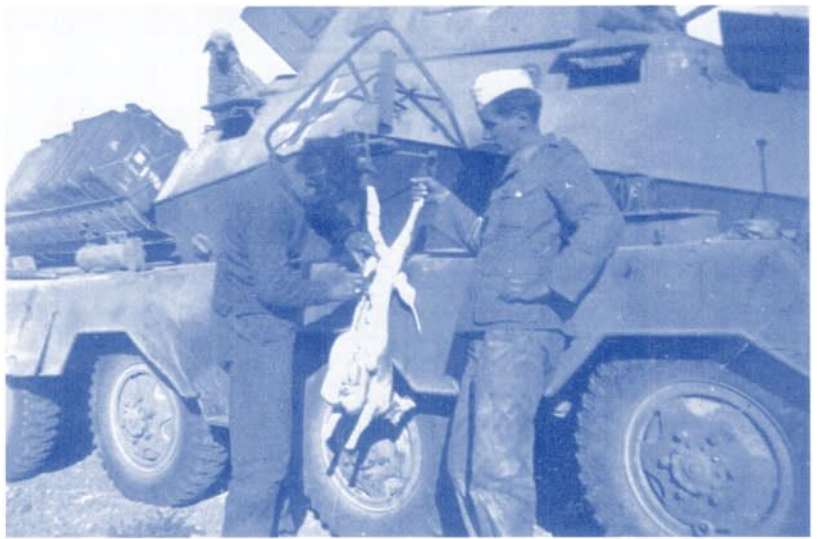


Die Ziege ist schon ausgezogen.



Die Arbeit des Metzgers wird begutachtet.

*Unser Fahrer Karl
Sblimpen ist
gelernter Metzger.
Das nächste Schaf
schaut vom 8-Rad
betroffen zu.*



*Ein weiteres Opfer
wird begutachtet.*

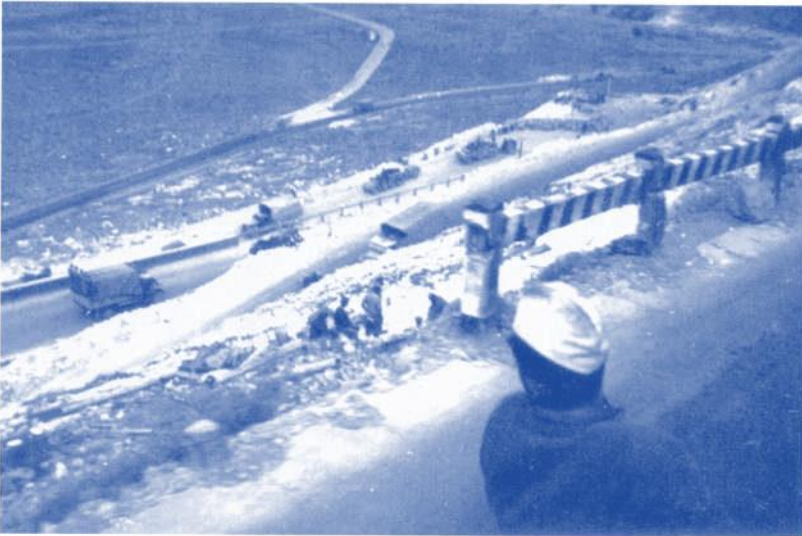


*Eine Karawane
passiert die Kompanie.*





*Reifenpanne am 8-Rad.
Links: Horst Wedeleit,
rechts Lt. Karl Mellin.*



*Eine Rückzugskolonnen
fährt auf der Serpentine
bei Derna.*

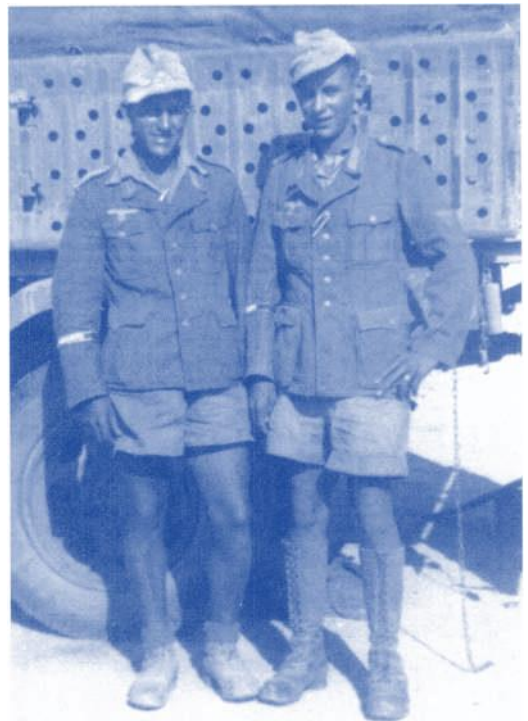
Die Hafenstadt Derna



*Getarnt unter Olivenbäumen.
Aus dem Staufach wurde meine Packtasche herausgeschossen.*



Ein vollkommen zerlegter VW-Kübelwagen.



*Mein Schulfreund Erich Golchert. Rechts von ihm
stehe ich, abgekämpft von der Front bei El Alamein.*



*Voraus sind Staubfahnen
am Horizont.
Feindfahrzeuge oder nur
ein Sandsturm?*



*Zwei schwere 8-Rad
Panzerfunkwagen
(Sd. Kfz. 263) in Bengasi.*



*Ein Beute-Chevrolet
mit englischem
Nummernschild.*

Eine der AA-580 unterstellte Batterie 8,8cm-Flak und 2cm-Flakgeschütze vom Flak-Bataillon 612.



2cm SFL in Bereitschaft zur Abwehr des nächsten feindlichen Tieffliegerangriffs.



Die 2cm SFL wehrt einen Tieffliegerangriff ab.



Eine 5cm-Pak sichert die Igelstellung.



Mit einem Beute-Sprit LKW fahre ich nach Tumis, um meinen Fronturlaub anzutreten. Von dort soll ich mit einer Transportmaschine nach Sizilien übersetzen.



Wir begutachten ein englisches Beutegeschütz.



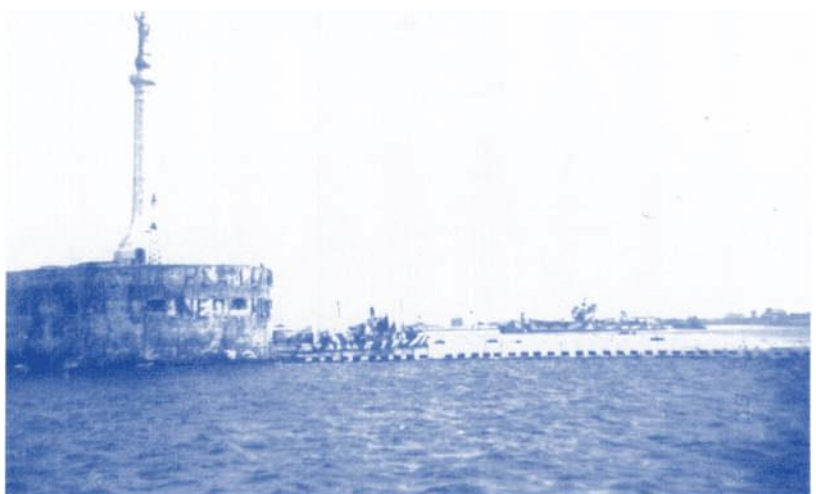
*Nach der glücklichen Landung mit der Ju-52 in Trapani auf Sizilien.
Im Hintergrund steht eine Me 323 Gigant!*

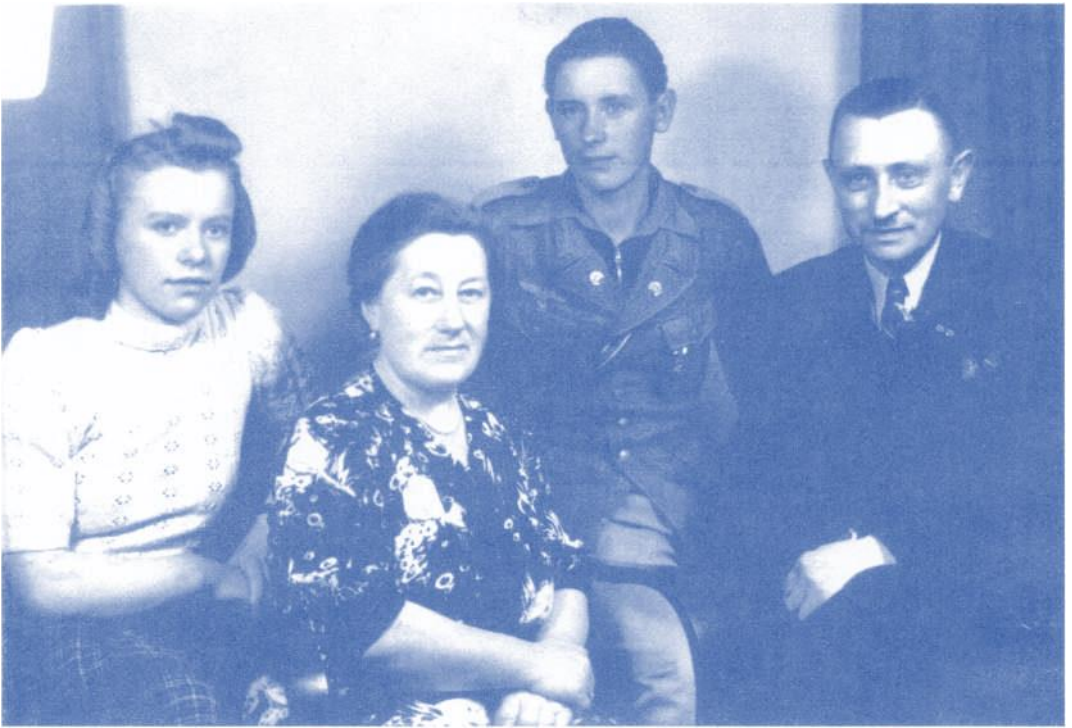


Eine Me-109 E steht auf dem Flugplatz in Trapani.



U-Boot Sperren bei der Überfahrt von Messina nach Reggio





*Im Kreise meiner Familie in Grevesmühlen/Mecklenburg,
26. April 1943*



*Mein erster Heimaturlaub. Ein Foto
mit meiner Schwester Thea.*



*In Zivil, mit EK-II Schleife und
Reichskolonialbund-Abzeichen, April 1943*



*Mit Schwester und Karl-Heinz
Nevermann auf Genesungsurlaub*



*Mit Freund Horst Schumacher in HJ-Uniform,
vor seinem Einrücken zu den Fallschirmjägern*



*Mit meinem Freund Waldemar Degner in Flieger-
HJ-Uniform. Lehrling in einem Flugzeugwerk, Lübeck*



*Oberfeldwebel Helms als Leutnant 1943
vor seiner schweren Verwundung in Russland*

und peile nur ab und zu durch die Optik. Ich war von dem Fahrtwind tüchtig durchgefroren und mir schlottern richtig die Glieder. Bombeck kuckt durch seine Kommandantenluke und ruft plötzlich – na – na – na und der Fahrer geht scharf auf die Bremse. Ich sehe schnell durch die Optik, sehe schemenhaft etwas Helles und schon gab es einen dumpfen Aufprall. Der Wagen kommt nach einiger Zeit zum Stehen und ich sehe durch die hinteren Turmluken, wir haben einen Araber überfahren, der die Strasse überquert hat, ohne auf den Verkehr zu achten. Unser Fahrer, Schlimpen und Bombeck laufen sofort zurück um zu helfen und ich sehe, wie sich die Person mit den Händen aufrichtet, die langen Haare. Es ist eine Araberfrau, die wir überfahren haben. Sie muss vom Zerschellschild erfasst und unter den Wagen gedrückt worden sein, ohne dass die Räder über sie hinwegrollten. Unser Kommandant hält einen italienischen LKW an, sie legen die verletzte Frau auf die Ladefläche und der Fahrer soll die Frau in ein «ospedale oder ambulanza» fahren. Wir waren schon kampferprobte Krieger, doch der Unfall hat uns vier schon etwas mitgenommen!

Meine Pistole wird geklaut

Nach den letzten Einsätzen muss unser 8-Rad in die Werkstatt nach Sfax. Die Kiste ist schon mächtig mitgenommen von den vielen Einsätzen, dem Brand und dem kochenden Motor bei der Panzerverfolgung. Wir liegen im Ort in einer Schule auf Stroh und die reparaturbedürftigen Fahrzeuge stehen auf dem Schulhof.

Um 7.00 Uhr ist immer antreten und der Werkstattspiess teilt die Arbeitskommandos ein. Beide Fahrer helfen am Fahrzeug und der Rest wird zum Arbeitsdienst eingeteilt. Eine Viertelstunde vor dem Antreten verschwinde ich mit 2-3 Kameraden in eine Araberkneipe und wenn die Luft rein und alles eingeteilt ist, kommen wir zurück. Der Spiess kennt uns ja nicht und so haben wir den ganzen Tag unsere Freiheit. Bombeck ist laufend unterwegs und knüpft neue Verbindungen, wir sehen ihn nur selten. Ich gehe meistens für unsere Besatzung Eier von den Arabern kaufen, rohe und auch gleich gekochte. Gehandelt muss werden, das gehört hier zum Geschäft. Oft bieten auch Kinder die Eier an und die Mutter steht dann hinter dem geschlossenen Torweg, so dass ich sie nicht sehen kann und darf und wir feilschen um den Preis.

In Libyen und Ägypten hatte Bombeck seine eigene Methode beim Eierkauf entwickelt. Wir hatten vom Tommy Sitzkissen aus Schaumstoff erbeutet, die an der Unterseite Löcher hatten, in die stossicher Eier hineinpassten. An der Strasse sassen oft Araber und verkauften Eier, Melonen usw. Wenn wir mal alleine auf der Strasse mit unserem 8-Rad fuhren, wurde folgende List angewendet. Es wurden z.B. 10 Eier gekauft, Bombeck sortierte sie alle in ein Sitzkissen, ich hatte sichtbar das Geld in der Hand. Der Fahrer hatte bei ausge-

schaltetem Motor den Gang eingelegt und auf «los» startete er den Motor gleich mit dem Anlasser und mit einem Satz rauschte unser 8-Rad mit uns davon. Ich habe das Geld in der Hand, will es dem Araber geben, kann es aber nicht, weil unser Panzer mit uns schnell davonfährt. Es sollte nach einem Missverständnis aussehen, doch es war ein mieser Trick von uns!

Doch einmal hat uns ein Araber angeführt, vielleicht hatte er schon schlechte Erfahrungen mit anderen Panzerbesatzungen gemacht. Wir hatten unseren genialen Plan im Auge und auf «los» rauscht unser 8-Rad davon. Der Araber reisst blitzschnell 2 volle Benzinkanister von den seitlichen Sandblechen und setzt sich nun seelenruhig auf die Kanister. Wir machen verdutzte Gesichter und müssen zurück, denn das geht ja nun wirklich nicht, Eier gegen Benzin tauschen. In Tunesien konnten wir diese Diebestour aber nicht anwenden, denn hier waren die Araber sehr freundlich zu den deutschen Soldaten. Dagegen gab es in Libyen und Ägypten sehr zweifelhafte Gestalten unter den Beduinen, denen man alleine in der Nacht, nicht zu nahe kommen sollte.

Von Sfax musste ich auch einmal per Anhalter zur Kompanie, um Post für uns zu holen. Das war eine Tagestour, denn die deutschen LKW-Fahrer nahmen Anhalter ja grundsätzlich nicht mit und man war immer auf freundliche Italiener angewiesen. Sprach man einen deutschen Fahrer an einer Kreuzung oder Rastplatz an, um mitgenommen zu werden, antworteten sie oft, ihre Fahrt endet schon nach 2 Kilometern. Andere wiederum gaben patzige Antworten und verachteten uns als Strandgut der Strasse. Jetzt habe ich schon gar keine Gewissensbisse mehr wegen unserer Rammtaktik, um beim Rückmarsch auf die Strasse zu kommen! Die einzige Rettung der Anhalter waren, die freundlichen Italiener. An dieser Stelle muss ich aber auch sagen, die italienischen Soldaten haben mehr Achtung vor gefallenen Soldaten. Wenn wir an einem Soldatenfriedhof vorbeifahren, grüssten die Italiener die Gefallenen immer durch Haltung und Blickwendung oder durch den militärischen Gruss. Bei uns deutschen Soldaten habe ich das nie erlebt, wir fuhren teilnahmslos an einem Soldatenfriedhof vorbei, oder murmelten in uns hinein: «Der wird auch immer grösser!»

Auf dieser Posttour zur Kompanie musste ich 3 Mal umsteigen und die letzte Strecke zur Abteilung wurde ich von einer Zugmaschine unserer 2. oder 3. Kompanie mitgenommen. Auf der Zugmaschine sassen mehrere Landser, die ich aber nicht weiter kannte. Weil die Zugmaschine im Gelände aber so sehr schlägt, nehme ich mein Koppel mit der 08-Pistole ab. Im Abteilungsbereich sause ich sofort los und vergesse mein Koppel mit der Pistole. Ich merke es aber gleich und renne zurück zur Zugmaschine, meine Pistole ist weg – geklaut!

Heiliger Strohsack, das ist vielleicht eine Scheisse! Der ganze Panzer kann vernichtet werden, abgeschossen, ausbrennen oder sonst was, da kräht kein Hahn nach. Aber wehe

deine eigene Pistole kommt dir abhanden, das gibt ein militärisches Drama und für den Betroffenen ein Trauerspiel!

Der ganze Tag war mir verdorben und die Post aus der Heimat hatte auch sogleich einen bitteren Nachgeschmack bekommen und das alles wegen meines eigenen Verschuldens – meiner Vergesslichkeit! Auf der ganzen Rückfahrt zermarterte ich mir den Kopf, wie ich aus dieser Scheiss-Situation herauskomme, ohne dass jemand etwas vom Verschwinden meiner Pistole bemerkt.

Bei meiner Rückkehr übergebe ich die Post und erzähle weder dem Kommandanten noch der Besatzung etwas von der geklauten Pistole und halte mich an den Leitspruch: «Reden ist Silber, Schweigen ist Gold!» Ich bin mir sicher, in dem kleinen Haufen der 580er hätte mir keiner eine Pistole geklaut, sondern sie mir hinterher gebracht. Wir kannten uns fast alle mit Namen, doch nun in dem grossen Haufen mit den verschiedenen Kompanien, gehen wir alle in der grauen Masse unter. Von den alten 580ern sind kaum noch welche vorhanden und wir freuen uns schon, wenn wir einander begegnen und einen kleinen Schnack machen können!

Eine Berlinerin spricht uns an

Unsere Fahrzeugreparatur in Sfax war leider zu Ende und wir fuhren am Nachmittag wieder zur Kompanie zurück. Mein kleiner Freund Mohammed war sehr traurig, dass wir abrückten. Mit dem kleinen Araberjungen hatte ich mich angefreundet und er ging mir den ganzen Tag nicht von der Pelle. Er erzählte mir auch, dass er mit seinen 12 Jahren seiner Cousine von 13 Jahren versprochen ist und die Eltern beschlossen haben, dass sie heiraten müssen! In dieser Werkstatt erlebte ich auch zum ersten Mal, wie im Klassenraum, 4 oder 5 Lagerstätten von mir entfernt, ein Kamerad brutal zusammengeschlagen wurde. Ich habe so etwas bisher in meinem Leben noch nicht gesehen, dass man so brutal auf einen Menschen einschlagen kann! Der Geschlagene lief am nächsten Tag mit einer Sonnenbrille herum. Ich kann aber mit Sicherheit jetzt nicht mehr sagen, warum er so zugerichtet wurde!

Auf der Strecke zwischen Sfax und Gabes, machen wir am Strassenrand unter einem grossen Baum für die Nacht halt. Ich sitze im Turm und erledige meine Feldpost, ich schreibe oft und erhalte daher auch viele Feldpostbriefe. Dann höre ich nach draussen und denke, ich spinne! Nach fast 2 Jahren höre ich eine Frauenstimme in Berliner Mundart. Ruck – zuck, packe ich meine Sachen weg, hangele mich durch den engen Panzer nach draussen und sehe, eine Frau im mittleren Alter unterhält sich mit unserer Besatzung. Sie erzählt uns, dass sie in Berlin geboren ist, einen Araber geheiratet hat, der als Botschaftsangestellter im 1. Weltkrieg in Berlin tätig war. Sie haben 2 Töchter und die älteste Tochter sehr stolz ist, in Berlin geboren zu sein, während die 2. Tochter in Tunis zur Welt kam. Ihr

Mann ist mit Pferd und einachsigen Wagen in Sousse und kommt erst spät in der Nacht zurück. Sie freut sich sehr, mal wieder in ihrer deutschen Muttersprache reden zu können. Den ganzen Abend blieb sie bei uns und klärte uns über Sitten und Gebräuche, Hochzeiten usw. der Araber auf.

Ihr Anwesen war etwa 30 – 40 Meter von der Strasse und unserem Standort entfernt und durch ein grosses Tor zu betreten. Der Gebäudekomplex ist recht gross, quadratisch gebaut und durch eine Tür im grossen Tor ist der Innenhof zu betreten. Auf unsere Anspielungen ihre Töchter auch begrüessen zu wollen, reagierte sie abweisend und wollte absolut ihre Töchter nicht unseren Blicken preisgeben! Dabei hätten wir so gerne einen Blick auf ihre Töchter geworfen. Vor allem interessierte uns, wie die Deutsch – Tunesierin wohl aussehen mag? Sie meinte aber auch, mit ihren Töchtern müsste sie sehr vorsichtig sein, weil die italienischen Soldaten so heissblütig sind. Aber wie dachte sie dann über die deutschen Soldaten, wenn sie ihre Töchter auch uns vorenthielt? Am späten Abend verabschiedete sie sich und wir mussten ja am nächsten Morgen weiter zu unserer Kompanie!

Wir diskutierten auf unseren Schlafplätzen im Panzer noch ein wenig weiter, wie wir das Geheimnis um die Töchter wohl lösen könnten, um nur mal einen Blick darauf zu werfen, denn mehr wollten wir doch eigentlich gar nicht. Ich hatte dann den genialen Einfall, am nächsten Morgen mit einem Wassereimer in das Anwesen zu gehen, und um etwas Waschwasser für die Morgenwäsche zu bitten. Dabei wollte ich einen Blick auf die Mädchen werfen und der Besatzung meine Einschätzung mitteilen. Der Plan wurde von Bombeck gutgeheissen und ich erhielt noch einige Instruktionen von ihm, was ich mir unbedingt einprägen muss! Unser Kommandant hat Erfahrung mit dem weiblichen Geschlecht und sagte mir, worauf ich besonders achten sollte: «Auf das Gesicht, die Haare, die Augen, den Busen, den Arsch und die Beine!»

Am nächsten Morgen schnappe ich mir den Eimer und meine 3 Kameraden stehen am Panzer und geben mir noch gute Ratschläge mit auf den Weg, ja nichts zu verpassen und mir alles gut zu merken, wegen der Konturen, dünn, dick oder doofl. Mit festem Schritt, die Blicke der Kameraden im Nacken, gehe ich auf das Anwesen los, mache die kleine Tür im grossen Tor auf und stehe mit meinem Eimer im Hof. Ein wilder Aufschrei und die vielen Weiber spritzen in die Behausungen!

Dann kommt ein gut angezogener Herr im Anzug auf mich zu und fragt: «Was wünschen Sie bitte?» Verdattert über das gute Deutsch, bitte ich um einen Eimer voll Wasser. Darauf er: «Das macht mein Diener, bitte warten Sie draussen vor dem Tor!» Rums schlägt die Tür ins Schloss und ich stehe wieder vor dem Tor! Meine Kameraden biegen sich vor Lachen, da ich so fix wieder draussen stehe. Dort erhalte ich dann den Eimer mit Wasser von einem Araber zurück. Meine Kameraden treiben jetzt ihre Witze mit mir, über meine fehlgeschlagene Aufklärung!

Nach unserer Morgenwäsche und dem Frühstück sind wir abgefahren, ohne dass jemand aus dem Tor kam. Allerdings aus den beiden oberen kleinen Fenstern wurden wir beobachtet. Wir wissen aber nicht, ob es Aufpasser oder gar die Mädchen selbst waren. Dabei kann ich es mir gut vorstellen, dass die Mädchen auch gerne mal einen Blick auf uns werfen wollten.

Im Regen und einer Flutwelle säuft die Kompanie ab

Wieder bei der Kompanie angekommen, hatte unser Chef, Olt. Kettler, schon sehnsuchtsvoll auf uns gewartet, denn die Kompanie hat kaum noch einsatzfähige Spähwagen. Am nächsten Morgen fahren wir gleich mit 2 Wagen auf Spähtrupp. Wir klären in Richtung Kasserine auf. Die Pisten waren alle sehr verschlammt, doch bei festem Untergrund kamen wir überall gut durch. Nur bei morastigem Untergrund sackten die Räder weg, und obwohl alle 8 Räder angetrieben werden, haben wir uns ein paarmal festgefahren.

Wir hielten uns immer etwas abseits von den Marschbewegungen, denn feindliche Jagdbomber und Jäger griffen unaufhörlich die Kolonnen an. Langsam zogen sich unsere Truppen aber wieder zurück. Über Funk wurden wir zurückgerufen und sogleich wieder in Richtung Gafsa in Marsch gesetzt. Westlich von Gafsa trafen wir auf Spähwagen der AA-33 und wurden von ihnen in die Lage eingewiesen. Das Gebiet war neu für uns und der Feind rückt mit starken Kräften auf Gafsa vor.

Nach 3 Tagen kommen wir zur Kompanie zurück und unsere Abteilung sichert eine Strasse, die über ein längeres Tal in die Berge führt. Neben der Strasse steht eine 8.8 cm Kanone und sichert die Strasse gegen Panzerangriffe und wir werden etwas erhöht neben dieser Kanone, etwa 50 Meter entfernt, zur Sicherung eingewiesen. Es ist alles sehr ruhig in der Luft und auf der Erde, denn es regnet und regnet. Der Krieg findet zur Zeit im Saal statt!

In der Nacht, wir schlafen alle vier in unserem 8-Rad, werden wir von einem Getöse, Rumoren und Wasserrauschen geweckt. Wir schauen durch die Sehschlitze und können bei der Dunkelheit und dem strömenden Regen nichts sehen. In der Ferne hören wir Rufe und Schimpfen. Der Fahrer schaltet die Scheinwerfer ein und wir sehen von unserem erhöhten Standort, gewaltige Wassermassen vorbeirauschen. Das Wasser war von den vor uns liegenden Bergen herabgestürzt und ergoss sich nun in die Ebene.

Am Morgen sahen wir dann die Verwüstungen. Aus der asphaltierten Hochstrasse waren etwa 50 Meter herausgerissen und in der Wüste verschwunden. Ich hatte so etwas noch nicht gesehen und war erstaunt, welche Kraft das Wasser haben kann. In der Abteilung soll es Fahrzeugschäden gegeben haben und es wurde erzählt, dass Schützenpanzer umgekippt

sind. Bei der italienischen Infanterie sollen einige Soldaten mit weggespült worden sein. Der Boden war nun total aufgeweicht und unsere Panzerspähkompanie sass bewegungsunfähig im Morast fest. Die grosse Zugmaschine der Flak zog dann alle Fahrzeuge mit ihrer Seilwinde zur Strasse. Auch unser 8-Rad sass bis zu den Achsen im aufgeweichten Boden fest und musste ebenfalls mit der Seilwinde herausgezogen werden. Das einzige Fahrzeug ,das mit eigener Kraft zur Strasse kam, war ein amerikanischer Beute-Jeep mit tiefen Spuren. Das Gute an der ganzen Sache war, unser Gegner war wohl auch abgesoffen, denn der Krieg hatte für ein paar Tage Ruhezeit. Es gab weder Artilleriebeschuss noch Fliegerangriffe!

Im Zielkreis eines feindlichen Jägers

Wir waren nach 2 Tagen von einem Spähtruppunternehmen zur Kompanie zurückgekommen und ich holte als Erstes unsere Feldpost und unser Rückwärtsfahrer kümmert sich um die Verpflegung. Vom Panzer hole ich mir einen Kanister herunter als Sitzgelegenheit und lese erst einmal meine Post. Dann höre und sehe ich, dass 3 feindliche Jäger im Tiefflug schiessend auf uns zukommen. Unglücklicherweise steht unser 8-Rad in voller Breitseite zu den anfliegenden Jägern und ich denke, nur schnell weg von dem Fahrzeug. Ich renne seitlich eine kleine Bodenerhebung hinauf in eine vom Regenwasser ausgespülte Rinne. Zu meinem Unglück laufe ich genau in den Zielkreis eines feindlichen Jägers und der drückt sofort auf den Kopf seiner automatischen Waffen. Um mich herum rauscht, pfeift und kracht es und ich lasse mich sofort in diese kleine Rinne fallen! Herrgott im Himmel denke ich: «jetzt hat es mich erwischt!» Bewegungslos bleibe ich erst einmal liegen um mir keine Schmerzen zuzufügen. Dann bewege ich ganz vorsichtig meine Fingerspitzen und weil man gleich zu Anfang keine Schmerzen spüren soll, auch ganz vorsichtig die Zehenspitzen. Ich kann aber keinen Schmerz feststellen an meinen Gliedern. Ich hebe ganz vorsichtig meinen Kopf etwas an, der auf meinem linken Oberarm liegt und öffne ganz vorsichtig die Augenlider und sehe Blut auf meinem Arm. Verdammt – mein Kopf hat etwas abbekommen! Resigniert bleibe ich liegen und denke, nur nicht bewegen, dann setzt gleich der Schmerz ein. Von allen Seiten kommen Kameraden angelaufen, die mich in das Schussfeld des Jägers laufen sahen und rufen nach Sanitätern. Vorsichtig werde ich von ihnen auf den Rücken gedreht und öffne vorsichtig die Augen. Um mich herum ein Kreis von Kameraden. Sie stellen mich ganz vorsichtig, noch etwas benommen, auf die Beine. Dem Himmel sei Dank, mir fehlt ausser blutenden Lippen weiter nichts. Ein MG-Geschoss ist mir quer von oben links über Ober- und Unterlippe gefegt und hat sie mir aufgespalten. Der Sani verarztet mich, von den Kameraden werde ich umarmt und sie freuen sich mit

mir, dass alles so glücklich mit einem Kratzer abgelaufen ist. Wie sie mir berichteten, hatten sie schon das Allerschlimmste befürchtet! Mein Schutzengel hatte mal wieder seine Flügel über mich ausgebreitet. Unserem 8-Rad ist nichts passiert und das wäre doch nun wirklich ein lohnenderes Ziel gewesen, als so einem kleinen Wüstenscheich das Lebenslicht auszupusten! Dafür habe ich nun tagelang Probleme beim Essen, Trinken und Zähneputzen!

Unser Kommandant organisiert Zusatzverpflegung

Bombeck hat den Dreh heraus, unsere Verpflegung etwas aufzubessern. In Tunesien gab es in den grösseren Orten Verpflegungsstellen für versprengte Soldaten. Wenn wir mal mit unserem Spähwagen alleine unterwegs waren, fuhren wir eine ausgeschilderte Kommandantur an und Bombeck fasste in der Verpflegungsstelle für 4 Mann seiner Besatzung Marschverpflegung. Anschliessend marschierten wir 3 hinein zu den Verpflegungsbossen und fassten auf Soldbuch für jeden Einzelnen noch einmal Marschverpflegung! Es war nicht viel was es gab, aber es half uns sehr gut durch die kalte Jahreszeit in Tunesien. Nach der durchlittenen Hungerzeit auf dem langen Rückmarsch, haben wir nur die Möglichkeit genutzt, etwas auf die Rippen zu bekommen, denn wer weiss schon, was uns noch alles bevorsteht!

Dabei fällt mir gerade ein, bei unserer Rammtechnik in Ägypten haben wir einmal unsere ganze Verpflegungskiste verloren. Bevor der Rückmarsch begann war die Küstenstrasse nicht so belebt und wenn wir alleine mit unserem 8-Rad unterwegs waren, fuhren wir mit 70 bis 80 Stundenkilometer immer volles Rohr. Nun hatten wir aber sehr oft Probleme mit LKW-Fahrern, die uns einfach nicht vorbeilassen wollten. Unser Fahrer fuhr dicht auf, hupte und hupte, fuhr noch dichter auf, doch manche LKW-Fahrer reagierten einfach nicht und behaupteten die ganze Strassenseite für sich. Das brachte unseren Kommandanten immer mächtig auf die Palme. Er zeterte nun mit unserem Fahrer, Karl Schlimpen, doch endlich vorbei zu fahren und dem Fahrer des LKW einen Denkart zu verpassen! Wenn wir dann endlich mit Nachdruck scharf an dem LKW links vorbeiwollten, gab der Fahrer nach und somit die Überholspur frei. Nun hat aber der 8-Rad die Eigenart an sich, wenn der Fahrer sein Lenkrad links einschlägt, laufen die vier hinteren Räder nach rechts und der Hinterwagen schert nach rechts aus. Wenn wir nun ziemlich an dem LKW vorbei waren, kam der teuflische Plan zur Anwendung! Unser Fahrer zog sein Steuerrad kurz nach links und mit dem Hinterwagen verpassten wir dem LKW einen Rippenstoss, so dass er rechts von der Strasse kam und in der Wüste landete. Weil nun an den Strassen keine Bäume stehen und auch keine Strassengräben vorhanden sind, hatte das ganze mehr eine moralische Wirkung! Bei einem dieser Rippenstösse gab es plötzlich einen Scherben-

haufen auf der Strasse und viele Kleinteile fliegen durch die Gegend. Der LKW hält sofort an und wir freuen uns, dass der sture Blödmann jetzt seinen Kleinkram zusammen sammeln muss! Nach etlichen Kilometern halten wir an, um etwas zu essen und stellen nun mit Erschrecken fest, das was dort so schepperte war eine von unseren Verpflegungskisten, die auf der rechten Seite am Panzer befestigt war. Nun machten wir natürlich lange Gesichter über den Verlust und die beiden LKW-Fahrer freuten sich über die unverhoffte Zusatzverpflegung! Bombeck flucht nun mit unseren Fahrern, dass sie so blöd sind und die Verpflegungskiste auf der rechten Seite befestigten, wenn sie auf Rammtechnik gehen. Die nächste 2 cm Munitionskiste wurde dann auf der linken Seite befestigt!

Rückzugsgefechte im Raum Gafsa

Unserer Abteilung wird im Raum Gafsa eine Flakbatterie und eine Fallschirmkompanie unterstellt. Ende März, Anfang April krebzen wir im Raum Meknassy – El Leben herum. Am 31.03.1943 fällt unser Funk-OfRzier, Lt. Friedrich-Wilhelm Steiner, durch Artilleriebeschuss. Steiner war für die Verschlüsselung der Funkunterlagen innerhalb der Abteilung zuständig.

Im Wadi El Leben hält die Aufklärungsabteilung 580 die 1. US-Panzerdivision auf. Die Amerikaner wollen unbedingt zum Meer nach Sfax durchbrechen. Unter schweren Verlusten auf beiden Seiten ist es ihnen bisher aber nicht gelungen. Wenn es ihnen gelingen sollte, das freie Gelände mit ihren Panzern zu erreichen, glauben wir in der Kompanie, ist das Ende des Deutschen Afrika Korps besiegelt. Daher wird mit letzter Kraftanstrengung versucht, die Stellung zu halten. Wie es an anderen Frontabschnitten in Tunesien aussieht, wissen wir zur Zeit nicht. Immer wieder muss ich über unsere kritische Lage nachdenken und komme in der Nacht aus dem Grübeln nicht heraus. Wann werde ich die geliebte Heimat, meine Eltern und Schwester wiedersehen und komme ich, wenn hier am Ende alles drunter und drüber geht, heil heraus und dann ab in die Gefangenschaft? Oder gibt es noch andere Wege um dem allen zu entgehen? Verdammt – verdammt, ich sehe keinen Ausweg für mich!

Verteidigung einer Pistenstrasse durch eine Felswand

Anfang April liegen wir mit Teilen unserer Abteilung und der Spähkompanie hinter einer hohen Felswand, durch die eine Pistenstrasse von Sidi Bouzid – Faïd über Regueb nach Meknassy führt. Der Durchgang wird von der Abt. gesperrt und soll unter allen Umständen gehalten werden, damit der Feind nicht in das hinter uns liegende flache Gelände eindringen kann. Dann ist nämlich für uns der Ofen aus! Die Amerikaner beherrschen die südliche

Strasse von Sidi Bouzid nach Meknassy und können von dort ungehindert immer neue Kräfte nachschieben und zum Angriff bereitstellen.

Die Felswand ist etwa 30 bis 40 Meter hoch, geht steil nach oben und fällt auf der anderen Seite wieder steil ab. Durch diese Steilwand führt ein natürlicher Pistenweg, der mit Minen, Panzergrenadiern und Pak gesichert wird. Mehrere Durchbruchversuche konnten bisher vereitelt werden. Unsere Fahrzeuge stehen aufgelockert hinter dieser Felswand, im sogenannten Flugschatten des feindlichen Granaten. Die Granaten und Geschosse, die über die Felswand hinweg fliegen, explodieren weit im Gelände hinter uns. Somit haben wir im Moment ein ruhiges Leben, denn die Tiefflieger können uns im Moment auch nicht viel anhaben.

Am späten Nachmittag, wenn keine Angriffe mehr zu erwarten sind, klettern oft 3 oder 4 Mann, die steile Wand hinauf, um auf die andere Seite zu schauen. Einige Kameraden hatten sie Teufelsmauer genannt, denn sie war steil und nur mit Mühe zu erklimmen. Auch ich war ein paar Mal dort oben und wir hatten einen wunderbaren Blick zum Gegner. Meine Güte, was war dort alles in der Nähe und Ferne aufgefahren. Fahrzeug an Fahrzeug waren dort auszumachen und alle dicht auf einem Haufen. Nun der Rückblick auf unsere Seite! Erschreckend die paar Fahrzeuge unserer Abteilung und dann direkt unter uns die paar Spähwagen. Aufgelockert standen sie an der Felsenwand und waren schnell durchgezählt.

Dann sehen wir in 3 bis 4 Kilometer hinter uns das Pistenkreuz, das Tag und Nacht von den Amerikanern von den Bergen Meknassys aus mit schwerer Artillerie beschossen wird. So wie dort ein Fahrzeug auftaucht, wird es sofort unter Feuer genommen. Deshalb fahren unsere Fahrzeuge und Trosse nur bei Dunkelheit über das Pistenkreuz und auch dann ist es noch mit Risiken verbunden, denn man könnte in einen plötzlichen nächtlichen Feuerüberfall geraten.

Eines späten Nachmittags bin ich mal wieder mit einigen Kameraden auf die Teufelsmauer geklettert und wir schauen ganz oben hinter Felsbrocken geschützt, mit unseren Ferngläsern zu den amerikanischen Fahrzeugen hinüber. Dann rauschten plötzlich Granaten heran und ein Teil schlug oben bei uns im Vorderhang ein und der andere Teil sauste über uns hinweg und kreperte in unserem Niemandsland. Reaktionsschnell waren wir etwas tiefer gerutscht und die Granaten konnten uns nichts anhaben. Die Amis hatten wohl das Aufblitzen unserer Ferngläser in der niedrig stehenden Sonne gesehen.

Meine letzten Stunden in Tunesien

Am Abend nach diesem Feuerüberfall auf der Teufelsmauer, habe ich Wache von 22.00 – 24.00 Uhr im Bereich unserer Spähwagen. Es ist der 07. April 1943. Gegen 22.30 Uhr

kommt ein Landser zu mir und sagt: «Du sollst sofort zum Chef kommen – fährst in den Urlaub!» April – April, war meine überlegte Reaktion, denn ich wusste noch vom letzten Jahr, wie sie einige leichtgläubige Kameraden anschierten, die dann zum Chef liefen! Nach einiger Zeit kommt ein Unteroffizier und sagt zu mir: «Los – los, Henning, sofort zum Chef!» Da muss wohl doch etwas dran sein, denn ein Uffz. kann mich nicht in den April schicken.

Ich wecke meinen Kommandanten, Bruno Jarzombek, melde mich ab und bin kurze Zeit darauf im Zelt bei Olt. Kettler. Der hält mir einen kleinen Vortrag über Einsatzbereitschaft und Tapferkeit vor dem Feind und dann endlich: «In einer Stunde um 23.30 Uhr fährt ein Jeep zum Tross mit dem fahren Sie mit in den wohlverdienten Urlaub!» Mir steigt das Blut ins Gesicht und mein Herz fängt an zu pochen! Dann sagt er weiter: «Wenn Sie zurückkommen, werden Sie Panzerfahrer!» Panzerfahrer war nicht mein erträumter Job, davon habe ich mehr als genug mitbekommen als Meldefahrer, doch in diesem Moment hätte ich sonst was versprochen! Kettler schüttelt mir die Hand und wünscht mir einen guten Urlaub und eine glückliche Rückkehr zur Kompanie! Dabei schiesst mir ein Gedanke in den hochroten Kopf, ein Glück, dass ich keinem etwas von meiner geklauten Pistole erzählt habe, dann hätte sich mein Urlaub in eine Fata-Morgana aufgelöst! (Olt. Heinz Kettler traf ich im Sommer 1943 ganz überraschend in der Berliner S-Bahn wieder. Er war nun Ausbilder an einer Offz.-Schule)!

Ich komme aufgeregt zurück zu meiner Besatzung und mache alle Pferde wild mit meiner Hektik! Zu packen habe ich nichts, nur den Lederkoffer meiner Mutter mit persönlichen Sachen, Fotos, Briefe usw. Meine Uniform ist zusammengesucht, alt und vom Einsatz mit Öl und Batteriesäure nicht mehr ganz sauber, nur das Gesicht darin ist das eines Jünglings! Jetzt muss ich mich auch noch schnell von guten Freunden anderer Besatzungen verabschieden und plötzlich habe ich lauter kleine Päckchen im Arm, die ich mit nach Deutschland nehmen soll. Auch von meiner Besatzung, sieh mal einer an, hat jeder ein Päckchen mitzugeben, nur ich habe nichts. Doch, eine Luftwaffenpistole nehme ich in meinem Koffer noch mit!

Um 23.30 Uhr stehe ich am Jeep und um mich herum viele Kameraden, die mir nun alles Gute für den Urlaub wünschen. Mir fällt der Abschied nun doch sehr schwer, ich fahre in den Urlaub und was wird aus meinen Kameraden in den nächsten Tagen und Wochen? Wir haben so vieles gemeinsam durchlebt und Freude und auch schweres Leid miteinander geteilt. Mit meiner Besatzung bin ich von El Alamein, die vielen Kilometer in Not und bitterem Ringen um Benzin und Verpflegung, bis nach Tunesien gefahren. Dann die vielen Spähtruppunternehmungen bei denen wir oft mit viel Glück in letzter Minute die Kurve kratzten, das verbindet doch mehr, als man wahrhaben will! Mit dem Jeep geht es jetzt los und das kameradschaftliche Band wird fürs Erste einmal zerrissen. «Grüss die

Heimat», rufen sie mir nach! «Lebt wohl Kameraden!» rufe ich zurück «Und haltet die Stellung bis zu meiner Rückkehr!»

Wir fahren an das Pistenkreuz heran mit den vielen Fahrzeugwracks, man weiss ja nie wann die Amis ihren nächtlichen Budenzauber mit einem Feuerüberfall veranstalten. Doch wir kommen gut und unbeschadet über das Pistenkreuz. Auf der Fahrt geht mir immer wieder meine geklaute Pistole durch den Kopf, wenn das rausgekommen wäre, hätte ich diese Fahrt in den Mond schreiben können, der nun mit den vielen Sternen unseren Pistenweg etwas erhellt. Am Himmel suche ich mir den Polarstern als Richtungsmarkierung für meine Reise in den hohen Norden nach Mecklenburg! In der frühen Morgenstunde kommen wir bei unserem Tross an.

Am Vormittag erhalte ich meinen Marschbefehl und die nötigen Papiere von der Schreibstube und mit einem Beute-LKW geht es ab nach Tunis. (Habe ein Bild von der Abfahrt und sitze mit anderen Urlaubern auf dem LKW zwischen Benzinfässern). Von meiner Spähkompanie bin ich der einzige Urlauber, kenne aber einige von den alten 580ern. Unser alter Spiess teilte seine Schützlinge immer in «Afrika-Anfänger», «Neue-, Alte und Uralte Afrikaner» ein und daran konnte man erkennen, wer mit Urlaub dran sein könnte! Eine Urlaubsberechtigung nach einer gewissen Einsatzzeit gab es in unserer Abteilung nicht und ist mir für Mannschaften im gesamten Afrika Korps auch nicht zu Ohren gekommen!

Mit dem offenen Beute-LKW, zwischen den leeren Benzintonnen, fahren wir nach Tunis. Kaum haben wir die ersten Häuser erreicht, geht eine wilde Schiesserei los. Der Fahrer hält gleich neben einem grossen Haus an. Dann kurven wie wild gewordene Krähen Ju 52 Maschinen, mit ihren Bordwaffen feuernd, über uns hinweg. Wir können aber in der Strasse nicht viel sehen und vermuten, dass feindliche Jäger die Transportmaschinen während der Landung angreifen. Wir sehen uns alle etwas verunsichert an! Verdammte Kiste, das kann ja noch ein grosser Mist werden mit unserem Urlaubsflug! Gehört hatte ich ja schon von Urlaubern, dass viele Ju 52 Maschinen über dem Wasser abgeschossen werden, aber sollten wir deshalb auf unseren Urlaub verzichten? Gefahren lauern ja auch so schon genug um uns herum, wenn wir auf Spähtrupp fahren. Wolfgang Brendel, ein guter Freund von mir, wurde nach Deutschland zum Offizierslehrgang geschickt und ist auch beim Flug über das Mittelmeer verschollen. Plötzlich wie alles begann, ist der Spuk in der Luft schon wieder vorbei.

Irgendwo in Tunis setzt uns der Fahrer ab und wir müssen uns zur Kommandantur durchfragen, dabei kennt sich keiner von uns in der Stadt aus. Dann treffen wir auf einige Landser und sie fragen uns, ob wir Urlauber sind? Na klar, sieht man uns das nicht an?» Dann erzählen sie uns, dass alle Urlauber zu Alarmkompanien zusammengestellt werden und im Nordwesten der Front als Infanteristen eingesetzt werden. Dort soll der Amerikaner durchgebrochen sein und nun kratzen sie alles zusammen!

Na, das ist vielleicht eine Kiste, in die wir hier hineingeraten sind. Urlaubsschein in der Tasche und sich dann von Heldenklau schnappen lassen für einen Fronteinsatz! Auf der Fahrt habe ich mich mit einem Obergefreiten etwas angefreundet und der sagte gleich zu mir: «Komm wir hauen beide ab, hier lassen wir uns nicht noch im letzten Moment einfangen!» So trieben wir uns dann 2 Tage und Nächte am Rande von Tunis herum. Am nächsten Morgen steckten wir vorsichtig unsere Fühler aus und hörten, die Urlaubssperre ist aufgehoben und es sollen wieder Maschinen mit Urlaubern fliegen.

Langsam erfragten und pirschten wir uns an die Urlaubererfassungsstelle heran, immer mit einem Rückwärtsgang in der Hinterhand und hörten von anderen Urlaubern, es sollten wieder Maschinen fliegen. Daraufhin meldeten auch wir uns und werden in ein Hotel in Tunis eingewiesen. Erhalten ein Doppelzimmer und ich komme mir vor wie Graf Koks von der Gasanstalt! Zwei richtige Betten und dann die aller grösste Überraschung für mich, ein Waschbecken mit einem Wasserhahn aus dem klares Wasser fliesst. Wir konnten uns in der grössten Hitze in Libyen, einen Wasserhahn mit fliessendem Wasser schon nicht mehr vorstellen.

Der Obergefreiter haut sich gleich auf ein Bett und ich spiele noch etwas mit dem Wasser. Lasse es über meine Hände und meinen Körper rieseln und auf dem Fussboden bildet sich schon eine Pfütze. Dann knalle ich meine Klamotten auch in eine Ecke und haue mich ebenfalls auf ein Bett. Ich schliesse vor Wonne die Augen und denke: «Was sind wir doch für Glückskinder!» In Gedanken bin ich aber noch bei meinen Kameraden, die müssten mich mal sehen, gewaschen in einem sauberen Bett liegend, ohne Dienstbetrieb, am helllichten Tag! Am späten Nachmittag promenieren wir dann noch etwas durch Tunis und sind erstaunt, über die wunderschöne Stadt mit Palmen und den vielen Parks.

Mit einer Droschke zum Flugplatz

Am 11.04.1943 müssen wir früh aufstehen, denn um 6.00 soll Abreise zum Flugplatz sein. Kurz vor 6.00 Uhr kommen wir beide gemächlich die Hotelterrasse herunter und im Foyer stehen viele Araber und stürzen sich auf unser Gepäck, besser gesagt auf unsere Klamotten, die wir so als Hotelreisende mitschleppen. Im ersten Moment sind wir etwas verunsichert, aber schnell merken wir, sie wollen nur unsere Klamotten an ihre Droschken tragen, um sich eine Droschkenfuhrer zu sichern, um dann mit uns zum Flugplatz zu fahren. Meinen Lederkoffer behalte ich aber am Mann. Mit 4 Mann besteigen wir eine Droschke und lassen uns wie Gentlemen zum Flugplatz kutschieren. Der Flugplatz liegt ausserhalb der Stadt und es dauert eine ganze Weile, bis wir dort ankommen.

Auf dem Flugplatz trifft uns gleich ein fürchterlicher Schreck, über die dort schon sitzenden und stehenden Urlauber. Durch die Urlaubssperre hatten sich die Haufen wohl nun so gross angesammelt. Alle sind in Gruppen eingeteilt von 15 oder 16 Mann für jeweils eine Maschine. Einige haben sich wohl schon am letzten Abend hier eingefunden, nur wir Frontschweine wissen nicht, wie auf einem deutschen Militärflugplatz die Sitzverteilung erfolgt. Auch bei uns werden nun die Papiere kontrolliert und es erfolgt die Einteilung von jeweils 16 Mann für eine Maschine mit dem Hinweis, ja nicht auseinander zu laufen, denn bei einem eventuellen Verlust der Maschine kann keine Überprüfung oder Verlustmeldung erfolgen. Ich fange nun erst einmal an, die ganzen Haufen vor uns zu zählen. Nach uns kommen auch noch einige Gruppen, aber die sind für mich von untergeordnetem Interesse. Aber vor uns die Haufen, meine Güte, hat die Luftwaffe überhaupt so viele Transportmaschinen? Nun fängt auch noch ein Nieselregen an. Vielleicht ist das ein Vorteil für uns und die feindlichen Jäger starten heute nicht.

Mit einer Ju 52 nach Sizilien

So gegen 8.00 Uhr sehen wir einen Pulk Transportmaschinen ankommen. Ich zähle gleich die Maschinen durch und stelle fest, das reicht nicht für alle Urlauber. Die Landser sind bei der Landung aufgesprungen, die Anspannung und Aufregung ist in ihren Gesichtern abzulesen und alle machen nun lange Hälse in Richtung zu den Maschinen. Dann stellen wir auch noch fest, nicht alle Maschinen nehmen Urlauber mit. Der Haufen vor uns ist kaum kleiner geworden und wir sehen uns entgeistert an. Die gelandeten und nun alle hintereinander rollenden Maschinen werden entladen, einige davon mit Urlaubern schnell beladen, sie kreisen um den Flugplatz herum und nachdem die letzte wieder in der Luft ist, entschwinden sie unseren Blicken nach Norden.

So eine Scheisse aber auch, ich sitze mit meinem Urlaubsschein immer noch auf dem Flugfeld im Nieselregen. Wer den Kommiss kennt, weiss, dass in einer halben Stunde schon alles wieder ganz anders sein kann und der Urlaubsschein nur noch ein wertloses Stück Papier ist. In Krisensituationen wie jetzt hier in Tunesien, wo das Deutsche Afrika Korps in den letzten Zuckungen seiner ruhmreichen Vergangenheit liegt, kann man sich in Windeseile in einer Alarmkompanie wiederfinden! Mann oh Mann – ich muss was unternehmen! In meiner abgezählten Gruppe und bei diesem Nieselregen, der in meine Gemütsverfassung rieselt, halte ich es einfach nicht mehr länger aus!

Langsam und unauffällig entferne ich mich von meiner Gruppe und den wartenden Haufen und marschiere einfach los. Wenn ich Flugzeuge in der Ferne brummen hören sollte,

bin ich bis zur Landung ja allemal zurück. Am Flugplatzrand sehe ich dann einen getarnten, eingegrabenen Funkwagen der Luftwaffe stehen und marschiere langsam darauf zu. Mit einem von der Besatzung komme ich ins Gespräch und horche ihn etwas aus, wie hier auf dem Flugplatz so der Hase läuft! Der erzählt mir dann, wenn die Maschinen gelandet sind, kommen oft feindliche Jagdbomber und schmeissen ihre Bomben hinein. Deshalb starten die Maschinen nach der Landung und Entladung gleich wieder durch. Bei dem Regen könnten wir aber Glück haben, dass kein Angriff erfolgt. Ich sagte zu ihm, dass ich seit 1941 Soldat bin, noch nie Urlaub hatte und nun mit meinem Urlaubsschein hier herumstehe und nicht weiss, wann und ob überhaupt noch neue Transportmaschinen kommen. Daraufhin erzählte er mir im Vertrauen; um 9.30 Uhr kommt voraussichtlich ein neuer Pulk und ich müsste dann sehen, dass ich mitkomme! «Mitkommen», das war das entscheidende Wort für mich und nun werde ich mein Schicksal bei der Deutschen Wehrmacht mal selber in die Hand nehmen!

Tatsächlich, der Funker hatte nicht gesponnen, in der Ferne sehe ich bald neue Maschinen ankommen. In der allgemeinen Aufregung die nun einsetzt, nehme ich meinen Lederkoffer und die zu einem Haufen zusammengebundenen Päckchen und setze mich langsam von unserem Haufen ab. Vom ersten Lande- und Entladungsunternehmen weiss ich ja, wie alles abläuft und stelle mich so hin, dass alle entladenen Maschinen an mir vorbei rollen. Da ich ja nun die freie Auswahl habe, suche ich mir eine Ju aus, die über der Pilotenkanzel zusätzlich noch eine runde MG-Kanzel hat. Auf der rechten Seite haben die Maschinen ja eine nach oben kippende und waagrecht gehaltene Klappe, aus denen sie Benzinfässer rollen, oder was sie sonst so geladen haben, heraus schmeissen, um schnell wieder in die Luft zu kommen.

Auf diese Maschine mit der zusätzlichen MG-Kanzel renne ich nun zu, schmeisse mein Gepäck in die Klappe und der Funker zieht mich erst widerwillig, dann doch hinein! Der Funker macht die Klappe dicht und ich stehe nun auf diesem schräg nach hinten abfallenden Boden, ohne Einbauten. Die Maschine rollt auf dem holperigen Boden immer weiter und ich weiss mein Gepäck nicht unterzubringen, denn es rollt immer wieder nach hinten weg. Wir hoppeln zum Rollfeld, die Maschine wird schneller, der Schwanz hebt sich und wir sind in der Luft. Nun kann ich auch endlich meine Klamotten hinter die Pilotenwand stellen und sie rollen nicht mehr nach hinten weg. Zu den beiden Piloten führt eine sehr schmale offene Tür und ich habe schon mal hindurchgeschaut. Hinten links ist eine kleine Funckecke und mit dem Funker versuche ich etwas ins Gespräch zu kommen.

Als erstes frage ich ihn nach einer Schwimmweste für mich. Er fragt zurück, was ich damit will? Na, das ist vielleicht eine blöde Frage von ihm! Darauf ich: «Ihr habt doch auch alle eine Schwimmweste um, deshalb muss ich doch auch eine haben!» Darauf antwortete er: «Sei man froh, dass Du keine hast, denn wenn wir abgeschossen werden,

brauchst Du dich nicht so lange zu quälen!» Das ist ja nun nicht gerade die höfliche Art einem Flugpassagier gegenüber, wie ich einer bin, wenn auch blinder Passagier! Jetzt erst wird es mir so richtig bewusst, dass ich in einer reinen Transportmaschine bin, die keine Sitzreihen hat und daher auch keine Urlauber mitnimmt. Daher werden so wenig Landser mitgenommen und mir kommt in den Sinn, ob wohl mein eingeteilter Trupp mit in einem der Flugzeuge sitzt? Nach meiner Recherche wohl kaum!

Wir kreisen lange um den Flugplatz herum, interessiert schaue ich durch die Fenster und suche unseren Jagdbegleitschutz, wie ich es immer in der Wochenschau gesehen habe. Ausser 2 Zerstörer Me 110 kann ich aber weiter nichts entdecken. Kreuze wieder bei dem Funker an seinem Funkschapp auf und frage ihn nach unserem Begleitschutz aus. «Wieso – hast Du die noch nicht gesehen?» Und dabei zeigt er auf die beiden in der Ferne vorbei huschenden Me 110. «Aber das sind doch keine Jagdmaschinen!» antwortete ich darauf! Grinsend sieht er mich an und sagt: «Mach Dir man nicht ins Hemd, wenn die Tommys kommen, hauen die sowieso ab!» Na – das sind hier ja tolle Zustände bei der Luftwaffe, fast so wie bei uns, auch wir müssen immer mehr Schläge einstecken, als wir austeilen können!

Dann geht es plötzlich tief herunter und wir fliegen tief über dem Wasser nach Norden. Mit dem Funker komme ich etwas ins Gespräch und er erzählt mir, sie kommen von Stalingrad, waren dort im Einsatz. Unser Pulk fliegt nach Trapani und der vor uns abgeflogene Pulk, mit dem ich nicht mitkam, fliegt nach Neapel. Dieser Pulk wurde aber angegriffen. Was daraus geworden ist, weiss er allerdings nicht.

Ich nehme wieder meinen Stammplatz ein, in dem Durchgang zu den Piloten und spähe krampfhaft voraus nach Land. Dabei bete ich: «Lieber Gott, lass mich nicht in der unendlichen Wasserwüste absaufen, wenn es denn schon sein muss, lieber aufs Land von Sizilien abstürzen und mein Grab befindet sich dann wenigstens auf europäischem Boden. Was hat man doch nur für komische Gedanken in unmittelbarer Gefahr. Im Spähpanzer hatte ich eigentlich nie diese Gedanken. Doch jetzt im Flugzeug komme ich mir so hilflos vor und kann so gar nichts für meine eigene Verteidigung tun. Wenn jetzt ein feindlicher Angriff kommt, weiss ich überhaupt nicht, was ich machen sollte oder wie ich mich schützen könnte! Auf der Erde kann man doch wenigstens den Kopf in den Sand stecken, ob es was hilft ist eine andere Frage, doch man glaubt etwas für die eigene Sicherheit tun zu können!

Endlich sehe ich am Horizont einen Streifen Land, der langsam grösser wird. Sizilien in Sicht! Wenn wir jetzt abgeschossen werden, kann ich vielleicht an Land schwimmen, denke ich so bei mir. Dann gewinnen wir an Höhe und kreisen nun über Trapani. Aus dem Fenster schauend sehe ich, unter uns schiesst die schwere Flak und ich frage beunruhigt den Funker, was das zu bedeuten hat! Er antwortet mir: «Über uns fliegt ein Bomberpulk

und der muss erst weg sein, dann können wir landen!» So langsam finde ich Gefallen an der Fliegerei, wie wir so immer im grossen Kreis um Trapani fliegen und ich mich an einige Strassen und Gebäude von 1941 erinnern kann.

Dann setzen wir zur Landung an und ich stehe im Durchgang zu den beiden Piloten und schaue interessiert dem Geschehen zu. Die Maschine hat aber zu kurz aufgesetzt und die Piloten müssen noch einmal durchstarten. Wieder in der Luft, geht das Kreiseln weiter. Die Maschine setzt wieder zur Landung an und wieder haben die Luftkutscher zu spät aufgesetzt. Ein grosses Gebäude sehe ich immer näher auf uns zukommen und ich begeben mich schon mit beiden Armen, seitlich des Durchgangs, in die Auffangstellung, falls wir in das Gebäude krachen sollten. Dann reissen die Piloten das Flugzeug links herum und ich denke, nun sind bestimmt die Räder abgeknickt! Doch die Maschine rollt und hoppelt auf den Rasenflächen weiter zurück zu ihrem Stellplatz am Flugplatzrand. Dort angekommen sammel ich mir meine bei der Landung durcheinander gewürfelten Klamotten zusammen und klettere durch die Tür nach draussen.

Hurra – ich bin wieder auf europäischem Boden gelandet und kann zur Not bis nach Hause laufen! Ich will mich bei der Besatzung für den Flug bedanken, doch die halten mich gleich fest und der Oberpilot sagt zu mir: Wir haben Sie heil über den Bach gebracht, dafür tanken Sie nun das Flugzeug auf und wir gehen in der Zwischenzeit zum Frühstück!» In ein grosses Benzinfass bugsieren sie eine Handpumpe und ich muss nun mit dem Handschwengel Benzin in das Flugzeug pumpen. Aus Erfahrung weiss ich aber und der abgeflogene Bomberpulk über uns bestätigt es mir, auf einem Flugplatz ist immer mit Überraschungen zu rechnen und man sollte ihn in Kriegszeiten immer schnell verlassen. Die Besatzung ist ausser Sichtweite und als Urlauber will man sich ja auch nicht zusätzlich mit schwerer Arbeit belasten, schnappe mir meine Klamotten und denke: «Kamerad mach Du, ich such das Weite – avanti presto!» (Schnell mache ich noch ein Foto von der Maschine und den Benzinfässern). Dann treffe ich mich mit einigen Urlaubern am Ausgang des Flugplatzes.

Wieder auf europäischem Boden

Mit den anderen Urlaubern melde ich mich auf der Kommandantur in Trapani und wir werden erst einmal in eine Baracke eingewiesen. Am nächsten Tag erhalten wir einen Marschbefehl und Marschverpflegung nach Neapel und von dort soll dann erst der normale Urlaub losgehen. In Trapani trennten sich dann auch die Meinungen der Urlauber über den Reiseweg. Die verheirateten Landser wollten schnell nach Neapel und der andere Trupp auf dem langsamen Dienstweg. Ich schloss mich denen mit dem langsamen Dienst-

weg an, denn die waren der Meinung, es geht ja alles vom Krieg ab und man sollte sich nicht die Beine ausreißen, um schnell wieder in einen neuen Schlamassel zu kommen. Von Trapani ging es erst einmal mit der italienischen Eisenbahn über Palermo nach Messina. Von Messina nach Reggio mussten wir mit einer Fähre übersetzen, aber das war auch nicht so ganz einfach mit einem Haufen Landser, die bereits 1 oder 2 Jahre Wüstenkrieg hinter sich haben und genau wissen, wenn wir uns jetzt in die Hacken spucken, sind wir am Ende die Letzten, die sie nach Afrika zurück verfrachten. Ausserdem hatte es in der Nacht einen Bombenangriff auf Reggio gegeben und wir sehen nun die Schäden an den Häusern, das bringt den Motor der Wüstenscheichs auch nicht gerade auf hohe Touren. Ein paar von den älteren Obergefreiten hatten in unserem Haufen das Sagen, aber das war der reinste Diskutierklub, jeder wusste etwas und keiner was Genaues. Getreu der Taktik unserer Verbündeten, einen Schritt vor, zwei zurück, kamen wir aber alle wohlbehalten in Neapel an und keiner fragte uns, ob wir den kurzen oder langen Weg nach Neapel genommen hatten.

In Neapel werden wir wieder in einer Schule untergebracht und es dauert ein paar Tage bis alle Formalitäten für den Urlaub erledigt sind. In einer Hochgarage bekam ich eine neue Uniform verpasst, denn mit meiner alten war nun wirklich kein Staat zu machen – die Jacke von Batteriesäure zerfressen, die Hose voller Flecken vom Waffenöl, schwarzes Panzerkämpfi, englisches Hemd, italienische Socken und abgelatschte Afrikaschuhe. Jetzt sehe ich aus wie ein Afrika-Anfänger, nach der Terminologie unseres Spiesses.

Auf der Fahrt in den Urlaub

In Neapel treffe ich Heinz Brünje aus Wedel, Gerhard Rusch aus Berlin-Wedding und einen Kameraden aus Stuttgart, dessen Name mir aber leider entfallen ist, alle aus meiner Kompanie und wir vier hielten nun wie Kletten immer zusammen. Vor der Abfahrt des Zuges kaufe ich eine Kiste Apfelsinen und noch ein paar andere Kleinigkeiten als Mitbringsel.

Dann ist es endlich soweit und wir steigen in den Sonderzug nach München. Jetzt muss alles sehr schnell gehen ohne Verzögerungen, denn ab Neapel beginnt der Urlaub, ohne Umwege muss man versuchen, sein Heimatziel zu erreichen. Wir vier sitzen voller Zuversicht in unserem D-Zugabteil, in Vorfreude auf den Urlaub lassen wir die Landschaft an uns vorbeiziehen. Am Morgen kommen wir in München an und können erst in der Nacht mit einem Sonderzug für Militärpersonen nach Berlin weiterfahren. Unser Gepäck geben wir an der Gepäckaufbewahrung ab und müssen uns nun die Zeit auf dem Bahnhofsgelände vertreiben.

Auf dem Bahnhofsgelände lernte ich ein junges Mädchen kennen, die mir die Wartezeit mit Gesprächen zu verkürzen half. Dabei machte sie mir den Vorschlag, doch bei der Bahnhofskommandantur zu versuchen, eine Genehmigung zu erhalten, um mit einem zivilen D-Zug eher fahren zu dürfen. Dem Bahnhofskommandanten, einem älteren Hauptmann frage ich mit Unschuldsmiene, ob ich nicht mit einem normalen D-Zug etwas eher nach Berlin fahren könnte, denn ich bin nun schon seit Afrika ununterbrochen auf den Beinen. Der fragte mich nun erst einmal aus, woher ich genau komme und wohin ich wolle, ich musste meine Papiere vorlegen und auf Grund meiner weiten Reise bis hinauf nach Mecklenburg, erhielt ich wohl den Sonderstempel für die Benutzung des zivilen D-Zuges. Nun informierte ich meine drei Spezis, dass ich schon eher nach Berlin fahre und sie sausten auch gleich zu dem Hauptmann, doch keiner erhielt die Genehmigung. Das Mädchen brachte mich zum Zug, sie hatte mir die Wartezeit in München etwas versüsst, und ich musste nun alleine, ohne meine Kameraden, die Reise zwischen lauter Zivilisten nach Berlin antreten.

Im D-Zug nach Berlin lernte ich ein junges Mädchen aus München kennen, das aber in der 1. Klasse fuhr. Weil dieser Komfort für einen einfachen Landser wie mich nicht benutzbar ist, mussten wir uns bis weit nach Mitternacht im Gang der 1. Klasse unterhalten. Das Mädchen, etwa 2 Jahre älter als ich, war in der Politik und der militärischen Lage des Reiches sehr erfahren und ich kam aus dem Staunen nicht heraus, was ich jetzt alles zu hören bekam. Das Ende von Stalingrad, das beinahe Ende in Afrika, die Landung der Amerikaner in Afrika und die damit beginnende Einkreisung des Reiches, die Bombardierung der Städte und nun noch der totale Krieg, wurden mir anschaulich vor Augen geführt. Was ich jetzt alles im vertrauten Gespräch zu hören bekam, darüber hatte ich mir überhaupt noch keine Gedanken gemacht. Als hinterweltliche Wüstenscheichs in Afrika, haben wir uns im Kameradenkreis um weittragende, politische Ereignisse eigentlich nie gekümmert. Wir hatten schon mit unserer gegenwärtigen militärischen Lage so unsere eigenen Probleme und das ohne Hoffnung auf ein gutes Ende. Mit meinen 19 Jahren hätte ich mich mit einem Mädchen ja mehr auf Tuchfühlung unterhalten, doch hier erhielt ich eine politische Lektion erteilt, über die ich, mehr als mir lieb war, in der nachfolgenden Zeit noch sehr oft nachzudenken hatte. Es war spät geworden und meine Füße brannten mir in den Schuhen als stünde ich auf glühenden Kohlen. Wir verabschiedeten uns mit dem Ziel, uns vielleicht bei der Ankunft in Berlin wiederzusehen. Meine Füße brannten mir so sehr, dass ich in die Toilette ging und sie nacheinander in das Waschbecken steckte und mit kaltem Wasser ablöschte. Mit den Strümpfen habe ich sie abgetrocknet und alles wieder angezogen. Es war eine Wohltat und erleichtert ging ich in mein Abteil, um noch eine Mütze voll Schlaf zu nehmen. Das Mädchen habe ich beim Aussteigen in Berlin leider nicht mehr gesehen.

Am Morgen kam ich in Berlin an und fuhr gleich weiter zum Lehrter Bahnhof und gab dort am Gepäckschalter meine Klamotten auf, denn ich wollte in Berlin einen Tag von meinem Urlaub verbringen. Mit der S-Bahn fuhr ich zum Alexanderplatz und ging in die Weberstr. zur Familie Götze und fragte, ob ich wieder eine Nacht bei ihnen schlafen könnte, wie zu meiner Rekrutenzeit. Familie Götze war hocheifrig, mich lebend wieder zu sehen, denn ihr Sohn Herbert war in Afrika in amerikanische Gefangenschaft geraten. Nachdem das geregelt war, ging ich in ein Wannenbad und nun von Kopf bis Fuss gereinigt, fuhr ich mit meiner neuen Tropenuniform zurück zum Lehrter Bahnhof, um meine kleine Freundin anzurufen, die mir so viele Briefe nach Afrika geschrieben hatte. Von einer Telefonzelle rief ich bei ihr zu Hause an und ihre Mutter teilte mir die Telefonnummer ihrer Dienststelle mit. Weil ich aber nichts zum Notieren bei mir hatte, brachte ich die Zahlen durcheinander und die Verbindung klappte nicht. Von einer Frau im Zeitungsstand borgte ich mir nach langem Bitten einen Bleistiftstummel und rief die Mutter noch einmal an. War mir das peinlich!

Jetzt klappte die Verbindung und Ruth war auch sogleich am Apparat und voller Wiedersehensfreude verabredeten wir uns während ihrer Mittagszeit in der Friedrichstrasse. Wir erkennen uns auch gleich wieder, denn damals 1941 war Ruth 15 Jahre und ich 17 Jahre alt und nun sind wir schon 2 Jahre älter geworden. Ich bringe Ruth in die Wilhelmstrasse zurück, denn sie ist Lehrling in Goebbels Propagandaministerium und wir verabreden, dass ich sie am Abend nach ihrem Dienstschluss abhole.

In meinem vernebelten Kommiskopf bringe ich nun wohl Uhrzeit und Wilhelmstrasse durcheinander, das erhoffte Rendezvous klappt nicht und das Drama nimmt seinen Anfang! Nach mehreren Telefonaten mit der Mutter und auch später mit Ruth, wurde ich zu ihnen nach Britz eingeladen, doch dazu fehlte mir der Mut und weil es nun für alles schon zu spät war, musste ich zur Familie Götze zurück, denn die wollten sich ja auch noch mit mir unterhalten. Mit Ruth traf ich mich dann noch kurz vor Abfahrt des Zuges auf dem Bahnsteig des Lehrter Bahnhofs und wir konnten ein paar Worte miteinander wechseln. Traurig nehmen wir Abschied voneinander. Wir winken uns zu, als der Zug den Bahnhof verlässt. Wir hätten uns noch so vieles zu sagen gehabt. Mein erstes Rendezvous in der Heimat war ja nun vollends in die Hosen gegangen, das darf ich meiner Panzerbesatzung gar nicht erzählen, die lachen sich krumm und schief! Und dann höre ich schon Bombeck's Kommentar: «Das muss ja schief gehen, wenn man Pimpfe in den Urlaub an die weibliche Heimatfront schickt!»

Im Heimaturlaub

Über Schwerin – Bad Kleinen kam ich bei grösstem Schneegestöber mit meiner leichten Afrika-Uniform in meiner Heimatstadt an. Ich gab meine ganzen Klamotten am Gepäckschalter des Bahnhofs auf und sauste im dicksten Flockenwirbel nach Hause. Um die Mittagszeit traf ich ein, meine Eltern waren gerade beim Essen, ich stürme ins Wohnzimmer und meinen Eltern fallen vor Schreck die Löffel aus der Hand, wie ich so plötzlich vor ihnen in der Tür stehe.

Es ist unfassbar, ich habe es geschafft und bin zu Hause!

Nachdem ich mich mit meinen Eltern über die neuesten Informationen in der Stadt unterhalten hatte – wer gefallen war, verwundet wurde, welche von den Schulkameradinnen verlobt, verheiratet oder schon Kriegswitwe war – musste ich meinen Zustandsbericht über das Afrika Korps abgeben. Mein Lagebericht über das DAK hatte keine positiven Aspekte, denn für meine Kameraden sah es nach meiner Abfahrt wirklich beschissen aus. Die grosse Frage stand nun im Raum: Was wird mit mir? Muss ich wieder über den grossen Teich zu meiner Kompanie zurück? Doch nun habe ich erst einmal 3 Wochen Urlaub und danach werden wir weiter sehen!

Nun musste ich mich aber erst ausziehen und meine Leibwäsche und die Uniform kamen in den Einweichbottich. Vermutlich hatte meine Mutter Angst, dass ich ungebetene Gäste mit ins Haus bringe.

Am nächsten Tag holte ich meine Sachen und die Apfelsinenkiste von der Gepäckaufbewahrung des Bahnhofs ab und gab die vielen Päckchen meiner Kameraden bei der Post auf. Der Schneeregen hatte aufgehört und wir hatten nun dafür ein richtiges nordisches Aprilwetter. Kurze Zeit später erhielt ich Antwort von den Angehörigen meiner Besatzung und mir wurde die Frage gestellt, ob ich wüsste, warum keine Feldpostbriefe mehr von ihnen einträfen. Darauf konnte ich nun wirklich keine Auskunft geben. Ich konnte ihnen nur mitteilen, dass bis zu meiner Abfahrt am 08.04.43 um 23.30 Uhr, alle noch wohlauf waren. (Vom Abschuss unseres Spähwagens wusste ich ja noch nichts.)

Die Heimat und auch meine Heimatstadt kamen mir so verändert vor. Schon auf den letzten Kilometern Bahnfahrt, sah die Landschaft der mir vertrauten Gegend so trostlos aus. Wie ich im August 1941 abfuhr, war alles grün und in Blüte und nun im April 1943 im Schneegestöber, war alles triste und fremdartig. Auch war alles eingelaufen und erheblich kleiner, die Häuser, die Strassen, der Rodelberg, alles eine Nummer kleiner als ich es in meiner Erinnerung hatte. Wie oft und gerne habe ich in den sternklaren Nächten Afrikas, im trauten Kameradenkreis, von der wunderschönen Heimat gesprochen. In der Stadt war

auch nichts los, ein Kino und ein Kaffee, kein Tanz und keine «Disco» bzw. Grammo-phonabende. Man war schon froh, wenn man einen bekannten Urlauber von der Ostfront oder einen Verwundeten auf Genesungsurlaub traf, mit dem man sich verabreden konnte.

Mein mir zustehendes Tropengeld holte ich mir von der Flugzeugerprobungsstelle in Tarnowitz ab und zahlte davon 794,00 RM am 14.04.43 auf mein Sparbuch ein. Mein Vater war auf der Erprobungsstelle beschäftigt und hatte mit den dortigen Behörden die Auszahlung vereinbart. Von dem Tropengeld und den gesamten Spareinlagen, habe ich nach dem Krieg und mein Gefangenschaft, wie so viele meiner Afrika-Kameraden, keinen persönlichen Nutzen ziehen können. Alle Spareinlagen wurden gesperrt.

Die Urlaubszeit ging leider viel zu schnell vorbei. Ich traf mich, wie vereinbart, mit meinen Kameraden Heinz Brünje und Gerhard Rusch in Berlin und wir fuhren mit einem Sonderzug über München nach Neapel zurück. In München hatte der Zug etwas Aufenthalt und meine Bahnhofsbekanntschaft stand am Zug und erkannte mich an den Totenköpfen wieder, die wir Panzersoldaten auch an der Tropenuniform trugen. Nach etwa einer halben Stunde Aufenthalt, ging es weiter nach Neapel, einer ungewissen Zukunft entgegen!

Treffe unerwartet Kameraden meiner Kompanie

In Neapel angekommen, liegt das Deutsche Afrika Korps im Todeskampf und wir Urlauber werden nicht mehr nach Afrika übersetzt. Mit den Urlaubern und Genesenen des DAK weiss nun hier in Neapel keiner so recht was anzufangen. Aus meiner Kompanie halten wir vier Kameraden nun fest zusammen und unternehmen selbständige Tagestouren nach Neapel, auf den Vesuv, Pompei, Capri usw. H. Brünje und unser Stuttgarter Kamerad sind verheiratet und ich bin mal wieder der Jüngste in unserem Quartett.

Dann eines Tages erhalten wir unsere Marschbefehle zu den einzelnen Ersatztruppenteilen. Wir Panzerspähmänner wieder nach Berlin Stahnsdorf. Es muss so etwa Mitte Mai 43 gewesen sein, wir hatten in einem D-Zugabteil unsere Plätze nach München belegt und stehen nun auf dem Bahnsteig herum, unterhalten uns und die Raucher verqualmen ihre Zigaretten.

Dann sehen wir auf dem Bahnhof einen verlausten Haufen Afrikaner ankommen in ihren dreckigen, speckigen Uniformen. Beim näheren Hinsehen, sind auch welche von unserer 1. Kompanie darunter, die auch einen Marschbefehl nach Stahnsdorf haben. Wir fallen uns vor Freude in die Arme und lotsen sie gleich in unser und das Nebenabteil im Zug. «Du hast vielleicht ein Schwein gehabt!» bekomme ich von vielen meiner alten Kameraden zu hören. Ich bin im Glauben sie meinen, dass ich noch kurz vor dem Ende in Afrika in

den Urlaub fahren konnte. Als sie wieder damit anfangen und ich genauer nachfrage, erfahre ich von der Schreckensmeldung. Am 09.04.1943 am Tag nach meiner Abfahrt, wurde mein Spähwagen durch feindliche Panzer abgeschossen und ist dabei ausgebrannt. Der Abschuss wurde von einem anderen Spähtrupp unserer Kompanie beobachtet. Was aus der Besatzung geworden ist, konnte mir aber niemand sagen. Nun wusste ich auch, warum die Angehörigen keine Feldpostbriefe mehr von meiner Besatzung erhielten.

Auf der Bahnfahrt nach Stahnsdorf schilderten sie uns dann ihre abenteuerliche Überfahrt nach Sizilien, die ich nach ihren Erzählungen niederschreibe! Unsere 1. Kompanie liegt in den letzten Tagen mit der 90. Leichten in der Nähe von Hammamet an der Küste. Am Strand sichten sie eine kleine deutsche Fähre, die in Küstennähe auf einer Sandbank liegt. Die Matrosen gingen von Bord und sagten: «Abhauen mit der Fähre ist Selbstmord, denn die Gewässer um die Halbinseln Bon werden von Schiffen und Flugzeugen überwacht und alles was dort von uns herumpaddelt, wird versenkt!» Eine deutsche Flakbatterie sollte mit einem Geschütz die Fähre kaputt schießen, doch daraus wurde nichts. Viele verzweifelte Landser wollten die Überfahrt wagen, auch Flaksoldaten und deshalb unterblieb die Vernichtung der Fähre. Etwa 80 Mann gingen an Bord und versteckten sich am Tage in der Fähre, denn am Strand fuhren bereits englische Spähwagen. Bei Dunkelheit sprangen je 40 Mann auf jeder Seite ins Wasser und schoben die Fähre über die Sandbank. Sie mussten aber noch einmal ins Wasser und die Fähre über eine 2. Sandbank schieben. Dann hatten sie genügend Wasser unter dem Kiel und die Panzerfahrer warfen den Diesel an. Mit viel, viel Glück schipperten sie als Landratten nach Sizilien.

Oberleutnant von Borris aus unserer Kompanie brachte die Fähre mit etwa 80 Mann der verschiedensten Waffengattungen heil über das Mittelmeer. Viele Kameraden hatten nicht den Mut mit der Fähre zu fahren, so auch mein Freund Willi Barrabas aus Hüls bei Recklinghausen. Sie gingen lieber in die Gefangenschaft. Soweit die Schilderungen meiner Kameraden von der Überfahrt. (Mit Oberleutnant von Borris war ich später bei der Pz-Lehr-Div. im Einsatz.)

Mit dem Eintreffen in Stahnsdorf war für mich das Kapitel Afrika abgeschlossen, doch der Krieg war noch nicht zu Ende und forderte noch sehr viele Opfer von uns!

Unterstellungsverhältnis und Kampfeinsätze

Pz-Aufklärungs-Kompanie 580 (mot); Feldpost Nr. 37929

Unterstellungsverhältnis:

- 01.08.1941 in Potsdam, später in Cottbus aufgestellt aus den Ersatztruppenteilen: Schützen Eberswalde, WK III; – Pz. Jäger 43, Spremberg; Fla Ersatz-Komp. 104, Döberitz; Aufkl. Abteil. 3, Stahnsdorf.
Januar 1942 zugehörig zur 15. Panzer-Division
Mai 1942 zugehörig zur 90. Leichten Afrika Division
 - 6.02.1943 zugehörig zur 21. Panzer-Division
 - 9.04.1943 in Pz-Aufkl. Abteil. 21 umbenannt
- Mai 1943 in Tunis vernichtet

Kampfeinsätze (Wehrpasseintragungen)

- Wiedereroberung der Cyrenaika vom 28.01.42 – 08.02.1942
- Panzerschlacht um Knechtsbrücke und Vorstoss zur Küste sowie Vorstoss auf Gambut vom 11.06.1942 – 19.06.1942
- Eroberung der Festung Tobruk am 20.06.1942 und 21.06.1942
- Verfolgungskämpfe in der Mamarika und West-Ägypten
- Panzerschlacht bei Bir Abu-Shayit am 26.06.1942 und 27.06.1942
- Einnahme von Fuka am 28.06.1942
- Eroberung der Festung Marsa Matruk am 29.06.1942
- Kämpfe um die El Alamein-Stellung und Durchbruch bis 25 Kilometer vor Alexandrien vom 01.07.1942 – 14.07.1942
- Abwehrschlacht in der El Alamein-Stellung vom 15.07.1942 – 21.07.1942

Ab jetzt Deutsch-Italienische Panzerarmee (Neuaufst: Pz.-Aufkl.-Abt. 580)

- Verteidigungskämpfe in der El Alamein-Stellung bis 04.11.1942
- Rückzugskämpfe in Ägypten vom 05.11.1942 – 10.11.1942
- Rückzugskämpfe in der Mamarika und Cyrenaika vom 11.11.1942 – 25.11.1942
- Abwehrkämpfe in der Marsa el Brega Stellung vom 26.11.1942 – 12.12.1942
- Rückzugskämpfe im Syrte-Bogen vom 13.12.1942 – 28.12.1942
- Abwehrkämpfe in der Buerat-Stellung vom 29.12.1942 – 15.01.1943
- Kämpfe um die Tortuna-Homs-Stellung vom 16.01.1943 – 19.01.1943
- Rückzugskämpfe in Tripolitanien vom 20.12.1942 – 30.01.1943
- Nachhutkämpfe im tunesisch-tripolitanischen Grenzraum vom 31.01.1943 – 22.02.1943

Ab jetzt Heeresgruppe Afrika

- Verteidigung in der Mareth-Stellung und in West-Tunesien vom 23.02.1943 – 15.03.1943
- Abwehrkämpfe in der Mareth-Stellung und im Raum Maknassy vom 16.03.1943 – 20.03.1943
- Die Schlacht bei El Guetar

Nachtrag zum Erlebnisbericht

Seit der politischen Wende 1989 in der ehemaligen DDR, hatte ich erstmalig die Möglichkeit, mit dem Verband Deutsches Afrika Korps und der Kameradschaft Panzerlehrdivision und Panzerlehrbataillon 94 Verbindung aufzunehmen. Seit dem Jahre 1991 treffen sich jedes Jahr Kameraden der ehemaligen Aufklärungs-Abteilung 580 in Wolfenbüttel. Hier traf ich auch mit Ernst Westerkamp aus Aumühle zusammen, der am Tag nach Antritt meines Heimaturlaubes am 08.04.1943, als Leutnant für mich in den Spähpanzer stieg.

Er berichtete mir, dass beide Spähwagen gleich nach der Mittagspause von englischen Panzern abgeschossen worden sind. Er selber und ein Teil der Besatzungen wurden verwundet, der Fahrer Karl Schlimpen verbrannte im Spähwagen. Ernst Westerkamp wurde von den Besatzungen getrennt, verbunden, versorgt und sogleich zu einem englischen Brigadier, zum Verhör gebracht.

An der 8. Pilgerfahrt nach Tunesien mit der Gedenkstunde am 09. Mai 1995 in Bordj-Cedria nahm ich mit meiner Frau teil. Weder unter den 8'562 gefallenen Kameraden noch unter den 104 vermissten Kameraden, konnte ich den Namen von Karl Schlimpen finden.

Daraufhin nahm ich sogleich Verbindung mit dem Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. auf, dessen Mitglied ich bin, um den Namen von Karl Schlimpen bei den 104 vermissten Kameraden nachtragen zu lassen. Nun begannen Nachforschungen, und ein reger Schriftverkehr entwickelte sich mit dem Volksbund.

Ernst Westerkamp wurde aufgefordert, eine eidesstattliche Erklärung abzugeben, dass Karl Schlimpen mit dem Spähpanzer verbrannte. Diese eidesstattliche Erklärung konnte Ernst Westerkamp nicht abgeben, weil er aufgrund seiner stark blutenden Verwundung nur wenige Millimeter neben der Halsschlagader, nicht eindeutig im Spähpanzer seinen Fahrer mit verbrennen sah. Die Aufnahme von Karl Schlimpen in die Liste der vermissten Kameraden und seine namentliche Erwähnung, war auf Grund dieser Aussage leider nicht möglich.

Ernst Westerkamp verstarb leider am 21.06.1999. Durch den Volksbund wurde ich informiert, dass Karl Schlimpen bei der deutschen Dienststelle (WASt) in Berlin seit dem 10. Mai 1943 als vermisst geführt wird.

Karl Schlimpen, geboren am 27.03.1922 in Trier, Erkennungs-Marken-Nr. 5350 2. S.E.3 404, wurde am 19.08.1942 der Aufklärungs-Abteilung 5 80 zuversetzt. Von El Alamein bis zum 07.04.1943 in Tunesien, gehörte ich mit Karl Schlimpen zu einer Panzerbesatzung und wir sind gemeinsam viele Spähtruppeinsätze gefahren.

Es ist mein sehnlichster Wunsch, dass der Name Karl Schlimpen, ein vorbildlicher Soldat, der als Panzerfahrer vor El Alamein in den brennenden Panzer sprang, ihn aus der Ge-

fahrenzzone fuhr und dadurch vor der Vernichtung bewahrte, nicht namenlos als deutscher Soldat in der Nordafrikanischen Wüste für ewig verschollen und in Bordj-Cedria unerwähnt bleibt.

Nachbetrachtung und Danksagung

Der 2. Weltkrieg war nicht an einem Tag vorbei!

Mit der Kapitulation des Deutschen Reiches sollten Anfang Mai 1945 die Waffen schweigen. Es wurde nicht mehr gekämpft, es fielen keine Bomben mehr auf deutsche Städte. Doch Not und Elend bestimmten noch für lange Zeit das Schicksal der Menschen in Ost und West.

Als die Waffen schwiegen, befand ich mich im Rheinwiesentallager Andernach unter freiem Himmel!

Meine Frau befand sich als junges Mädchen von 16 Jahren mit ihrer Mutter auf der Flucht vor der Roten Armee von Falkenburg in Pommern in Richtung Westen.

In der ehemaligen DDR hatte ich keinen Kontakt zu ehemaligen Kriegskameraden oder Soldatenverbänden. Erst nach der politischen Wende 1989 eröffnete sich auch für mich die Möglichkeit, Verbindungen mit Kameraden im «Verband Deutsches-Afrika-Korps e.V.» und der «Kameradschaft Panzerlehrdivision und Panzerlehrbataillon e.V.» aufzunehmen.

Aufgrund meiner Schrift- und Bilddokumente aus meiner Militärzeit ermutigten mich vor allem meine Enkelkinder dazu, meine Kriegserlebnisse in Form eines Erlebnisberichtes für sie aufzuschreiben.

Durch Zufall ergab sich eine Möglichkeit meine Erlebnisberichte, die schon vorher in der Zeitschrift «Die Oase» 1999-2004 periodisch herauskamen, nun in zusammengefasster Form und mit all meinen Bildern und ergänzenden Unterlagen beim Verlagshaus Würzburg zu veröffentlichen. Sie erscheinen erstmalig 2006 in zwei Bänden mit folgenden Titeln:

Als Panzerschütze beim Deutschen Afrika Korps 1941-1943

Ein 17-jähriger Kriegsfreiwilliger in der Aufklärungs-Kompanie 580 (mot.)

Als Panzer- und Spähtruppführer in der Panzer-Lehr-Division 1943-1945

Bei der Pz.-Aufkl.-Lehr-Abt. 130 in Ungarn, der Normandie und in den Ardennen

Danken möchte ich meiner Schwester Thea, die als Fotografin die vielen Fotos für meinen Erlebnisbericht damals entwickelte. Mein Dank gilt auch meinen ehemaligen Kameraden der Pz.Aufkl.Abt. 580 insbesondere Heinz Helms aus Rostock, Karl Witzorky, Albert Schwarz und Ernst Westerkamp. Danken möchte ich: Dem Redakteur der Zeitschrift «Die Oase», Hans-Günther Stark; den Kameraden der «Panzerlehrdivision e.V.» Karl Hoffmann, Maximilian Ziemke und Kurt Doloschel; dem Geschäftsführer «Panzerlehrbataillon 94 e.V.» Herrn Bernd Hillmann; Herrn Albrecht von Homeyer für die Genehmigung zur Veröffentlichung von persönlichen Fotos und Dokumenten meines ehemaligen Kompaniechefs Friedrich von Homeyer.

Ganz herzlich möchte ich Herrn Peter Hulansky danken, der die Verbindung zum Verlagshaus Würzburg herstellte und mich bei der Gestaltung der beiden Bücher unterstützte.

Ein ganz besonderer Dank gilt meiner Frau, die mir den Rücken freihielt für die Erstellung der Manuskripte.

Otto Henning
Rostock im April 2006

Kampf und Untergang des Deutschen Afrika-Korps 1941-1943

Trotz berechtigter Sorgen des italienischen Generalstabes und des Aussenministers Graf Ciano, dass Italien nach den Belastungen des Abessinienkrieges und der Beteiligung im spanischen Bürgerkrieg noch nicht wieder Einsatzbereit sei, lässt Mussolini am 10. Juni 1940 England und Frankreich den Krieg erklären.

Nach einigem Zögern griffen die Italiener in den Seealpen an, als das Schicksal Frankreichs bereits entschieden war und wo keine strategische Wirkung mehr erzielt werden konnte. Der Angriff, unternommen, um die eigenen Ansprüche anmelden zu können, kam gegen entschlossenen französischen Widerstand nur mühsam vorwärts und brachte nicht den erhofften Gewinn.

Drei Monate nach Kriegseintritt Italiens beginnt am 13. September 1940 der italienische Oberbefehlshaber in Nordafrika, Marschal Rudolfo Graziani, seine erste Offensive über die libysche-ägyptische Grenze. Libyen ist eine italienische Kolonie, die an das seit 1882 unter britischer Herrschaft stehende Ägypten angrenzt.

Es zeigt sich schnell, dass die italienischen Verbände für Angriffsoperationen in der Wüste keinesfalls ausreichend vorbereitet sind. Es fehlt ihnen nicht nur an den erforderlichen Transportmitteln, sondern auch am Durchhaltevermögen; denn infolge der schwierigen Einkreisungs- und Umgehungsmanöver treten schnell Erschöpfungerscheinungen auf.

Am 19. und 24. Januar 1940 beginnen die Engländer mit Offensiven gegen die ostafrikanisch/italienische Kolonie Eritrea und gegen Äthiopien, das die Italiener 1935 überfallen hatten.

Im Auftakt des Jahres 1941 werden die italienischen Truppen von Rückschlägen an allen Fronten heimgesucht. Die geplante Invasion Griechenlands geht bereits in einen Kampf ums nackte Überleben in Albanien über.

Und zu einem Debakel gerät der Wüstenkrieg in Nordafrika, da alle Eroberungen wieder verloren gehen.

In Berchtesgaden erörtern am 19. Januar 1941 Hitler und Mussolini die strategische Lage und die Formen, in denen deutsche Hilfe geleistet werden soll. Fünf Tage später erteilt das Oberkommando der Wehrmacht an OKH und OKL die Weisung für den Einsatz in Nordafrika (Unternehmen «Sonnenblume»).

Das OKH, insbesondere Generalstabschef Halder und auch GFM von Brauchitsch, als Oberbefehlshaber des Heeres, sind gegen die Entsendung deutscher Truppen nach Nordafrika. Nach ihrer Ansicht ist der Nachschub über das Mittelmeer nicht möglich und zum anderen würden die Divisionen in Kürze auf dem Balkan und gegen die Sowjetunion benötigt.

Am 8. Februar 1941 beginnt in Neapel die Verladung der Einheiten und des Materials des ersten deutschen Nordafrikaverbandes. Ohne Feindberührung erreichen drei Transpor-

ter ihren Zielhafen Tripolis am 14. Februar und werden von Gen.Lt. Rommel im Hafen schon erwartet.

Die Geschichte des Krieges in Nordafrika, ist aus deutscher Sicht betrachtet in vieler Hinsicht die Geschichte eines Mannes, des Generalfeldmarschalls «Erwin Rommel»: Im 1. Weltkrieg durch kühne Entschlusskraft und persönliche Tapferkeit mit dem «Pour le mérite» ausgezeichnet, befehligte er im 2. Weltkrieg während des Frankreichfeldzuges als Kommandeur die 7. Panzerdivision, die zum Schrecken des Gegners wurde und den Beinamen «Gespensterdivision» erhielt. Bekannt wurde der Name Rommel in der Weltöffentlichkeit erst im Kampf um Nordafrika.

Ab März 1941 greift das Deutsche Afrika-Korps in das Kriegsgeschehen ein. Am 19. März 1941, hat GenLt. Rommel zum letzten Mal strikte Anweisung erhalten, auf keinen Fall in Nordafrika anzugreifen, sondern lediglich die ausweichenden Italienischen Verbände zu stützen. Aber auch im Mai, so das OKH, seien nur begrenzte Bewegungen im Raum Agedabia vorgesehen.

Ein Aufklärungsvorstoss ergibt allerdings, dass der Abzug britischer Truppen nach Griechenland eine Lücke in den Verteidigungslinien hinterlassen hat. Bei einem weiteren Aufklärungsvorstoss am 30. März 1941 entwickelt sich daraus eine Art deutschitalienische Gegenoffensive. Nacheinander fielen Agedabia, Benghasi, Derna und Sollum. Tobruk blieb in einem dichten Belagerungsring umschlossen.

Die jungen Soldaten des Deutschen Afrika-Korps haben sich allmählich an die ganz anderen Lebensbedingungen in Nordafrika gewöhnt, an die Hitze am Tage unter wolkenlosem Himmel, an die bittere Kälte der klaren Nächte und an die unendliche Weite des Landes. Die Landser haben gelernt, wie man den heissen Wüstensand übersteht, der mit seiner Gluthand feinsten Staub in die Uniformen, Fahrzeuge und Waffen hineinbläst. Sie haben gelernt, dass man auch in der ebenen, vegetationslosen Wüste Deckung finden kann, um sich und die Fahrzeuge vor feindlichem Artilleriefeuer und Bomben zu schützen.

Das schwierigste Problem für die Truppenführung in Nordafrika war die Nachschubfrage. Verpflegung, Waffen, Munition, Fahrzeuge, Ersatzteile, ganze Reparaturwerkstätten – alles musste über See herangeführt werden. Die aus Italien kommenden Schiffskonvois waren ständigen Angriffen von feindlichen schweren Einheiten, U-Booten und Torpedofliegern ausgesetzt. Standort dieser gefürchteten Konvoijäger war die britische Insel Malta.

Auf dem Nordafrikanischen Kriegsschauplatz wird am 25. Juli 1941 aus dem Deutschen Afrika-Korps und mehreren italienischen Divisionen die «Panzergruppe Afrika» unter dem Oberbefehl von Gen.Lt. Rommel gebildet.

Am 18. November 1941 beginnt die Gegenoffensive der britischen 8. Armee, um mit der «Operation Crusader» die Panzergruppe Afrika vernichtend zu schlagen. Der Belagerungsring um das hart umkämpfte Tobruk wird aufgesprengt. Sollum, Bardia und El Gaza-

la fallen wieder in die Hand der Engländer. Die unter schweren Opfern zurückgewonnene Cyrenaika musste von Neuem aufgegeben werden.

Nach Auffüllung ihrer Verluste, brachen die Achsenmächte am 21. Januar 1942 zu einem neuen Gegenstoss los. Auf den längst bekannten Pisten alter Siege und Niederlagen, vorüber an ausgebrannten Panzern und zusammengeschoenen Wracks der Autokolonnen rollte die Panzergruppe nach Osten. Die britischen Truppen ziehen sich unter hohen Verlusten in die Gazala-Stellung zurück, die von der Mittelmeerküste bis tief nach Süden nahe Bir-Hacheim verläuft.

Seit dem 22. Februar 1942, führt Rommels bisherige Panzergruppe Afrika die Bezeichnung «Panzerarmee Afrika».

Das deutsche II. Fliegerkorps beginnt zusammen mit Verbänden der Regia Aeronautica am 2. April 1942 eine neuntägige Luftoffensive gegen die Inselfestung Malta. Versäumt wird allerdings, die zu diesem Zeitpunkt günstige Gelegenheit, Malta durch eine kombinierte See- und Luftlandeoperation der Achsenmächte zu erobern.

Am 26. Mai 1942 startet Rommel aus der Gazala-Front zu einer neuen Offensive. Die wochenlange Kampfpause haben die Engländer dazu benutzt, eine grössere Anzahl mittlerer amerikanischer Kampfpanzer M 3 (Grant und Lee) – als Lastkraftwagen getarnt, unbemerkt in die Gazala – Stellung einzuschleusen. Mit 7,5 cm Langrohrpanzerkanonen bewaffnet, werden sie zusammen mit der neuen 5,7 cm Pak für die Panzerarmee zu einer unliebsamen Überraschung. Die deutschen Panzerverbände müssen im Kampf mit den Grant-Panzern beträchtliche Verluste hinnehmen.

Am Sonntag, dem 21. Juni 1942, kann die Panzerarmee aus der Bewegung heraus, die Festung Tobruk einnehmen. Der Sieg von Tobruk bringt Rommel die Beförderung zum Generalfeldmarschall.

Der britische neue Oberbefehlshaber General Auchinleck befiehlt den Rückmarsch der Empire-Truppen auf El Alamein. Es ist die letzte Bastion in Nordägypten vor dem 100 Kilometer entfernten Alexandria. Diese 75 Kilometer breite, gut befestigte Stellung reicht vom Mittelmeer bis zu den für Panzer wegen Flugsandes unpassierbaren El-Kattara-Senke.

Als Rommel nach zügigem Vormarsch Ende Juni vor El Alamein ankommt, verfügt er nur noch über 70 Panzer und Panzerspähwagen. Seine Kräfte reichen für eine Fortführung der Offensive nicht mehr aus. Beide Gegner richten sich auf Verteidigung ein und beginnen mit der Anlage ausgedehnter Minenfelder.

Am 17. August 1942 ergeht an GFM Rommel die Weisung, die britische 8. Armee westlich des Nildeltas anzugreifen, Alexandria und Kairo zu erobern und danach mit den Verbänden bis zum Suezkanal vorzudringen.

In der Nacht vom 30./31. August 1942 unternimmt Rommel mit seiner Panzerarmee

Afrika noch einmal den Versuch, die Initiative zurückzugewinnen. Der Angriff bleibt jedoch nach einem mehrtägigen frontalen Gefecht und dem ununterbrochenen Bombardement der Royal Air Force in den ausgedehnten Minenfeldern stecken. Eine Unterstützung durch deutsche oder italienische Flugzeuge fällt völlig aus.

Von nun an geht die Initiative in britische Hände über!

Am 23. Oktober 1942 beginnt die seit Monaten mit äusserster Sorgfalt vorbereitete britische Operation «Lightfoot». Um 21.40 Uhr beginnt am gesamten britischen Frontabschnitt das Trommelfeuer und lässt die Erde erzittern. Auf einer Frontbreite von 60 Kilometern feuern 1500 britische Geschütze und Werfer ihre Granaten auf die deutsch-italienischen Stellungen. Noch im 100 Kilometer entfernten Alexandria vibrieren die Fensterscheiben. Im Norden bei El Alamein tritt die 8. Armee mit 2 Panzerdivisionen zum Durchbruch durch die Stellungen der Panzerarmee an.

Rommel, zur Stunde in einem Sanatorium in Simmering, wird durch ein Blitzgespräch von GFM Keitel über die britische Offensive unterrichtet. Kurz darauf befiehlt ihm Hitler persönlich, auf seinen Posten zurückzukehren. Gen. d. Pz. Tr. Stumme, Rommels Nachfolger, erleidet bei einer Fronterkundung einen tödlichen Herzanfall. Daraufhin übernimmt Gen.Maj. Wilhelm Ritter von Thoma die Führung der Panzerarmee und gerät bei Fuka in britische Gefangenschaft. Rommel, zurückgekehrt auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz, beschliesst, um einer drohenden Einkreisung zu entgehen, den Rückzug und begründet die Notwendigkeit in seiner Meldung an das Führerhauptquartier. Nachdem der Abmarsch bereits eingeleitet ist, erhält Rommel einen Befehl von Hitler: «Halten um jeden Preis!» Am 4. November 1942 befiehlt Rommel seinen Truppen in eigener Verantwortung sich in Richtung Sollum zurückzuziehen.

Was aber liegt alles zwischen diesem Rückzugsbefehl – Hitze und Staub, Hunger und Durst, Dreck und Kälte, feindliches Granatfeuer, feindliche Bomben, Sand, Salzwasser als Getränk, Malaria, Schlangen, Skorpione, Sandflöhe, Fliegen, Mücken, Tod und Teufel.

In der Nacht vom 7./8. November 1942 landen alliierte Truppen unter dem Befehl von Gen. Eisenhower an den Küsten von Marokko und Algerien. In Marokko und Oran stossen die Alliierten auf kurzen Widerstand der französischen Vichy-Truppen.

Daraufhin beordert der Oberbefehlshaber Süd, GFM Kesselring Alarmeinheiten nach Nordafrika, die auf dem Flugplatz bei Tunis landen. Gen. Nehring übernimmt am 15. November 1942 die Führung des XC. Armeekorps.

Das Wettrennen nach Tunis wird von den Achsenmächten gewonnen.

Jetzt, wo alles schon verloren ist, ist der Nachschub in Mengen vorhanden. Zur gleichen Zeit, da sich in Stalingrad schon die Niederlage abzuzeichnen beginnt, treffen Truppen auf Truppen in Tunis ein. Und alle diese Truppen, all dieses Material wird nun nach Nordafrika geworfen, um wenige Zeit später in alliierter Hand zu sein als Gefangene und als willkommene Beute. Jetzt wird alles dem Gegner in den Rachen geworfen: Luftlandetruppen, Grenadierregimenter, Pioniere, Artillerie, eine Panzerdivision und sogar die Panzerabteilung 501 mit den neuen schweren Tigerpanzern – nur um die Beute für die Alliierten noch fetter zu machen.

Am 9. Dezember 1942 wird in Tunesien unter Führung von Gen.Oberst von Arnim die deutsche 5. Panzerarmee aufgestellt, die jedoch nur die Stärke eines Korps erreicht. Trotz der gegnerischen Versuche, seinen Truppen den Rückzug zu versperren, kann Rommel mit dem Gros der Panzerarmee Afrika, Tunesien erreichen.

Am 6. März 1943 versucht Rommel noch einmal eine Offensive gegen die britische 8. Armee zu führen. Konzentriertes englisches Abwehrfeuer stoppt jedoch den Angriff. Die hohen Ausfälle der deutschen Divisionen zwingen Rommel zum Abbruch der Offensive.

Vorausabteilungen der britischen 1. Armee rücken am 7. Mai 1943 in Tunis ein, und kurz darauf erreichen amerikanische Verbände die Hafenstadt Bizerta.

Jetzt muss auch Hitler einsehen, dass der Kampf in Nordafrika verloren ist. Er erteilt am 8. Mai 1943 den Befehl, die Truppen nach Sizilien und von da nach Italien zurückzunehmen. Doch nun ist es zu spät. Die Truppen können nicht mehr eingeschifft werden, schon vier Tage später erfolgt die Kapitulation.

Am 13. Mai 1943 strecken die Reste der Heeresgruppe Afrika die Waffen. Damit sind die Kämpfe in Nordafrika beendet. Das Ende in Nordafrika war ebenso katastrophal, wie in Stalingrad.

In Tunis gingen 130.000 deutsche und 180.000 italienische Soldaten in Gefangenschaft.

Auf deutscher Seite waren 18.594 Tote und 3.400 Vermisste zu beklagen.

Die italienische Armee verlor 13.748 Mann und hatte 8.821 Vermisste.

Auf englischer Seite fielen 35.476 Mann.

Die USA verloren in Tunesien 16.500 Mann.

Otto Henning, Rostock, im April 2006