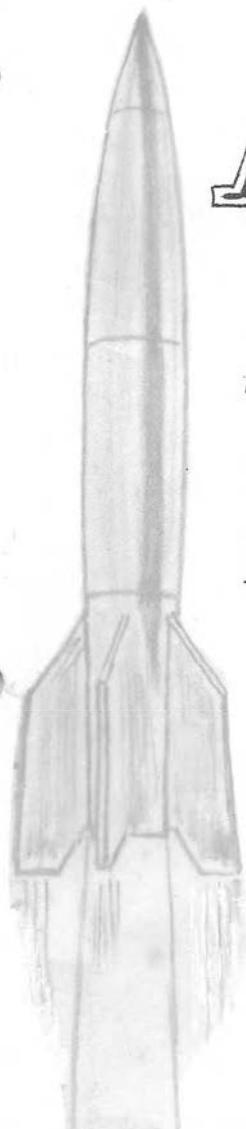


E. Hablitz

# Die Rakete



ORGAN DER  
Interessengemeinschaft  
der  
ehemaligen Peenemünder

Sonderdruck

Mein Leben mit der A4  
von Ing. Hans Deh



## *Mein Leben mit der A4 von Ing. Hans Deh*

Der Nachlaß unseres am 16. Februar 1981 verstorbenen Hans D e h , wurde uns von seiner verehrten Gemahlin zur Veröffentlichung überlassen.

Frau Ingeborg D e h , die sich dieser großen Mühe unterzog, wollen wir diesen Sonderdruck unseres Organes "Die Rakete" widmen und hoffen und wünschen, daß sie noch lange unter uns bleiben möge.



*Goslar 1980*



Mein Name ist Hans D e h und ich bin Betriebs-Ing. bei den Nordharzer-Kraftwerken in Goslar am Harz.

Während des Krieges war ich als Schieß-Ing. am Triebwerkspult bei der V 2 im Einsatz und habe während der Entwicklung und Ausbildung 24 Raketen abgeschossen, von denen 8 einwandfrei geflogen sind, und während des Einsatzes 184 Raketen, von denen 178 als gelungene Abschüsse bezeichnet werden können.

Mein Tagebuch, in dem jede Rakete mit Nummer, Datum und Uhrzeit des Einfahrens und des Abschusses, Fehlern und Reparaturen, im Einsatz auch das Ziel, eingetragen waren, ist in der Gefangenschaft vom Russen beschlagnahmt worden, und ich habe es leider nie zurückbekommen.

Heute will ich versuchen, die Zeit der Ausbildung und des Einsatzes aus dem Gedächtnis zu rekonstruieren. Da rund 30 Jahre seitdem vergangen sind, kann es sein, daß bei einzelnen Berichten die Zeitfolge nicht ganz stimmt. Ich habe versucht, den tatsächlichen Verlauf zu rekonstruieren.

Es gäbe noch viele Einzelheiten zu berichten, aber da ich manchmal den Zeitpunkt nicht mehr einordnen konnte und andere Dinge unwichtig erschienen, habe ich sie weggelassen.

Nun mein Bericht:

2

Nach meiner Verwundung im September 1942 und anschließendem LazarettAufenthalt landete ich beim Ersatz-Truppenteil für das Afrikakorps in Neuruppin.

Im Sommer 1943 war Bataillonsappell, an dem sogar die "Kommandierten" teilnehmen mußten. Eine Gruppe höherer Offiziere war anwesend und ein Oberst forderte in einer Ansprache bestimmte Spezialisten einzelner Berufsgruppen auf, sich zu melden. Während der Rest wegtraten und dem normalen Dienst nachgehen mußte, wurden die gemeldeten, zu denen ich auch zählte, einer eingehenden Befragung, über Stunden und Tage, unterzogen. Von ursprünglich rund 100 Mann blieben ca. 10 übrig. Wir wurden neu eingekleidet und im August mit Einzelmarschbefehlen auf den Weg geschickt.

Es war eine Kreuzfahrt durch ganz Norddeutschland. Von einer Kommandantur zur anderen weitergereicht, jeweils mit neuen arschpapieren, landete ich schließlich in Zinnowitz.

Von Feldpolizei und SS gefilzt, verhört und zu unbedingter Verschwiegenheit unter Androhung der Todesstrafe vereidigt, mit Spezialausweisen versehen, stand ich plötzlich auf einem Bahnsteig, auf dem Berliner S-Bahnzüge, allerdings mit Oberleitung, standen. Nach kurzer Fahrt über Trassenheide hieß es für unsere inzwischen 20 Mann stark gewordene Gruppe, in Karlshagen aussteigen.

In Rußland hatte ich zerstörte Ortschaften und in Berlin ausgebombte Straßenzüge gesehen, aber hier lernte ich das Chaos kennen. Von der Bahn her sah ich die Überreste einer Einfamilienhaus-Siedlung, die ich später noch kennenlernen sollte. Wir gingen zu einer U-förmig angelegten Barackensiedlung, die nicht so stark zerstört war und wurden dort einquartiert.

Nach der beim Kommis üblichen Prozedur mit Personalaufnahme, Wäscheempfang usw., saßen wir auf den Feldbetten und harrten der Dinge, die da kommen sollten. Etwas Geheimnisvolles, nie vorher Erlebtes, versetzte uns in eine erwartungsvolle Spannung. Auf dem Weg vom Bahnhof hatten wir Kolonnen von Männern in gestreiften Leinenanzügen gesehen, die beim Vorbeigehen vor uns und jedem anderen die Käppis, unter denen kahlgeschorene Köpfe zum Vorschein kamen, zogen.

Die ausgemergelten Gestalten mit ihren furchtsamen, zu Boden gerichteten Blicken, streng bewacht von SS-Leuten, mit eigenständigen dreieckigen Abzeichen in verschiedenen Farben an ihren Jacken, hatten unsere Stimmung nicht gerade gelockert. Keiner wagte von sich, seiner Herkunft, von dem was uns erwartete, oder sonst etwas zu reden. Selbst allgemeine Landsergespräche verstummten sehr bald, denn die mehrfache Vereidigung, jedesmal mit der Drohung der Todesstrafe, hatte ein, bei fronfahrener Soldaten eigenartiges Angstgefühl, verbunden mit der Erwartung etwas Geheimnisvolles und besonders Wichtiges zu erleben, hervorgerufen. Irgendwann zu Beginn des Krieges hatte ich, von wem weiß ich nicht mehr, von der Entwicklung von Raketenkanonen in Peenemünde gehört, die weiter und genauer als die sagenhafte Pariskanone des 1. Weltkrieges und mit einer vielfachen Sprengwirkung schießen sollte.

3



Vom Luftwaffenversuchsgelände in Rechlin hatte ich in meinem Beruf bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt viel gehört, aber Peenemünde muß irgendwo an der Ostsee liegen, die Anlagen z.T. weit unter dem Meeresspiegel. Das war alles, was ich bis dahin erfahren hatte.

Jetzt war ich in diesem sagenhaften Eldorado der Forschung. Ich konnte es nicht erwarten, Näheres über meine Aufgaben zu erfahren. Waren die zerstörte Siedlung und die Baracken etwa zur Tarnung gegen die Luftaufklärung? Fragen, Fragen, wann kommt die Antwort?

Ein Unteroffizier, den Stahlhelm am Koppel, kommt in unsere Stube. Beim Ruf "Achtung" winkt er ab und sagt: "Den Zint könnt Ihr Euch hier sparen!" Ich bin für die nächste Zeit Euer UvD, Spieß, Fourier, kurz Mädchen für alles, Dienst gibt es nicht. Wenn Ihr Langeweile habt, fangt an, die Baracke, vor allem den Waschraum, zu reparieren. Werkzeug und Material bekommt Ihr von mir auf Anforderung. Oder geht spazieren, verläßt aber nicht die Barackensiedlung, denn hierher kommt keine SS. Stellt so wenig Fragen wie möglich, denn seit uns vorige Woche die Amis zur Sau gemacht haben, ist das herrliche Leben hier vorbei und die Hölle los. Man weiß nicht, wer noch lebt, wer was zu sagen hat, und wie alles weitergeht. Nur eins steht fest, die SS reißt alles an sich, nur hier können wir uns noch behaupten.

Das sind ja schöne Aussichten. Aber nach einigen Tagen haben wir uns eingelebt, die Baracken z.T. repariert, uns die Umgebung angesehen und festgestellt, daß jede Baracke den Namen eines Gaus trägt, unsere heißt "Pommern", und gemerkt, daß die Verpflegung gut ist und man im Konsum im Hauptgebäude, Karina genannt, das eigenartigerweise nicht beschädigt ist, noch manches kaufen kann.

Allmählich sind noch mehr hier eingetroffen und wir zählen jetzt rd. 80 Mann, Mannschaften und Unteroffiziere.

Eines Tages erscheint unser UvD in Begleitung eines Oberleutnants in unserer Stube. "Heil Leute, ich heiße Nabenhauer und bin Euer neuer Batt.-Chef. Wir wollen hier einen neuen Haufen aufbauen. Ich hoffe auf gute Zusammenarbeit. Morgen früh um 8 Uhr fangen wir an!"

Endlich! Der Mann macht einen guten Eindruck, der Sprache nach ein Tiroler. Also auf gehts!

Am nächsten Morgen geht bei uns ein kasernenmäßiges Treiben los und als die Stube tip-top ist, wartet alles auf den Pfiff zum Raustreten. Um 1/4 nach 8 Uhr kommt Obltn. Nabenhauer zornrot reingerast: "Ihr verdammten Ochsen, wie lange soll ich noch auf Euch warten? Wenn ich sage 8 Uhr, dann seid Ihr auch da, habt Ihr mich verstanden? Wir sind hier ein technischer Verein und kein Kommißhaufen, ist das klar?" Das geht ja gut los, Mensch, ist der sauer in seiner Wut, aber was solls, stellen wir uns um.

Im Schulungsraum der Baracke sind mehrere Offiziere und technische Dienstgrade, also Schmalspuroffiziere anwesend. An den Wänden hängen Zeichnungen, und wir sehen zum ersten Mal ein Bild der "Wunderwaffe", daneben Schnittzeichnungen, Schaltpläne usw. Auch einige Modelle stehen auf den Tischen und wir fragen uns, wo das alles so schnell hergekommen ist, denn niemand hat vom Antransport etwas gemerkt.

Ein Major hält einen Einführungsvortrag über das Aggregat A 4, das die Entscheidung des Krieges bringen soll, sowie über die Aufstellung und Ausbildung der entsprechenden Einheiten, die als Elitetruppe diese Waffe schlagartig zum Einsatz bringen soll. Die Zeit verging wie im Fluge, und wir waren überrascht, als wir um 13 Uhr zum Essen geschickt wurden.

Nachmittag wurde dann die Aufteilung nach der entsprechenden Vorbildung vorgenommen, und am nächsten Tag begann die Schulung in kleinen Gruppen, entsprechend dem vorgesehenen Einsatzgebiet. Ich wurde zum Triebwerk eingeteilt, und in den folgenden Wochen hat unser Ausbilder, der Kriegsverwaltungsrat Bröthorn aus mir, der ich aus dem Flugmotorenbau kam, einen perfekten Schwachstromelektriker gemacht, der den ganzen elektrischen Schaltplan im Schlaf aufzeichnen konnte, sowie den Ablauf der einzelnen Vorgänge bei der Vorbereitung zum Start und im Flug vollständig kannte und beherrschte. Zwischendurch wurden die Prüfstände und Werkstätten besichtigt, die eigenartigerweise von dem Bombenangriff wenig abbekommen hatten. Nur Wohnsiedlungen waren total zerstört, so daß, zwar mit neuen Kräften, die Arbeit weitergehen konnte.

Welcher Anblick, als wir das erste Mal eine A 4 in voller Größe sahen. Schon die Bilder beim Einführungsvortrag hatten uns beeindruckt, aber das hier war überwältigend.

Unter Anleitung fertig ausgebildeten Personals der Versuchsbatterie begannen die Übungen mit dem Meilerwagen, das Aufstellen und Startklarmachen, der "Versuch", heute "Countdown" genannt, und der große Moment des Schaltens auf "Hauptstufe". Aber alles war nur Übung. Das Gerät war nicht betankt und konnte daher auch nicht abheben.

Die Kameraden von der Versuchsbatterie sahen auf uns Anfänger herab, erzählten viel von den Fehlstarts und der großen Geihr, der wir nie gewachsen sein würden, und hatten einen eigenartigen militärischen Ton an sich, dem wir schon entwöhnt waren. Außerdem hatte man den Eindruck, daß sie aus der Erfahrung vieler Fehlschläge Angst hatten. Da sich als Folge davon bei einigen von uns ähnliche Zeichen und Zweifel am Gelingen des Vorhabens bemerkbar machten, wurde die Ausbildung durch die Versuchsbatterie beendet, und wir mußten allein weiterüben. Während dieser Zeit fand in Peenemünde kein Abschuß, den wir sehnlichst erwarteten, mehr statt, und bei der geringsten feindlichen Lufttätigkeit erstarrte alles Leben.

Im November 43 wurden wir plötzlich in Marsch gesetzt und kamen über Neustettin zum Truppenübungsplatz Groß-Born. In sauberen Kasernen wurden wir untergebracht und nach militärischen Gesichtspunkten eine Artillerie-Abt. (mob) aufgestellt. Unter

Major Stegmaier, der ursprünglich der Batt.-Chef der Versuchsbatterie 444 war, wurden 3 Batterien, die Versuchsbatterie 444, die 1. und 2. Batterie in der schweren Artillerie zusammengefaßt. Bemerkenswert war, daß jede Batterie fast 500 Mann stark war, also allein schon fast Abteilungsstärke hatte. Jede Batterie bestand aus drei Zügen, dazu Panzergrenadiere, Flakgruppe, Luftwarndienst und Fernmeldetruppe. Genaue Zahlen über die einzelnen Sondergruppen waren aus Geheimhaltungsgründen nie zu erfahren.

Die Versuchsbatterie 444 war kaum anwesend. Es sickerte durch, daß sie in Polen zum Übungsschießen sei. Auch der Abteilungskommandeur Stegmaier war selten anwesend.

Unter Oberleutnant Nabenhauer wurden wir zur 2. Batt. 836 informiert. Von den übrigen Truppen des Übungsplatzes waren wir hermetisch abgeriegelt, und nach und nach rollten unsere Spezialfahrzeuge ein. Kolonnenfahren, in Stellung gehen und Ähnliches wurden exerziermäßig geübt, aber alles ohne die Waffen selbst. Über das A 4 hatten wir keinerlei Unterlagen vorliegen. Es war uns vor dem Abmarsch aus Peenemünde strengstens untersagt worden, irgendetwas mitzunehmen. - Im Gegensatz zum Wehrmachtslager in Karlshagen, in dem wir nur zu viert auf einer Stube lagen, waren wir jetzt im üblichen Wehrmachtsstil 12 Mann auf der Stube. Außer Kraftfahrern, Elektrikern, Mechanikern war auch mein Kamerad Josef Steiof, der für das Steuerungspult vorgesehen war, auf unserer Stube. Tagsüber, während des Dienstes, fungierte ich als Fahrlehrer, aber abends saßen "Jupp" (Steiof) und ich abseits von den anderen und rekonstruierten unsere Schaltpläne, bauten uns gegenseitig Fehler ein und wurden von den anderen allmählich als verrückt bezeichnet. All unsere Skizzen haben wir vor dem Schlafengehen sorgfältig zerrissen und in dem Zimmerofen verbrannt, für den wir täglich 20 Briketts bekamen. Trotzdem muß uns eines Tages ein Fehler unterlaufen sein, denn beim Morgenappell wurde der Gefreite Deh und der Kanonier Steiof (er war von der Ausbildungseinheit direkt nach Peenemünde gekommen) zum Rapport befohlen. Über Schreibstube und Spieß wurden wir zum Abteilungskommandeur Stegmaier durch den Batt.-Chef Oberleutnant Nabenhauer gebracht. Woher wir die Schaltpläne hätten? Selbstgemacht! Ein militärisches Donnerwetter ging über unsere Häupter nieder, aber beim Rapport hat man ja einen Stahlhelm auf, so daß der Kopf nicht beschädigt worden ist. Nachdem sich das Gewitter verzogen hatte, meldeten sich aus dem Hintergrund 2 Zivilisten, zogen uns an eine Tafel und forderten uns auf, unabhängig von einander, den Schaltplan aufzuzeichnen. Warum denn in unseren Plänen Fehler seien? Zur Übung! Nachdem wir das getan hatten, mußten wir uns umdrehen und die beiden Zivilisten gingen an die Tafel, und nach einiger Zeit mußten wir wieder vortreten und feststellen, welche Fehler vorhanden sind. Nach kurzer Zeit waren die Fehler lokalisiert und von uns die Folgen dieser Fehler geschildert.

"Raus, draußen warten!" donnerte uns Stegmaier an. Als wir nach einigen bangen Minuten wieder hineingerufen wurden, erklärte er uns, daß wir zur V-Batterie 444 versetzt werden sollten, aber nach Einspruch von Obltn. Nabenhauer und dem Ing. Dr. Schiller und dem anderen, dessen Namen mir entfallen ist - ich glaube, er hieß Striewe oder so ähnlich - mußten wir

bei der 2. Batterie bleiben und wurden nur zur V-Batt. abkommandiert. Am nächsten Morgen sollten wir marschbereit sein und uns um 6 Uhr die Papiere abholen. Gott sei Dank! Ein Kriegsgerichtsverfahren ist an uns vorbeigegangen. Am nächsten Tag bekam ich, als der Dienstältere von uns beiden, eine Reihe numerierter und versiegelter Umschläge mit Marschpapieren. Erst nach Ankunft auf dem Zielbahnhof des 1. Marschbefehls sollte ich die vorigen Papiere verbrennen und den in den letzten Papieren genannten Umschlag öffnen.

Es wurde eine Kreuz- und Querfahrt, wobei es uns zweimal passte, daß wir den soeben verlassenen Zug wieder besteigen sollten, den wir dann mit Mühe und Not noch erreicht haben, vor allem, weil die Züge ja restlos überfüllt waren. Der letzte Befehl in Krakau lautete nach Blizna. Kein Mensch wußte wo das liegt, aber der Zug hatte dieselbe Nummer wie der Fronturlauberzug, in dem wir bis hierher gekommen waren. In der Zwischenzeit hatten wir die Marschbefehle kurz vor der Ankunft am jeweiligen Zielbahnhof vernichtet und den neuen geöffnet. Wir saßen in einem mittleren Abteil eines Waggons und bei jedem Halt sahen wir auf das Bahnhofsschild. Wieder ein Halt, aber kein Bahnhof. Doch eine kleine Baracke mit einem Schild "Heidelager", daneben in kleiner Schrift "Blizna". Also raus! Der Gang ist restlos verstopft, also aus dem Fenster. Ich bin draußen, Jupp reicht die Klamotten hinterher, dann ein Gewehr. "Mensch es fehlt noch eine Knarre!" Tumult im Abteil und Jupp fliegt mehr als er klettert aus dem wieder anfahrenden Zug. Ein kurzer Blick auf die Nummer, meine Knarre fehlt! Als Jupp mein Gewehr nehmen wollte, bekam er Prügel und wurde rausgeworfen. Also zur Bahnhofsbaracke. All unser Protest, den Zug anzuhalten, nutzte nichts, denn angeblich verstanden die Bahnbeamten kein Deutsch. Dann erscheint ein Feldpolizist, der nach der Schilderung der Angelegenheit zum nächsten Bahnhof telefoniert. Also warten. 15 Minuten später kommt ein Rückruf: "Nichts gefunden!" Na dann, das kann ja heiter werden. Am Kriegsgericht bin ich vorbeigekommen, aber da ich inzwischen Uffz. war, wurde ich zum Schützen "Arsch" degradiert, denn ein Soldat dürfe seine "Braut" keine Sekunde aus den Augen lassen. Das ist meine erste Erinnerung an Heidelager.

Die Unterkunft war in primitiven Baracken mit 3-4 stöckigen Betten. Das Lager hermetisch mit viel Stacheldraht, SS-Leuten mit Wachhunden, Wachtürmen und Scheinwerfern abriegelt. Auf 'em Unterkunftsgelände befand sich auch ein Puff mit polnischen Mädchen, geöffnet von 19 - 22 Uhr, aber zusätzlich von SS bewacht. Es war also für alles gesorgt.

Die Kameraden der V-Batterie nahmen uns freundlicher auf, als wir erwartet hatten, nachdem uns Major Weber, der eigenartigerweise schon vor uns da war und erstaunt über unser schnelles Eintreffen war, mit ironischen Worten als "Sonderheilige" bezeichnete. Jeden Morgen gings mit LKW aus dem Lager mit persönlicher Ausweiskontrolle jedes einzelnen durch SS-Leute, vorbei an leeren Dörfern, auf den Feldern Pappkühe und -menschen, die wir als Zielscheiben für Übungen angesehen haben, zum Schießgelände.

Am Rande einer größeren Lichtung steht der Stiwer-Wagen, die



motorisierte Stromversorgung der Stellung unter Bäumen. Sein Dieselmotor dröhnt ständig in der Stellung. Ein Gewirr von Kabeln, z.T. so dick wie ein Kinderarm, geht zu den einzelnen Fahrzeugen. Da steht der Kompressorwagen mit dem schweren Junkers-Doppelkolben-Hochdruck-Kompressor, denn zu dieser Zeit werden die Preßluftbatterien für die hydraulischen Ventile und die Belüftung der Tanks der Geräte noch vor dem Start auf 200 atü aufgepumpt. Später kommen die Batterien, mit Stickstoff gefüllt, in die Stellungen, und als Krönung des Ganzen der Bebeflpanzer, ein 8 t Zgkw, also ein Gleitkettenfahrzeug mit Vorderachse, auf dem statt der Mannschaftssitze der Aufbau eines Panzerspähwagens montiert ist. Hinter dem Fahrersitz ist gleich gegenüber der Einstiegstür die Fernsprechzentrale mit dem Klappenschrank. In Fahrtrichtung rückwärts ist vor dem linken Sehschlitz das Triebwerkspult, jeweils mit Drehsitzen, mit Kopfhörer und Mikrophon, und hinter den beiden Sitzen an der Decke das Funkpult. Der Funker steht also hinter den beiden Hauptpersonen jeden Abschusses. Hinter den Funkpult ist die obere Luke, aus der von einem Stehpodest der Kommandant, wie in jedem Panzer, bei uns der Schießoffizier, heraussieht.

Jetzt sollen wir also die ersten Abschüsse erleben. Mein Platz ist in gebückter Haltung hinter dem Sitz des Triebwerkingenieurs, Jupp steht genauso hinter dem Steuerungsingenieur. Dazwischen drängen sich Zivilisten, die alles beobachten und dauernd dazwischen reden. Eine Panne reiht sich an die andere. Sind beim Versuch die Kreisel der Steuerung nach ca. 15 Minuten mit ihrem unheimlichen Heulen endlich hochgefahren und stabil, funktioniert bei der Stufe 2 bestimmt ein hydraulisches Ventil nicht. Abschalten und sehen, woran es liegt. Beim nächsten Versuch, nach stundenlanger Reparatur, kommen wir bis zur Zündung, da beginnt ein Kreisel zu taumeln, also Sperre vom Steuerpult, denn der Steuerungsingenieur kann ohne Vorwarnung von seinem Pult aus mit einem Schalter den ganzen Start unterbrechen.

Tagelang geht das so. Endlich klappt alles, und die täglich eingefahrenen Tankfahrzeuge können ihre Arbeit beginnen. Hochspannung in der Stellung. Langsam bildet sich im unteren Drittel des schwarz-weiß-karierten Vogels an der Außenhaut eine Eisschicht, die entsprechend der zunehmenden Füllung des BTanks, ansteigt. Plötzlich Aufregung, die Eisschicht steigt nicht weiter. Am O2-Wagen rennen die Männer mit ihren dicken Handschuhen hin und her, klopfen da und dort mit ihren Gummihämtern herum, und dann bleibt der VW-Motor der Pumpe stehen. Die Pumpe ist eingefroren, der Motor verreckt.

Von einem Sonny Boy, wie Prof. von Braun genannt wird, ist nichts mehr zu merken. Wild schreit er herum, Ventile schließen, abbauen, nächsten Wagen.

Der Inhalt der Schläuche fließt beim Abbauen des Tankwagens auf den Boden und bildet einen dampfenden See von flüssigem Sauerstoff. In der Aufregung passen die Männer beim Betanken der T-Stoffanlage nicht auf. Beim Abbau der Leitungen ergießt sich ein Stahl braunes T-Stoffes über einen Monteur. Mit schweren Ätzungen muß er ins Lazarett gebracht werden. Der zweite Sauerstoffwagen rollt ein, fährt durch die Pfützen, und einen Moment später platzen zwei Reifen mit lautem Knall,

in dem flüssigen Sauerstoff ist der Gummi spröde wie Glas geworden und bei der geringsten Verformung kam es zum Bruch. Auf den Felgen rollt das Fahrzeug an seinen Platz und die Betankung soll fortgesetzt werden. Das Ankurbeln des VW-Motors bereitet in der Kälte enorme Schwierigkeiten, aber schließlich läuft die Pumpe und der Eismantel am Gerät klettert weiter. - Tanken beendet, aber mit eigener Kraft kommt der Lastzug mit den geplatzten Reifen nicht mehr weg. Eine Zugmaschine wird vorgespannt, und nachdem die Abschußstelle geräumt, der Meilerwagen zurückgezogen und x - 5 bekanntgegeben wurden, beginnen die Startvorbereitungen.

"Stufe 2" Belüftung ertönt es aus dem Lautsprecher, aber das Hämmern des Belüftungsventils, das genau wie das Stampfen des Kompressorventils einer Dampflok klingt, bleibt aus! Trotz zweifelter Versuche, Hin- und Herschalten und einiger Flüche oder Gebete arbeitet das Entlüftungsventil nicht. Mit enttäuschender Stimme entscheidet der Professor schließlich "enttancken", denn wieder ist ein Ventil eingefroren. Deprimiert fahren wir ins Lager zurück, während die anderen noch enttanken und auermachen müssen. So geht das tagelang. Ich weiß nicht, wie oft der Vogel be- und enttankt worden ist.

Endlich klappt alles, es wird auf Zündung geschaltet, da greift Jupp über die Schulter des Steuerungspultes und schaltet ab! Der Teufel ist los, aber Jupp behauptet, ein Kreisel hätte getaumelt und der Steuerungsingenieur hätte das übersehen und zum Sehschlitz hinausgesehen. Der Teufel war los, aber Jupp blieb bei seiner Aussage. Er erklärte wieder, daß die Lager ja restlos ausgelaufen sein müßten bei dieser Belastung, denn sie seien ja nur für 30 Min. max. ausgelegt. - Nach dem Enttanken wurde am nächsten Tag alles geprüft und Jupp hatte recht. Die Kreisel konnten Walzer tanzen, aber nicht voll arbeiten.

Unser Vogel wurde umgelegt und ein neuer aufgestellt. Gleichzeitig ordnete von Braun an, daß Jupp an das Steuerpult sollte und Major Stegmaier ergänzte die Anordnung ironisch dahingehend, daß auch der zweite Neuling die alten Hasen belehren müsse, also ich an das Triebwerkspult. Mich ritt in diesem Moment der Teufel, und ich sagte: "Jawohl, aber nur, wenn uns keiner reinredet!"

Am nächsten Tag wurde auf der zweiten Rampe ein neues Aggregat aufgestellt. Ein kolossal erster Erfolg, mit der Stoppuhr wurde gemessen, daß erstmalig die Zeit vom Befehl des Einfahrens bis zum ersten Versuch unter 2 Stunden lag. Der trockene Versuch klappte auf Anhieb, und wir mußten mehrere Stunden warten, ehe der Professor erschien, denn er war zur Berichterstattung irgendwohin geflogen. Gegen 16 Uhr rollte der Mercedes vor und beim Aussteigen rief der Sonny Boy "Los!".

Es wurde betankt, Jupp ließ die Kreisel anlaufen und neben dem Geknatter der Treibstoffpumpen steigerte sich das Heulen der Kreisel bis zum erwarteten Pfeifton. Beide saßen wir auf unseren Drehstühlen, die uns wie Marterstühle vorkamen. Bevor das Tanken beendet war, meldete Jupp mir "Kreisel stehen, Steuerung in Ordnung". Die Hände auf der Rückenlehne meines Drehstuhles und die Köpfe neben mir irritierten mich, aber ich konzentrierte mich auf meine Anzeigegeräte. Alles in Ordnung! Durch

meine Sehschlitzte konnte ich es sehen, daß das Tanken beendet war. Ich hatte das Gefühl, daß Stunden vergangen seien, später erfuhr ich, es seien 45 Min. gewesen. Eine bis dahin nie erreichte Zeit.

Gleich darauf meldete der Feuerstellenleiter über Telefon "Tanken beendet, wir rücken ab, Zeit läuft!" Jetzt begann meine große Zeit. "Obere und untere Bühne klar?""Alles in Ordnung, Luken schließen und Meilerwagen zurück!" Ein Machtgefühl hatte mich ergriffen. Ich hörte die Worte hinter meinem Rücken nicht mehr. Meine Blicke wanderten zwischen dem Sehschlitz und den Instrumenten auf dem Pult hin und her. Alles klar, Luken geschlossen, der Meilerwagen fährt zurück. Ein Blick zu Jupp, er starrt nur auf seine Instrumente.

Unbewußt kehre ich zum militärischen Umgangston zurück: "Erbitte Feuererlaubnis!" Aus mehreren Kehlen ertönt es gleichzeitig: "Feuer frei!"

"Belüftung, Stufe 2" melde ich routinemäßig, während meine Augen zwischen den Instrumenten und dem Blick durch den Sehschlitz auf "meinen ersten Vogel" hin- und herwandern. Gleichmäßig ertönt das Bam-Bam des Belüftungsventils. Jedesmal eine kleine Dampfwolke dabei. Unbewußt erinnere ich mich an meine früheste Jugend, als ich auf dem Bahnhof, an dem mein Vater Vorsteher war, neben der Lok stand und das Stampfen des Kompressors hörte. Lokführer wollte ich werden, und jetzt war ich mehr, als hundert Lokführer zusammen. Vielleicht würde ich einmal Lokführer auf der Fahrt oder dem Flug zum Mond? "Belüftung in Ordnung!" meldete ich unbewußt, entsprechend der Ausbildung "Schalten auf Zündung".

Zischend dreht sich das damalige Raketenkreuz im Ofen, während ich konzentriert durch den Sehschlitz beobachte, ob alles unter dem Tisch hell brannte. 10 Sekunden standen zur Verfügung. Ich war der Überzeugung, daß alles in Ordnung sei und meldete "Vorstufe", als eine Hand über meinen Rücken hinweg zuruckschalten wollte. Mit einer Reflexbewegung habe ich sie abgewehrt und konnte im Sehschlitz erkennen, daß die Vorstufe mit leicht wedelnder Flamme gezündet hatte. Während der 5 Sekunden Wartezeit, in der sich die Flamme stabilisieren sollte, schreit Jupp plötzlich "Kreisel 1 taumelt, ich schalte ab!" "Mensch fang ihn", schreie ich zurück, halte meine Hand über seinen Stoppschalter. Sekunden werden zur Ewigkeit, während die Vorstufe jetzt einwandfrei brennt. - Endlich: "Kreisel kommt, Kreisel steht!". Im letzten Moment der mir zur Verfügung stehenden Zeit schreie ich "Hauptstufe", während ich gleichzeitig den Schalter betätige. Im selben Moment von hinten, ich weiß nicht von wem, der Ruf "Zurückschalten". Aber die Stützstecker fallen und die Verbindung zum Panzer ist unterbrochen. Sämtliche Instrumente fallen auf Null zurück und nur über Funk kann alles gestoppt werden.

Langsam leicht taumelnd hebt mein Vogel vom Tisch ab, als wenn er nicht wüßte, was er tun soll. Aber schnell gewinnt er an Geschwindigkeit, Stabilität und Höhe und über das Donnern des Triebwerkes dringt ein Schrei: "Er fliegt!" Irgend jemand klopft mir auf die Schulter: "Geschafft, es geht weiter!" Erschöpft stehe ich auf, gehe zur Tür, und auf der Treppe fällt mir Jupp um den Hals und stammelt: "Mensch, er fliegt und ich wollte ihn

stoppen, aber über meine zerquetschte Hand reden wir noch!" Der Vogel ist zwar nur 200 km geflogen, denn die Vorstufe war viel zu lang und der Treibstoff reichte nicht für den vorgesehenen Flug aus.

Wer alles zu dem geglückten Start und zu der wagemutigen und wahrscheinlich leichtsinnigen Entscheidung, den Start durchzuführen, gratuliert hat, ich weiß es nicht mehr. Nach Stunden kam ich schweißgebädet und vor Kälte zitternd im Barackenlager an. Die nächsten Tage sind aus meiner Erinnerung gelöscht. Eine Grippe hatte mich erwischt, und als ich wieder klar denken konnte, (in meinen Fieberphantasien war ich auf dem Mond und mehreren Planeten) standen Kameraden aus Groß-Born um mein Bett, und ich war wieder Unteroffizier.

Während die Versuchsbatterie aus ihrer Stellung weiterschoß, es klappte jetzt verhältnismäßig gut, gingen wir in einen anderen Waldzipfel, ca. 500 m entfernt mit unseren Fahrzeugen in Stellung. Die Versuchsbatterie machte Einzelschießen, um die verschiedensten Dinge auszuprobieren, während wir den Dreierschuß durchführen sollten. Der artilleristische Gedanke, daß eine Batterie 3 Geschütze hat und in Salven schießt, beherrschte die Köpfe der verantwortlichen Offiziere. Es war ein unsinniger Gedanke, denn die Geräte waren noch viel zu anfällig. Hatten wir alle 3 Vögel durch den Versuch gebracht, dann klappte bestimmt bei einem das Tanken nicht, und da die anderen inzwischen eingefroren waren, mußten wir wieder enttanzen.

Schließlich haben wir Heißluftgebläße aufgestellt und durch die Triebwerksluke warme Luft eingeblasen. Nun war wenigstens das Einfrieren verhindert. Dann begann der nächste Ärger. Für die Zündung benutzten wir damals noch sogenannte Raketenräder, das heißt, auf einem Holzstab waren 2 Leisten kreuzweise drehbar befestigt und an den Enden dieses Kreuzes 4 kleine Pulverraketen mit einer Brenndauer von knapp 10 Sek. befestigt. Sie wurden elektr. gezündet, aber oft genug löste sich ein Kreuz vom Stab und flog als Feuerrad aus dem Ofen heraus, bevor wir auf Vorstufe geschaltet, also die Brennstoffventile geöffnet hatten. Es mußten neue Zünder eingesetzt werden, und die Monteure taten alles mit gemischten Gefühlen. Es war nicht einfach, durch den Sehschlitz 3 Vögel und auf dem Pult die ganzen Instrumente zu beobachten. Meistens mußten wir bei der Vorstufe zurückschalten, es war deprimierend. Jedesmal, wenn die Vorstufe gebrannt hatte, mußten geschmolzenen Treibstofföffnungen für die Hauptstufe verschlossen werden oder das Aggregat mußte umgelegt und zurück in die Werkstatt gebracht werden. Bei der Vorstufe schmolz das Zinn in den Öffnungen für die Hauptstufe und mit einem kleinen Trick wurden diese Öffnungen wieder verschlossen. Manche Schachtel Streichhölzer ist dabei verbraucht worden. Ein Mann ging mit einem Handscheinwerfer nach dem Enttanzen in den Ofen, drückte Streichhölzer in die Öffnungen an den Warzen für die Hauptstufe und mußte nach ca. 5 Minuten abgelöst werden. Total betrunken durch die Dünste des Alkohols, torkelte er heraus und brauchte Stunden bis zur Ausnüchterung. Einer hatte eine starke Alkoholvergiftung und sich später geweigert, noch einmal hineinzugehen.

Es war eine Notlösung, denn beim nächsten Versuch die Vorstufe zu schalten, flatterte die Flamme und man konnte von einer ein-

wandfreien spitzen Vorstufe in keinem Fall sprechen.

In der ganzen Zeit ist es nur einmal gelungen einen Dreierschuß zu starten, aber es war nur ein Zufall, der auf Übermüdung zurückgeführt werden muß. Die Vorstufen flatterten halbwegs gleichmäßig und ich schaltete auf Hauptstufe ohne Frage an die Steuerung, ob alles klar sei. Alle 3 Vögel hoben ab, aber schwenkten nach drei verschiedenen Richtungen ab. Einer wurde im Zielgebiet wiedergefunden, von den beiden anderen haben wir nie wieder was gehört. Es sei denn, daß die von den Polen nach England gebrachte Rakete eine von den Dreien war. Jupp sagte mir hinterher, daß bei zweien die Kreisel getaumelt haben, also offenbar die Lager ausgelaufen waren, aber er sei überzeugt gewesen, daß ich sowieso, genau wie immer, zurückschalten würde und habe nichts gesagt oder eingegriffen. Und als sie dann abgehoben hatten war er froh, daß sie weg waren, denn durch die ewigen Versuche haben die Potentiometer an den Rudermaschinen schon gar nicht mehr funktioniert. Mehrere hatte er schon ausgewechselt, mit einem Wort, es war nur noch Schrott.

Für uns war es ein Fehlschlag, aber die Militärs jubelten über den Erfolg. Endlich eine Salve! Alle Einzelheiten wurden vertuscht und vom Erfolg gesprochen.

Während der Vorbereitungen zum Start saßen wir Ingenieure im Befehlspanzer, oft war Obltn. Nabenhauer oder einer oder mehrere Zivilingenieure dabei und diskutierten. Ab und zu waren es private Gespräche, aber meistens wurden bis spät in die Nacht Probleme durchgehechelt. Immer öfter machten wir den Vorschlag, die Schaltung derart zu verändern, daß beim Auftreten von Fehlern an einem Vogel, dieser abgeschaltet werden und wir die beiden anderen auf die Reise schicken können. Es war nur eine kleine Schaltungsänderung nötig, aber die Zivilingenieure wollten davon nichts wissen. Der Auftrag heißt 3er-Schuß und in Kürze kommt der "Führer", da muß es klappen. Wir waren erschöpft und deprimiert, denn kein Abschuß; betanken, enttanzen und wieder von vorne. Bei der Versuchsbatterie starteten immer wieder Vögel, und wenn bei uns gerade mal alles klappte, kam der Befehl zur Feuereinstellung, weil dort wieder einer starten sollte. Hatte das Gerät bei denen evtl. abgehoben, durften wir nach 10 Min. weitermachen, aber jetzt war es zu spät. Ventile eingefroren oder Kreisel ausgelaufen, also wieder enttanzen und Reparatur.

Sollen wir nun im Schatten der Versuchsbatterie stehen, bei denen doch wenigstens jeder 3. Versuch klappt? Obltn. Nabenhauer ist schon kein Mensch mehr. Er brüllt uns an: "Macht was ihr wollt, aber schießt endlich!" Dann erzählt er von seiner Heimat in den Tiroler Bergen, sinniert weiter, wie wir mit der A 4 doch noch eine Wende des Krieges erzwingen können, wie dann in Zusammenarbeit mit den anderen Völkern der Flug zu den Sternen Wirklichkeit werden wird. Wir müssen es schaffen. Wir wollen dabei sein!

In dieser Nacht, um 21 Uhr ist die Batterie abgerückt, bleiben Jupp und ich in der Stellung. Schon lange haben wir den Schaltplan von hinten nach vorn durchgesprochen und die Änderung rot in unsere Arbeitspläne eingezzeichnet. Der Verbesserungsvorschlag wurde mit dem Vermerk "Ihr seid ausführende Organe und habt zu

tun, was Euch befohlen wird" abgelehnt. Wir machen es trotzdem, war unser Beschuß und in dieser Nacht haben wir einige Drähte und zwei Schalter eingelötet.

Als die Batterie am nächsten Morgen in die Stellung kommt, mischen wir uns übermüdet dazwischen.

Schon am letzten Nachmittag sind die drei mehrfach strapazierten Vögel umgelegt worden und neue werden aufgestellt. Der Versuch von Jupp und mir, während dieser Zeit einige Stunden Schlaf am Pult zu finden, gelingt nicht, denn dauernd kommt jemand in den Panzer und redet, redet, redet. Allmählich wird uns in unserer Müdigkeit klar, daß heute der große Tag ist. Der Führer und die ganze Generalität kommt!

Jupp und ich sehen uns an. Welche Katastrophe! Ich mache von einem Recht als Kommandant des Befehlspanzers Gebrauch und jage alle raus, schließe die Tür und zusammen mit Jupp wollen wir die Schaltung wieder ändern. Es klappt nicht, denn die Lötkolben haben wir in den Werkstattwagen zurückgelegt, und dann kommt Obltn. Nabenhauer und verlangt Eintritt. Ihn muß ich reinlassen, und er erklärt uns, daß heute großer Bahnhof ist. Wir sollen uns strikt an die militärischen Vorschriften halten und nur während der Führung oder mit Sonderausweis berechtigte Leute zu uns hereinlassen. Na ja, und dann kommen die Leute mit Ledermantel und breiten roten Streifen an den Hosen, SS-Figuren mit Eichenblättern an den Kragenspiegeln und auch welche in Luftwaffenuniform. Nur ein kurzer Blick in unseren Panzer und dann geht es weiter. Gott sei Dank, der Rummel ist vorbei und der Zirkus weitergezogen. Plötzlich erscheint doch noch einer, Generalspiegel, Klemmer auf der Nase und markiert den Dummen auf die kameradschaftliche Tour. "Ich muß mir das alles genau ansehen, Jungs, die anderen rennen so schnell und auf meine alten Tage geht das eben nicht mehr. Nun erzählt mir mal alles schön, was ihr hier macht". Ein Blick zu Jupp, leichtes Augenzwinkern, und mit wackliger Stimme versucht ich markant und zackig nach dem Ausweis zu fragen, denn außerhalb der Führung dürfe ich nur dann Auskunft ertheilen! "Ihre Kameraden und die Offiziere haben mir aber alles genau erklärt", erwidert er, offensichtlich empört über meine Antwort, während Jupp die Abdeckplanen über die Pulte legt. Seine Stimme wird lauter, und das stärkt eigenartigerweise mein Selbstvertrauen. Unter seinem Protestgeschrei drängte ich ihn die Treppe herunter, als Obltn. Nabenhauer erscheint. Seine Stimme ist völlig verändert, ich denke, ein österreichischer Offizier aus einer Operette steht da. - "Verzeihung gütigst Exzellenz, die Leut' befolgen halt direkt mang ihre Vorschriften, und auch mich dürfen Sie da nicht ausnehmen. Dürfte ich gütigst Ihren Berechtigungsschein oder sonstige Papiere sehen? Sie werden verstehen, Exzellenz, wir müssen vorsichtig sein, halt korrekt zu bleiben. Also bittschön, Exzellenz, Ihre Ausweise!" "Na, Herr Kamerad, Sie werden doch nicht von einem Höhergradierten Personalausweise verlangen, das verstößt doch gegen jede militärische Ordnung! Gehe ich halt weiter und versuche meine Kameraden zu erreichen", und damit will er weiter. "Halt!", schreit Nabenhauer da, mit dem uns vertrauten Ton: "Wache herkommen!" und gleichzeitig öffnet er seine Pistolen-tasche. "Führen Sie den Herrn General zum Wachlokal, ich komme gleich nach!" Die Gewehre im Anschlag wird der Rotbehoste von 2 Posten weggeleitet, während Nabenhauer der Kommission hinter-



herrennt. Von der Abschußrampe hören wir erregte Diskussionen, Adjudanten rennen an uns vorbei zum Wachlokal, und am nächsten Tag wird uns beim Appell bekanntgegeben, daß sich ein Unbefugter mit eingeschlichenen und wertvollen Einzelheiten erfragt habe. Gleichzeitig werden alle noch einmal zu äußerster Geheimhaltung ermahnt und Obltn. Nabenhauer für seine Aufmerksamkeit, sowie Jupp und ich für unser korrektes Verhalten namentlich gelobt.

Das Schauschießen hat nur zum Teil geklappt. Während die Versuchsbatterie ihren Vogel mit Mühe und Not auf die Reise schicken konnte, mußten wir bei der Salve bei der Vorstufe wieder zurückschalten, denn nur ein Gerät hatte gezündet. Unsere geheime Schaltungsänderung war ohne Folgen geblieben, denn normalerweise wäre die ganze Schaltung zusammengebrochen, dasselbe habe ich durch das Zurückschalten gemacht. Es ist also nochmal gut gegangen.

Nachdem die Geräte noch einmal gründlich durchgesehen worden sind, wollen wir es ein paar Tage später wieder versuchen. Der Befehlspanzer ist wie üblich vollgepercht, Zündung klappt, also Vorstufe! Jupp ruft: "2 raus, der Kreisel kippt!" Ich lege den Schalter von 2 um und konzentriere mich auf 1 + 3. Alles in Ordnung. Frage: "Steuerung klar?" "Klar". "Funk klar?" "Klar" "Ich gehe auf Hauptstufe", "schon geschehen". Beide Vögel heben einwandfrei ab, während der dritte bedenklich schwankt.

In rd. 400 m Höhe lenken beide Vögel fast synchron aus der senkrechten in die Diagonale, also die Flugrichtung um. Das Pfeifen des Doppeltones steigt sich konstant, und aus meinem Sehschlitz kann ich nichts mehr erkennen. Bis ich rauskomme, nachdem alle anderen den Panzer verlassen haben, sehe ich nur noch 2 Kondensstreifen einträchtig nebeneinander.

Jupp ist sitzengeblieben, und als ich mich zu ihm wende, erstickt uns der gegenseitige Glückwunsch auf den Lippen. Grau und eingefallen sitzt er auf seinem Drehstuhl und blickt nur einmal schräg hinter sich. Er sagt keinen Ton, aber als ich seinem Blick folge, wird mir alles klar. Dr. Schiller sitzt da, der sowieso den Panzer nicht verläßt, bevor der Vogel aus dem Stellungsbereich ist, denn er hat viele Standkrepierer erlebt, und seit dem Bombenangriff auf Peenemünde hat er vor jedem Geräusch, das mit dem A 4 zusammenhängt, eine panische Angst. Diesmal ist aber keine Angst in seinem Blick, nur eines, er weiß alles!

Während draußen Jubel herrscht, fragt er nur: "Wann und wie habt Ihr das gemacht?" Ich versuche Zeit zu gewinnen und frage: "Was?" "Reden Sie nicht so dumm, Ihr steckt beide unter einer Decke, denn sonst wäre es nicht möglich! Ich habe es schon lange erwartet, war das beim Schauschießen auch schon?" "Ja". "Ich habe es vermutet, denn das Zurückschalten ging zu schnell! Ich will versuchen, es dem Professor beizubringen, aber macht Euch auf allerlei gefaßt!" - Prof. von Braun hat uns erst viel später einmal darauf angesprochen, aber es kam die ganze Prominenz; und bei den Befragungen stellte ich allmählich fest, daß alle derselben Ansicht wie wir waren. Es kommt nicht auf die 3er Salve an, sondern darauf, daß die Vögel fliegen. Ich weiß nicht einmal, ob überhaupt ein 3er Start gegückt ist. Ich habe nur

diesen 2er Start erlebt. Kurze Zeit später rückten wir auch ab, wieder nach Peenemünde.

Nordöstlich der Fertigungshallen verläuft zwischen diesen und dem Strand ein Industriegelände ohne Oberleitung. Unsere Fahrzeuge werden auf Eisenbahnwaggons verladen, und wir sollen vom Zug abschießen. Es ist unsagbar schwierig, den Tisch genau auszurichten. Flacheisen werden auf die Schienen gelegt, und während ein Mann sie im Liegen festhält, schiebt die Diesellok den ganzen Zug ganz langsam darauf. Durch das Spiel in den Puffern der einzelnen Waggons rollen sie dann meistens weiter. Endlich ist es geschafft, aber der Mann, der das Eisen gehalten hat, ist mit dem Handschuh zwischen Flacheisen und Schiene eingeklemmt und bekommt seine Hand nicht mehr weg. Unser Schrei zum Bremsen kommt zu spät. Wir versuchen den Mann wegzureißen, es gelingt nicht, und wir müssen zusehen, wie das Rad langsam Finger zu Papierstärke zusammendrückt.

Drei Schüsse haben wir so von den Eisenbahnwaggons abgegeben, aber während wir im Wald oder im Gelände vom Einfahren in die Stellung bis zum Schuß, einschließlich Betanken, rd. 5 Stunden gebraucht haben, dauert es auf den Schienen 7-8 Stunden, und trotz aller Mühen kommen wir auf keine kürzere Zeit. Während des Betankens ändert sich die Stellung des Tisches, und es muß nachgerichtet werden, denn der Vogel muß absolut senkrecht stehen.

Die Versuchsbatterie hält den Rekord mit etwas mehr als 4 Stunden vom Einfahren bis zum Abschuß, und als die Versuche mit dem Schießen vom Zug endlich eingestellt werden, trainieren wir in der ehemaligen Wohnsiedlung zwischen den Trümmern und Gräben.

Eines Tages wird unser schwerfälliger Stützer-Anhänger, der die Stromversorgung mit einem schweren Diesel-Aggregat sichert und in dem die ganze Bodenschaltung für 3 Vögel beinhaltet ist, abgeholt. Wir bekommen 3 Steyr-Fahrzeuge, deren Rücksitze entfernt und statt deren 1 VW-Aggregat mit Schaltzentrale für ein A 4 eingebaut wurde. Außerdem kommt der Kompressorwagen fort, die Geräte werden bereits in der Werkstatt mit einer gefüllten Stickstoffbatterie ausgerüstet. Für den Versuch rollt ein LKW mit einer Batterie Preßluftflaschen ein. Schlagartig sinken die Zeiten, und lange Zeit stehen wir zusammen mit der Versuchsbatterie gemeinsam bei 2 1/2 Stunden vom Einfahren bis zum Abschuß. In diese Zeit fallen auch die Versuche, anstatt des Befehlspanzers die Bedienungspulte als Koffer in einem PKW zu transportieren und in einem Erdloch damit in Stellung zu gehen. Versuche, Versuche und noch einmal Versuche. Es wird oftmals fertig betankt, der Vogel ist startklar und ohne ersichtlichen Grund kommt der Befehl zum Enttanke.

Wenn wir mal abschießen, funktioniert die Steuerung nicht, der Vogel lenkt nicht um, und es kommt zum Steilschuß. Nach 4-5 Min. klatscht der Vogel rd. 7-8 km entfernt, bedingt durch die Erdumdrehung in dieser Zeit, in die See, sofern er nicht beim Wiedereintauchen in die Atmosphäre zerlegt hat. Bei allen Steilschüssen ist es ein eigenartiges Gefühl: Das Donnern des Starts ist verstummt, die Stromaggregate werden abgeschaltet und eine unheimliche Ruhe herrscht. Der Kondensstreifen ist nach Brenn-



schluß abgerissen und alles wartet, bis endlich der Knall beim Durchbruch durch die Schallmauer beim Eintritt in die Atmosphäre ertönt.

Wir haben Filme von Telekameras, die automatisch gesteuert wurden, in denen man dann das Zerlegen der Rakete erkennen konnte. Leider waren sie so unscharf, daß man die Ursache niemals einwandfrei erkennen konnte. Nur eines verdichtete sich dabei immer mehr, das Zerlegen erfolgte im mittleren Drittel, dort wo die Tanks untergebracht waren. Also waren nicht aerodynamische Fehler die Ursache. Nach jeder Filmvorführung fand mit den Entwicklungingenieuren eine ausführliche Diskussion statt, an der manchmal auch der Sonny-Boy, unser Prof. von Braun, teilnahm. Meistens hatte er den Film vorher schon mehrmals gesehen und mit seinen Mitarbeitern besprochen. Teilweise hat er auch nach der Vorführung bei uns die Diskussion mit seinen Mitarbeitern wiederholt. Wenn er aber den Film zusammen mit uns noch einmal ansah, war es für uns ein besonderes Erlebnis. Wie ein Pisto-lenschuß klang sein "Stop, noch einmal!". Zwei, drei und mehrmals mußte eine Szene, die ja in Zeitlupe und doch so rasend schnell abrollte, wiederholt werden. Oftmals Bild für Bild und jedes Detail wurde kommentiert und diskutiert. Damals habe ich gelernt, was Forschung und Auswertung bedeutet. Bei einem Film kam dann die Feststellung: "Der Vogel knickt ja ab!" Da die Tanks ein Teil der statischen Festigkeit darstellen, mußte also dort die Ursache der Luftzerleger gesucht werden. Ich weiß nicht, wer diese Beobachtung traf und ob der Prof. dabei war. Die Be- und Entlüftungsventile der Tanks wurden umgeschaltet und alles wartete auf den nächsten Start. Wir haben ihn nicht durchgeführt, sondern wurden vorher zur Tucheler Heide in Marsch gesetzt, wo ein neuer Übungsplatz eingerichtet worden war.

3 Züge in einer Batterie und jeder stellte seinen Vogel auf. Der zuerst "fertig" meldende Zug wurde an den Panzer angeschlossen, der Versuch gemacht und wenn alles klappte, kam der Befehl "betanken" und beim nächsten Zug begann der Versuch. Sofern in der Zwischenzeit die Meldung kam, daß das Tanken beendet ist, wurde der 3. Zug nicht mehr zum Versuch geschaltet, ja sogar der Versuch beim 2. Zug wurde abgebrochen und auf den 1. Vogel bzw. Zug zurückgeschaltet und versucht zu schießen. Also immer noch der Gedanke an die Batterie im herkömmlichen Sinn der Ari. Meistens waren in der Zwischenzeit die Kreisel ins Taumeln geraten, die man sonst, wenn das Gerät die ganze Zeit angeschlossen war, durch einige kleine Knopfdrücke wieder beruhigen und stabilisieren konnte oder die Belüftungsventile arbeiteten nicht mehr einwandfrei, die Steuerkommandos für die Ruder gehorchten nicht mehr, weil ein Potentiometer Feuchtigkeit bekommen hatte, egal, irgendein Fehler war eingetreten. Die anderen Züge mußten warten und meistens mußte entankt werden.

Obltn. Nabenhauer wurde allmählich zum Tyrannen. Tage und Nächte haben wir im Panzer gesessen, diskutiert und viel aus dem Leben des anderen erfahren.

Von irgend jemand, ich weiß nicht mehr von wem, kam der Vorschlag: Der 1. Zug fährt ein, wird "versucht" und wenn alles in Ordnung ist, kommt der Befehl zum Betanken und gleichzeitig zum Einfahren des 2. Zuges, der 1. Vogel bleibt angeschlossen, wird

überwacht und abgeschossen. In der Zwischenzeit ist der 2. Zug zum Versuch vorbereitet und es geht weiter. Sollte ein Zug Schwierigkeiten haben, wird sofort der nächste fertig gemacht!

Am nächsten Tag haben wir das durchexerziert und an einem Tag 5 Vögel auf die Reise geschickt. Das war unser Triumpf. Die kürzeste Zeit vom Einfahren bis zum Abschuß betrug 2 Stunden und 4 Minuten. Nur ein Vogel, und zwar der 2. und 3. Zug blieb stehen und mußte am nächsten Tag umgelegt werden, also ein voller Erfolg des Vorschlags. Zwar hat es wieder Steuerungsver-sager und Luftzerleger gegeben, aber der Abschußrythmus war jetzt klar. Die Versuchsbatterie war in Peenemünde und machte exakte Versuche. Wir sollten den praktischen Einsatz entwickeln. Es war ein Wettstreit, wer war wichtiger? Ein Konkurrenzkampf tbrannte, und der war vielleicht der 1. Schritt zum Erfolg. Die Mädchen in Peenemünde hetzten uns dabei noch auf. Während wir im Heidekraut bei Tuchel waren, wurden die Kameraden der Versuchsbatterie in Peenemünde auf den Arm genommen, denn aus unbekannten Quellen erfuhren die Mädchen von unseren Erfolgen oder umgekehrt hörten wir von den Erfolgen der V-Batt. Über-haupt die Mädchen und die Frauen in Peenemünde, sie haben uns gelobt, verlacht oder im Endeffekt angefeuert.

In der Zwischenzeit war Obltn. Nabenhauer zum Hauptmann beförder worden und hatte die 1. Batterie übernommen, während wir einen Reserve-Hauptmann Schöming als Chef bekamen. Im Zivilberuf war er Direktor bei der Schultheiß-Brauerei. Von ihm haben wir nicht viel bemerkt. Er kümmerte sich kaum um das technische, und als er zum Major und Abt.-Kommandeur befördert wurde, hatten wir mit ihm überhaupt keinen Kontakt mehr. Wir hatten jetzt wieder die Abt.-Nr. 836, und noch zweimal wurde unsere Abt.-Nr. geändert, in Wirklichkeit blieben wir aber immer die 2. Batt.-836, alles andere war Tarnung. Unser Spieß, Haupt-wachtmeister Petereit, mit dem Motto: "Jubel, Trubel, Heiterkeit bei Wachtmeister Petereit", verkündete uns diese Verän-derung jedesmal Folgendermaßen: "Männer, schon wieder wurde eine weitere Abteilung aufgestellt, wir haben jetzt die Nummer sowieso, aber im übrigen bleibt alles beim alten. Die Abt.-Nr. im Soldbuch ändern wir erst gar nicht, denn vielleicht wird bald wieder eine neue Abt. aus uns".

Die Sommermonate in der Tucheler Heide waren eine herrliche Zeit. Eines Tages im Juli wurden Jupp, Herbert, unser Funk-ing. und ich in Marsch gesetzt. Wir landeten in Altenahr und kamen in die Fertigungswerkstätten der elektrischen Anlagen. - Kurz vor Ende des 1. Weltkrieges waren im Ahrtal Tunnel für eine neue Eisenbahnstrecke gebaut worden, die nie fertig wurde. Die Tunnel wurden später zur Champignonzucht verwendet. - Jetzt waren sie zweckentfremdet und absolut bombensichere, moderne Fertigungsanlagen darin untergebracht. Es ist eigenartig, in keinem Zeitungsbericht und in keiner Veröffentlichung über das A 4 habe ich jemals von dieser Fertigungsstelle gehört. Mitten in einem Weinberg war ein mächtiger Betonklotz, der zur Seite geschoben werden konnte und den Eingang zu den 3 hintereinan-der liegenden Tunneln freigab. Ich weiß nicht, wie lang die Tunnel waren, denn an den Fertigungsstraßen entlang blieb man immer wieder stehen und vergaß dann das Zeit- und Weggefühl. Die Zufahrt führte von der Ahrtalstraße in Serpentinen durch



die Weinberge. Außerhalb der Tunnel waren nur ein paar kleine Baracken, in denen die Wachmannschaften und etwaige Gäste untergebracht waren. Die gesamte Belegschaft, ich schätze mehrere hundert Menschen, lebten in den Tunneln und haben das Tageslicht nur auf dem Weg von der Unterkunft zur Arbeitsstelle zwischen den einzelnen Tunneln gesehen. Die Fertigung erfolgte im Fließbandverfahren. Einer stellte nur Kabelbäume mit den verschiedenenfarbigen Schaltdrähten her, der nächste legte sie in das Gehäuse ein und befestigte sie, ein anderer befestigte dann die verschiedenen Relais und Schalter. Dann wurden die Schaltdrähte an die Fahnen der Relais angelötet usw.

Zwischendurch immer wieder Schaltkontrollen, die Kontakte wurden gewogen und justiert, ein phantastisches Zusammenspiel. Dabei hörte man kaum ein Wort. Deutsche Monteure saßen zwischen Kriegsgefangenen und Kz.-Angehörigen, dazwischen liefen die Meister, Aufseher und Wachmannschaften hin und her. Alle wirkten gut genährt. Nur die graue Gesichtsfarbe, die durch das künstliche Licht noch unterstrichen wurde, und sehr müde Augen waren allen gemeinsam.

Am Eingang wurden wir von dem Posten nach den Sonderausweisen gefragt, und da wir keine vorzeigen konnten, mußten wir unter strenger Aufsicht zum Wachhabenden. Der Feldwebel wollte uns einem strengen Verhör unterziehen und lehnte unsere Forderung, dem wachhabenden Offizier vorgeführt zu werden, strikt ab. Dann kam der ständig bei allen Kontrollen sich wiederholende Augenblick, wenn ich mein Soldbuch hervorholte und dem Betreffenden die 2. Seite vor Augen hielt, ohne das Soldbuch aus der Hand zu geben:

"Der Inhaber dieses Soldbuches ist mit einer Aufgabe höchster Geheimhaltung im Einsatz und darf von keiner Streife oder Kontrolle behindert werden. Vor allem ist es ihm untersagt, auch Offizieren gegenüber, über seinen Auftrag, seinen Truppenteil, seinen Standort und sein Reiseziel irgendwelche Angaben zu machen. Er hat zu allen Stellen und Anlagen, die unter GKdos fallen, ohne Sonderausweis Zutritt und muß sich nur dem wachhabenden Offizier durch dieses Soldbuch ausweisen. Bei allen Schwierigkeiten ist ihm jede Unterstützung ohne Rücksicht auf sonstige Aufträge oder Befehle zu gewähren!"

Zuwiderhandlungen werden kriegsgerichtlich verfolgt.

Führerhauptquartier, den 01.12.1943  
und dann die eigenhändige Unterschrift:

Adolf Hitler  
Führer und Oberbefehlshaber

Als ich seinerzeit mein Soldbuch abgeben mußte, kam ich mir nackt vor, und als ich es drei Tage später mit dieser Eintragung, nach einer neuерlichen Vereidigung, zurückbekam, fühlte ich mich wie ein König, herausgehoben aus der grauen Masse.

Wie oft habe ich bei Dienstreisen mit Hilfe dieser Eintragung einen Umweg über Berlin nach Hause machen können, und wie oft konnte ich bei Kontrollen, die einem normalen Landser Bau eingebraucht hätten, sogar Offiziere wie dumme Jungens stehenlassen. Von unserer Einheit hatten nur sehr wenige diesen Freibrief im Soldbuch, und bei meiner Gefangennahme habe ich mein Soldbuch

aus diesem Grunde sehr schnell vernichtet. Heute wäre es ein unbezahlbares Dokument.

Wir blieben ca. 14 Tage dort, um unsere neuen Fahrzeuge in Empfang zu nehmen und bei der Endkontrolle selbst dabei zu sein. Unsere Einheit war inzwischen auf dem Truppenübungsplatz Baumholder gelandet. Zwei Tage nach unserem Eintreffen wurden wir verladen und rollten auf Nebenstrecken durch halb Deutschland nordwärts. Schon dachten wir, es geht wieder nach Peenemünde, als wir westwärts abschwenkten.

In Siegburg wurden wir entladen und rollten nachts auf den Straßen über Bonn nach Euskirchen. In der Nähe, ich glaube es war Sinzenich, gingen wir in einem Wald in Stellung. In den umliegenden Ortschaften wurden die Mannschaften in Schulen und Scheunen untergebracht, während ich beim Pfarrer ins Privatquartier kam.

Am nächsten Tag erfuhren wir in der Stellung, daß die Batt. 444 am vorigen Tag das Feuer auf London eröffnet hatte, und wir sollten jetzt die englischen Hafenstädte beschießen. Obwohl wir mit dem Leitstrahl und J-Gerät, das die Geschwindigkeit selbst berechnete und dementsprechend Brennschluß gab, arbeiteten und obwohl wir die Geräte bis zum Kragenknopf betankt hatten, stellte sich schon bald heraus, daß die Entfernung zu groß war. Die Vögel hoben zwar einwandfrei ab und gingen richtig auf Kurs, aber das Startgewicht war wohl doch zu groß, so daß die Endgeschwindigkeit nicht erreicht wurde. Unsere Funker stellten über die Rückmeldung fest, daß die Geräte schon ausgebrannt waren, ehe vom J-Gerät das Brennschlußkommando kam.

2 Tage und 1 Nacht haben wir ununterbrochen geschossen, und von den 18 aufgestellten Vögeln mußten wir nur 2 wieder umlegen. Es war eine sehr gute Serie.

Als ich am 2. Abend ins Quartier kam, erzählte mir der Pfarrer, daß in der Gemeinde große Unruhe herrsche. Es seien alles strenggläubige Katholiken, die mit der Technik noch wenig Kontakt hatten. Einige von ihnen hätten gesehen, wie der Satan auf einem Feuerstrahl zur Erde gekommen sei. Dabei handelte es sich offensichtlich um das Gerät der 3. Batt., welches am vergangenen Abend durch Steuerungsversager verrückt gespielt und ohne Brennschluß ca. 6 km entfernt aufgeschlagen war. Andere wiederum hätten gesehen, wie der Teufel auf einem großen Feuerstrahl mit Donnergetöse davongefahren sei. Der Pfarrer nahm an, daß wir die sagenhafte V 1 abschießen und wußte sich keinen Rat, wie er seine Gemeindemitglieder wieder beruhigen könne.

Trotz aller Tarnung und obwohl der Start so schnell vor sich ging, wurden demnach doch durch Zufall ab und zu Geräte beim Start gesehen. In den meisten Fällen wurde aber von einer Kugel mit langem Feuerschweif und endlos langem, weißem Rauch, dem Kondensstreifen, gesprochen, so daß also die Raketen in ziemlich großer Höhe erkannt worden sind. Am nächsten Tag war Feuerpause, und am Abend hieß es Stellungswechsel in Richtung holländische Grenze, um die Entfernung nach England zu verkürzen.

Unterwegs kam ein neuer Befehl und wir landeten schließlich in der Gegend von Sellerich bei Prüm. Von dort haben wir praktisch

Dauerfeuer auf Antwerpen gemacht. An Schlaf war kaum zu denken. Während sich die 3 Züge abwechseln konnten, waren wir Ingenieure fast pausenlos im Einsatz. Wir waren praktisch Kettenraucher und bekamen Aufputschmittel in Tablettenform.

Nachdem uns 3 Aggregate fast in die Stellung zurückgefallen waren, obwohl der Start einwandfrei geklappt hatte und vorzeitig Brennschluß eingetreten war, bekamen wir den Befehl zur Feuerpause. Von Funkpult aus konnte nach dem Start, sofern es erforderlich war, Brennschluß gegeben werden. Es gab rund 20 verschiedene verschlüsselte Funkkommandos dafür. Jedes angelieferte Gerät war auf irgendeinen Code eingestellt und der Funk-Ing. setzte die entsprechende Schlüsselseinheit in seinen Sender. Erst wenn das Gerät aufgestellt war, konnte er von der oberen Plattform im E-Teil der Spitze den Schlüssel ablesen. Dann nach Einsetzen seines Schlüssels im Sender bei der Funktionsprobe kurzzeitig das Funktionieren des Kommandos überprüfen. Es war unwahrscheinlich, daß der Tommy in dieser kurzen Zeit feststellen konnte, welcher Schlüssel verwendet wurde. Außerdem wußte er ja auch nicht, wann der Start erfolgen würde. Die einzige Möglichkeit bestand nur darin, daß sämtliche Code verraten waren und er alle Kommandos dauernd mit Richtfunk auf die angepeilte Schußrichtung, und zwar in einer Höhe zwischen 150 und 200 m ausstrahlte, denn alle Vögel hatten in diesem Bereich Brennschluß. Nachdem sich ihre Geschwindigkeit verringert hatte, legten sie sich langsam waagerecht und stürzten dann mit der Spitze zuerst ab. Bei den anderen Batterien trat dasselbe auf. Es wurde vermutet, daß der Gegner den Leitstrahl ortete und dann in dieser Richtung sein Brennschlußkommando funkte. Aus diesem Grunde wurde öfters Stellungswechsel angeordnet, um die genaue Orientierung des Leitstrahls zu erschweren.

Wir zogen in die Gegend von Daun. Es gelangen einige Schüsse auf Brüssel und Namur, dann begann das Theater mit dem Brennschluß von neuem. Wir wurden fast wahnsinnig vor Wut und das Schlimmste, unsere Funkmeßleute konnten keine Brennschlußkommandos feststellen.

Erneuter Stellungswechsel. Über Adenau, Mayen, Koblenz, die Hunsrückhöhenstraße, dann über Bernkastel in die Gegend von Bitburg. Diese Fahrerei über die von den Jabos kontrollierten Straßen war kein Vergnügen. Meistens wurde nachts gefahren. Trotzdem kam es vor, daß einzelne Fahrzeuge in ihrer Tarnung am Tage erwischt worden sind. In den Stellungen hatte uns bisher kein Aufklärer entdecken können. Die Feuerstellungen waren dicht bei befestigten Straßen in einer Waldschneise, ca. 50 bis 100 m von der Straße entfernt. Sofern die Waldwege für unsere schweren Fahrzeuge ungeeignet waren, hatte vorher die OT einen Knüppeldamm angelegt, bei dessen Befahren mich jedesmal eine Erinnerung an Russland und den Wolchow überfiel. Als Abschußstelle war eine kleine Lichtung geschlagen, so daß die Tankfahrzeuge neben das aufgestellte Gerät gelangen konnten. Bei jedem Stellungswechsel fanden wir derart vorbereitete Basen vor, und es müssen bestimmt sehr viele unnötig vorbereitet gewesen sein. Nach jedem Stellungswechsel hatten wir einige Tage mit dem vorzeitigen Brennschluß Ruhe. Wir hatten uns bereits mit dem Gedanken des entdeckten Leitstrahles und dem dadurch notwendigen Zigeunerleben abgefunden.

Sehr viel später haben wir die tatsächliche Ursache entdeckt, aber darüber zu einem späteren Zeitpunkt!

Bei Bitburg passierte uns dann folgendes: Ein Vogel hatte einwandfrei abgehoben, plötzlich setzte er zu einem weiten Looping an. Brennschlußkommando war unmöglich, denn kein Mensch konnte den richtigen Moment errechnen, damit er nicht durch den vorhandenen Schwung in die Stellung raste. 3 mal brauste er mit Donnergetöse über unsere Köpfe, die wir in den Boden gedrückt hatten, ehe das Donnern der Hauptstufe endlich verstummte, weil der Treibstoff verbraucht war. Noch einmal zog er mit unheimlichem Gebrause über uns hinweg, ehe Sekunden später der Aufschlag mit enormer Detonation erfolgte. Obwohl wir schweißbedeckt waren, rasten wir mit PKW's zur Absturzstelle, die von unserer Luftbeobachtung ziemlich genau angegeben war.

Ein verheerendes Bild! Kein Trichter! Das Gerät mußte fast waagerecht in den Buchenwald gerast sein. In dem Augenblick, da ein stärkerer Ast getroffen wurde, hatten die Berührungszünder, die sogenannten Fliegenbeine, angesprochen. In dem Bestand riesiger Buchen war eine Schneise von ca. 100 m Länge und 40 m Breite gerissen. Die zersplitterten Baumstümpfe ragten wie Orgelpfeifen entgegen der Einsturzrichtung ansteigend aus dem Boden. Alles war mit Laub bedeckt. Das größte Holzstück war etwa so lang und stark wie ein menschlicher Unterarm. Außer dem Ofen, den wir unter dem Laub fanden, waren nur Blechfetzen, Kabelstücke, Teile von Relais und Rudermaschinen zu finden.

Wir bekamen Respekt vor unserer Waffe und Angst, daß durch einen vorzeitigen Brennschluß ein Gerät in unsere Stellung fallen würde; das ist dann bald danach einmal passiert.

Wir hatten Unterkunft in den ehemaligen Bunkern des Westwalles an der großen Nordschleife bezogen. Die Feuerstellung lag ca. 200 m zurück in einer Waldlichtung. Einige V. gel waren gut gestartet und auf die Reise gegangen. Beim 6. an diesem Tag passierte es dann. Alles hatte einwandfrei geklappt, gleichmäßig brannte die Vorstufe und nachdem die Stotzstecker gefallen waren, setzte mit Getöse die Hauptstufe ein. Gleichmäßig, immer schneller werdend, hob das Gerät ab. Wir verließen den Panzer um das Umlenken, das in ca. 400 m Höhe begann, zu beobachten. Bei dieser Höhe war die Geschwindigkeit bereits so groß, daß das Gerät stabil blieb und gesteuert werden konnte. Plötzlich, kurz vor dem Umlenken Brennschluß. Beängstigend die plötzliche Stille, nur das Rauschen des Fahrtwindes zu hören. Der Vogel wird langsamer und kippt dann langsam um, liegt einen Moment waagerecht in der Luft und geht dann mit der Spitze voran seinen Weg zurück. Wir sind in alle Richtungen davongerannt. Bestimmt hat mancher einen neuen Rekord aufgestellt. Das Rauschen wurde immer stärker, und ich wagte einen Blick zurück. Kurz vor dem Eintauchen in den Wald warf ich mich auf den Boden hinter einen Baum und verfolgte den Einschlag. Die Zündung für die Sprengstoffspitze wurde während des Fluges erst nach rd. 40 Sek. und wenn Brennschluß erfolgte, scharf. Das hatte aber alles geklappt. Die Explosion beim Einschlag, als der Ofen die beiden Tanks durchschlagen und dabei zur Explosion gebracht hatte, war ohrenbetäubend. Zum ersten Mal hatten wir den Papierdütteneffekt. Denn dieser Effekt erhöhte ja die Wirkung der



Sprengstoffexplosion beim Einschlag noch. Da der ausgeflossene Alkohol noch brannte, erwarteten wir jeden Moment, daß die Spitze auch noch hochgehen würde.

Vorsichtig sah ich meine Deckung an, dann begann ich zu lachen. Der Baum, hinter den ich mich geworfen hatte, war eine junge Birke, deren Stamm kaum so dick wie mein Unterarm war. Bei meiner Flucht hatte ich einen Stiefel, meine Mütze und Pistole verloren. Langsam ging ich zurück und sammelte meine Utensilien wieder ein. Anderen war es nicht besser ergangen. Mehrere sind erst Stunden später wieder in der Stellung eingetroffen.

Mitten in der Stellung war ein Trichter von fast 20 m Durchmesser mit einem ca. 1 m hohen Erdwall. Ein richtiger Krater. Keiner wagte über den Rand zu sehen, denn noch immer züngelten blaue Flammen brennenden Alkohols aus dem Boden rings um den Trichter. Ich kroch um den Trichter herum; vom Stromversorgungswagen war nicht viel übrig, den hatte es erwischt. Aber mein Panzer stand noch, zwar etwas verschoben, aber unversehrt. Ich sprang hinein, um aus der erhöhten Deckung durch den Sehschlitz einen Überblick zu gewinnen. Ungefähr 40 m entfernt begann der Trichter. Ich konnte wohl hineinsehen, aber nur etwa bis zur halben Tiefe. Dort lag der Ofen, die Treibstoffleitungen abgerissen, da ein noch glühendes Graphitrudер, der eiförmige T-Stofftank wirkte an anderer Stelle wie eine Bombe. Überall konnte ich Teile und Trümmer erkennen, aber wo war der Elefant?, wie wir die Sprengstoffspitze nannten. Zusammen mit unserem Leitenden Ing. Thiele, der inzwischen auch vom Panzer aus die Einsturzstelle besichtigt hatte, gingen wir langsam zum Kraterrand. Ständig in Erwartung einer neuen Explosion. Mit Feuerlöschen spritzten wir einzelne Brände aus und krochen dann langsam auf den Rand des Walltes. Allmählich konnte ich bis auf den Grund des Kraters, der ca. 8m tief war, sehen und dann erkannte ich, knapp 2 m unter mir den Elefanten, um den immer noch Treibstoff in Flammen stand. Die Farbe schmolz und krümmte sich auf der Außenhaut, die also schon ganz schön heiß sein mußte. Kopf zurück und mit dem Feuerlöscher über den Grabenrand gespritzt. Unser L.I. folgte meinem Beispiel und andere Kameraden brachten weitere Feuerlöscher heran. In der Zwischenzeit sahen andere vorsichtig über den gegenüberliegenden Rand und lenkten durch Zurufe den Strahl unserer Feuerlöscher auf die richtigen Stellen. Langsam krochen wir höher und konnten jetzt das Feuer gezielt völlig löschen.

Dann begann die Bestandsaufnahme: 7 tot, die aus unerfindlichen Gründen in der Stellung selbst geblieben waren und dort Deckung gesucht hatten, mehrere Knochenbrüche und Prellungen durch Stürze bei der Flucht und geplatzte Trommelfelle. Ein Elektriker wurde nach Stunden mit einem Schock im Wald gefunden. Der Schaden an Material war verheerend. Der Stromversorgungswagen mit der Bodenschaltanlage total zerstört, sämtliche Kabel zerfetzt, vom Abschußtisch und Meilerwagen nur Trümmer, also Totalausfall unserer Batterie.

Es wurden Posten aufgestellt, und die ganze Batterie ging in die Westwallbunker in Ruhestellung, denn die Nacht brach herein. Am nächsten Morgen entschärfte unser Feuerwerker zuerst den Elefanten, der inzwischen völlig abgekühlt war, und wir begannen die Trümmer zu untersuchen. Die elektrische Bordzen-

trale, die direkt unter der Spitze sitzt, war eigenartigerweise ziemlich unversehrt. Jedes Relais kannte ich mit all seinen Funktionen auswendig. Die hauptsächlichen Schaltdrähte konnte ich an ihrer Farbe bestimmen. Dem wichtigsten Relais, das die Turbopumpe und das Hauptventil schaltete, ich glaube es war B 4, widmete ich mein Hauptaugenmerk. Durch das Fallen des Stotzstecker bekam es Spannung, zog an und leitete die wichtigsten Schaltvorgänge ein.

Der L.I. hatte das pneumatische Hauptventil schon überprüft, es arbeitete jetzt noch einwandfrei. Es konnte also nur am Relais liegen. Mit einer Batterie haben wir es immer wieder geschaltet und die einzelnen Kontakte überprüft. Am Wichtigsten aber war der Kontakt für das Hauptventil, ich glaube Fahne 14 + 14 a. Auch hier alles in Ordnung. Um mit den Prüfspitzen besser an die Lötfahnen heranzukommen, bog ich die anderen etwas beiseite und hatte plötzlich den Schaltdraht für das Hauptventil von der Fahne gezogen. Verfluchter Mist, muß das gerade jetzt abbrechen? Aber halt, die Fahne und der Draht waren nicht abgebrochen, vorsichtig konnte ich den Schaltdraht in den Lötropfen an der Fahne wieder einschieben und herausziehen. Der 2. Zug hatte schon lange ein Gerät in Stellung gebracht in ca. 1 km Entfernung, aber es herrschte Schießverbot. Mit unserem L.I. und Jupp, dem Steuerungs-Ing., mit denen ich meine Entdeckung durchgesprochen hatte, fuhren wir zum 2. Zug. Sofort gingen wir auf die obere Bühne des Meilerwagens. Die Klappe war offen und die Schaltanlage frei zugänglich. Über das Telefon gaben wir die Kommandos für den Versuch. "Alles klar, Hauptstufe gegeben, Gerät klar zum Betanken" wurde uns gemeldet. Jetzt kommt die Entscheidung. Normalerweise würde der Vogel jetzt abheben. Vorsichtig greife ich mit der Schnabelzange an den Schaltdraht für die Fahne 14 und ziehe senkrecht nach unten. Ohne Schwierigkeiten gleitet der Draht aus der Lötfahne, ein Knall, das Hauptventil schließt und die ganze Schaltung bricht zusammen. Wäre der Vogel jetzt unterwegs, wir hätten dasselbe Bild wie schon sooft, Brennschluß, der Vogel fällt runter, wiederholen, dasselbe Ergebnis! Die Kabel sind von unten an die Lötfahnen der Relais angelötet. Am Boden klappt alles, aber im Flug, wir fliegen mit mehreren "g Beschleunigung", wird der Draht durch das Beharrungsvermögen aus der Fahne gezogen. Aber wie kommt das? Diese Belastung kann jede Lötverbindung aushalten. Auch alle anderen Schaltdrähte können nicht herausgezogen werden, nur der 14, für das Hauptventil hat eine kalte Lötstelle.

Wir melden über Funk unsere Entdeckung zurück und bekommen Befehl zu warten und nichts zu verändern. Kurze Zeit danach erscheint unser Abtl.-Chef zusammen mit General Kammler, der in der Zwischenzeit in der zerstörten Stellung eingetroffen war, bei uns. Beide kommen in ihren Ledermänteln auf die Bühne. Kammler, der schon öfter bei uns war, lehnt auch hier jede militärische Meldung mit einer Handbewegung ab. Wir drei haben unsere beheizte Fliegerkombination an und der kalte Wind, in ca. 14 m Höhe, macht uns nichts aus, aber die Beiden werden ganz schön durchgeblasen. Bei irgendwelchen Besuchen und Besichtigungen haben wir auf diese Weise schon manchen durchfrieren lassen, so daß er gern und bald abgehauen ist. Heute denken wir nicht daran, sondern glühen vor Eifer, unsere Entdeckung



vorzuführen. 2 mal müssen wir das Experiment wiederholen, dann sagt Kammler, kommen Sie mit. Mit quietschenden Reifen geht es mehrere Kilometer zur Stellung der 1. Batterie, bei der ein Gerät vorbereitet ist. Ohne große Worte gehen wir auf die obere Bühne. Wir schließen unsere Stecker für die Beheizung unserer Kombination an, während die anderen in ihren Ledermänteln ganz schön frieren.

Versuch, Hauptstufe, alles klappt, ich nehme meine Zange, ziehe den Draht aus der kalten Lötstelle und alles fällt zusammen! Über Funk wird an alle Batterien der Befehl zur Feuereinstellung gegeben.

Wir fahren zur nächsten Feldwerkstatt, in der die Geräte nach dem Entladen von den Eisenbahnwaggons im liegenden Zustand noch einmal überprüft werden, bevor sie in die Stellungen rollen, in der auch der Sprengkopf, der sogenannte Elefant eingebaut wird und in der aus der Feuerstellung, wegen irgendwelcher Fehler zurückgeschickte Geräte durch Auswechseln der defekten Teile repariert und wieder einsatzfähig gemacht werden. So mancher Vogel ist bis zu 3 mal in der Werkstatt gewesen und dann in der Stellung aufgerichtet worden.

Beim 1. Gerät ist alles einwandfrei, aber bei den nächsten aer-selbe Fehler. Der Schaltdraht zum Hauptventil läßt sich aus der Lötfahne des Relais ziehen, obwohl er einwanfrei verzinnt und der Zinn tropfen an der Lötfahne sauber erscheint. Der Mann, der das getan hat, mußte die Schaltung ganz genau kennen. Unser Verdacht, der sich später bestätigt hat, ging dahin, daß nach dem Verzinnen des Schaltdrahtes noch einmal mit normalem Fett darüber gestrichen wurde und dadurch die kalte Lötstelle entstand. Das Zinn vom Schaltdraht also mit dem von der Lötfahne nicht verlaufen ist.

Einige Elektriker der Feldwerkstatt werden entsprechend eingesessen und müssen sofort bei allen Geräten die Lötstellen überprüfen und nachlöten. Dann werden auch noch welche zu den anderen Feldwerkstätten in Marsch gesetzt, um dort dieselben Maßnahmen einzuleiten. Anhand der Seriennummern konnte bald festgestellt werden, wer die Montage durchgeführt hatte und auf diese Weise Sabotage betrieb. Bei den damaligen Strafmaßnahmen kann man sich das Schicksal des Betreffenden vorstellen.

Einige Tage später hatten wir neue Fahrzeuge und waren in eine andere Stellung gewechselt. Mit zwiespältigen Gefühlen machten wir den 1. Vogel startklar, und er ging ab wie im Bilderbuch. Der gewohnte Alltag hatte uns wieder. Aber meine Schnabelzange zog von allein an den wichtigsten Schaltdrähten. Immer wieder entdeckten wir an den verschiedensten Stellen kalte Lötstellen. Aber deren Auswirkung konnte niemals diese verheerenden Folgen bringen. Vor allem konnte auch nicht genau festgestellt werden, ob es sich um absichtliche Sabotage wie im 1. Fall handelte, denn die Fehler haben an unterschiedlichen Stellen gelegen und traten nicht regelmäßig auf.

Kammler kam in dieser Woche noch einmal in unsere Stellung. Vor versammelter Mannschaft sprach er mir die Anerkennung aus, beförderte mich und steckte mir das KV 1. Klasse an. Jupp war

bisher nicht dekoriert und bekam das EK 2. Klasse. Gleichzeitig teilte er uns mit, daß wir zu diesem Zeitpunkt die erfolgreichste Batterie im Einsatz waren. Sprach aus diesem Grunde mehrere Beförderungen aus und verteilte Orden. Trotz totaler Urlaubsperre schickte er einige, die total ausgebombt waren, auf Dienstreise, damit sie zu Hause vorbeifahren konnten. Trotz der SS-Uniform hat er sich dadurch bei uns ziemliche Sympathien erworben.

Am immer stärker werdendem Einsatz von Aufklärern im Tiefflug merkten wir, daß die Suche nach unseren Abschußstellen fieberhafte Formen annahmen. Die Herrschaft auf der anderen Seite war mit unserem Tun nicht einverstanden und wurde wohl nervös. Wiederholt mußten wir enttanzen, da die Luftlage einen Abschluß über Stunden verzögerte. Der Tarnung, die manchmal schon vernachlässigt war, wurde erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet.

Aber eines Tages passierte es doch. Nachdem die Luftlage feindfrei gemeldet war, schaltete ich durch bis zur Hauptstufe. Kurz bevor der Vogel abhob, schoß eine Lightning im Tiefflug über die Stellung. Die 2. wurde von dem Luftdruck der abhebenden Rakete durcheinandergewirbelt und wenige Kilometer entfernt stürzte sie ab, entweder dadurch oder durch Flaktreffer. Alarm! Notstellungswechsel! Das heißt, Kabelverbindungen lösen und Fahrzeuge weg, Kabel und Unwichtiges liegenlassen und weit verstreut in den umliegenden Wäldern Schutz suchen. Niemals zuvor haben wir eine solche Zeit erreicht, denn Minuten später war die Stellung leer und nicht umsonst! Die Aufklärer mußten einen unterwegs zu irgendwelchem Ziel fliegenden Bomberverband alarmiert haben. Denn kurze Zeit später warfen ca. 20 viermotorige Bomber über unserer ehemaligen Stellung im Tiefflug ihre Bomben ab. Das Feuerwerk dauerte nur wenige Minuten, aber wir waren froh, daß wir weg waren. Erinnerungen an Peenemünde sind da in manchem von uns wach geworden. Als wir uns später das Waldstück, in dem unsere Stellung einmal war, angesehen haben, lag Trichter neben Trichter, ein halber Quadratkilometer Wald war praktisch umgepflügt! An einzelnen herumliegenden Kabelstücken und den Überresten eines VW-Kübelwagens, der nicht angesprungen und deshalb stehengelassen worden war, konnte man ahnen, wo einmal unsere Stellung war. Zum Glück wurde der Kabelanhänger, in dem ausreichend Ersatzkabel untergebracht waren, jedesmal nach dem in-Stellung-gehen anderswo getarnt aufgestellt. So konnten wir noch am selben Abend aus einer neuen Stellung schießen.

Eines Tages wurden wir wieder nach Peenemünde verladen, um neue Abschußmöglichkeiten auszuprobieren. Anstatt des Feuerleitpanzers sollten Koffer mit den Schaltpulten transportabler und un-auffälliger verwendet werden. In der ehemaligen Siedlung der Wissenschaftler machten wir unsere Versuche. Die Koffer mit den Schaltpulten waren ziemlich schwer und mußten in ehemalige Keller geschleppt werden. Immer wieder Stellungswechsel und der Versuch, mit einem Minimum an Fahrzeugen auszukommen und evtl. aus einer zerstörten Ortschaft heraus das Feuer aufzunehmen, denn bisher wurden wir ja nur in den Wäldern gesucht. Es wurde nur kalt und trocken probiert, d.h. die Geräte wurden aufgestellt, die Versuche durchgespielt, die Tankfahrzeuge rollten zwar ein und haben angeschlossen, aber geschossen wurde nicht. Erneuter Stellungswechsel. Selbst der Meilerwagen wurde nach dem Versuch aus der Stellung gefahren. Die Kabel mit den Stotz-



steckern wurden mit einem schrägstehenden Mast am Abschußtisch gehalten. Wir erreichten damals unglaubliche Zeiten. Vom Einfahren in die Stellung bis zum Beginn des Betankens, also einschließlich des Versuches, benötigten wir rd. 40 Minuten, das bedeutete also, daß wir im Ernstfall mit Betanken nach rd. 1 Std. und 10 Min. schießen konnten. Bisher lag unser Rekord bei 1 Std. und 38 Min. mit der alten Methode, eine Zeit, die von keiner anderen Batterie je erreicht worden ist.

Diese Art des Dienstes gefiel uns nicht besonders, denn erst der Abschuß ist die Krönung für die ganze Arbeit, das Wiederumlegen des Gerätes bedeutet Enttäuschung, genau wie ein mißlungener Start. Deshalb waren wir froh, als es wieder zur Front ging. Auf dem Bahnhof Westerburg hat es uns dann erwischt. Wir standen auf einem Abstellgleis und warteten gegen Mittag auf eine neue Lok und den Weitertransport. Auf dem Nebengleis stand ein Flakzug, und wir verkürzten uns die Zeit durch Skat spielen. Plötzlich ruft ein Flaksoldat: "Alarm!" und drüber rennen die Männer zu ihren Vierlingsgeschützen -. Wir denken an eine Übung, aber schon brausen die doppelrumpfigen Jabos im Tiefflug über uns hinweg, wenden in einer Steilkurve und stoßen erneut herab.

Bei den Flaksoldaten handelt es sich um Hitlerjungen, und ich beobachte durch die offene Tür meines Feuerleitpanzers die exakte Bedienung ihres Geschützes. Eine gute Übung, denke ich, und selbst beim Stakkato der Kanone denke ich noch an Platzpatronen. Erst als es auf der Außenwand meines Panzers prasselt, als wenn Erbsen in einer Blechdose geschüttelt werden, springe ich raus, vom Waggon runter, renne über mehrere Gleise und unter einen abgestellten Personenzug zwischen die Schienen. Während meines Laufens knallt es links und rechts neben mir auf den Schotter. Später stelle ich fest, daß es leere Patronenhülsen waren und ich gerade in dem Moment gelaufen bin, als der Jabo über uns hinwegzog. Sekunden eher und ich wäre in die Geschosse gelaufen. - Der Flakzug stand auf dem Gleis neben dem Steilhang, während unser Zug daneben in Richtung Talseite abgestellt war. Alle rannten in Richtung Tal und der nächste Anflug der Jabos richtete sich auf die laufenden Männer. Auch der Personenzug, unter dem ich lag, wurde behakt. Es waren 5 Lightnings, als Lieblinge der Frauen bezeichnet, weil sie 2 Schwänze haben. Ich war von ihnen nicht begeistert. Anscheinend waren sie zu unserem Glück auf dem Rückflug, denn sie haben nur mit ihren Bordwaffen geschossen und keine Bomben geworfen. Die Flak hat 3 von ihnen abgeschossen.

Als der Rummel vorbei war, habe ich erst einmal um mich gesehen, denn es war mir unverständlich, daß ich mich noch bewegen konnte. Während des Angriffes hatte es einmal direkt neben mir geknallt. Ich dachte an Rußland, als ein T 34 meine MG-Schützen 2 + 3 neben mir erwischt und mich verwundet hatte. Der Kopf der Schiene, rd. 1/2 m von meinem Kopf entfernt, war von einem Geschuß, das schon den ganzen Waggon durchschlagen hatte, durchbohrt, ebenso der Fuß, und in der Stahlschwelle unter den Schienen steckte ein Geschoß aus der Bordkanone. Es war kein Explosivgeschuß, sondern nur der Kern eines Stahlmantelgeschosses aus dem überschweren Maschinengewehr. Vorsichtig habe ich es aus der Schwelle gebrochen, denn es war sehr heiß, und dann als Erinnerung an diese Episode meines Lebens mitgenommen. Lange Jahre nach dem Krieg habe ich es noch als Körner bei Bastelar-

beiten benutzt, denn es war ein erstklassiger Stahl, dessen Spitze nie stumpf geworden ist. Von den 7 Toten und den zahlreichen Verletzten, abgesehen von den Schäden an den Fahrzeugen, die wir durch diesen Angriff zu beklagen hatten, möchte ich einen erwähnen:

Er war Steuerungselektriker, und weil er so klein und schmächtig war, nannten wir ihn Pimpf. Immer lustig und zu Streichen aufgelegt, war er bei allen beliebt. Eines Nachts, nachdem wir den ganzen Tag geschossen hatten, bekamen wir bei einem Vogel Schwierigkeiten mit dem Funk. Da die Steuerung nach dem Betanken noch einmal überprüft wurde, wobei er die Potentiometer an den Rudermaschinen oft noch etwas nachjustieren mußte, legte er sich hinter einen Baum und schlief ein. Er merkte nichts vom Abfahren der Tankfahrzeuge, hörte den Räumungsbefehl der Stellung nicht, mit einem Wort, er war total übermüdet, und keiner merkte ihn in der Dunkelheit. Ich leitete den Abschuß ein und als die Vorstufe zündete, sah ich in der schlagartig einsetzenden Helligkeit ca. 10 m von der Rakete eine Gestalt hinter einem Baum auftauchen und in Richtung Panzer rennen. Er war noch rund 20 m vom Panzer entfernt, also ca. 30 m vom Abschußtisch, als die Hauptstufe einsetzte. Der Druck der Flamme schleuderte ihn ca. 10m durch die Luft, dann war er verschwunden. Ein Suchkommando wurde mit Taschenlampen losgeschickt, und 1/2 Stunde später landete wenige Meter hinter dem Panzer aus einem Gebüsch eine Gestalt und fragte, was denn los sei? Das Gesicht war von dem Gebüsch zerkratzt und blutverschmiert, und unsere Antwort konnte er nicht verstehen. Beide Trommelfeile waren von dem Druck geplatzt, und er konnte nie mehr richtig hören. Seinen Humor hat er aber trotzdem nicht verloren und erzählte jedem voller Stolz, er habe bestimmt den Weltrekord von Jesse Owens, aufgestellt auf der Olympiade in Berlin, gebrochen. - Durch diese Schwerhörigkeit hat er wahrscheinlich auch den Jabo-Angriff zu spät bemerkt. Direkt neben unserem Transportzug hat es ihn beim letzten Anflug erwischt und mit einem Halsschuß, der den Kehlkopf zerschmetterte, mußte er sich noch 2 Tage quälen.

Da wir annehmen mußten, daß die Jabos unseren Transport gemeldet hatten, haben wir aus einem Tunnel eine Lok mit Waffengewalt geholt und unseren Zug in diesen Tunnel ziehen lassen. Nachts ging es dann weiter. Nach diesem Angriff hatten wir noch mehr Respekt vor den Tieffliegern. Wir wurden nur noch einmal, einige Monate später, und wieder auf einem Eisenbahntransport, erwischt. Der Ami drängte uns immer weiter zum Rhein, und die Geräte wurden bis zum äußersten betankt, um den Beschuß von Antwerpen und z.T. Rotterdam fortsetzen zu können. Lille, Brüssel und Namur waren weitere Ziele, aber das Hauptziel blieb Antwerpen.

Die Ardennenoffensive brachte uns noch einmal ein Stück westwärts, aber schon bald ging es wieder ostwärts. Nach dem Fall von Paris haben wir noch 5 Vögel dorthin geschickt. Bei den Franzosen bestand lange Zeit die Ansicht, daß es sich bei den Einschlägen um Bombenattentate des Wehrwolfs gehandelt habe. Mit den Geräten für Paris, die nicht mehr die Khakifarbe, sondern ganz schwarz gestrichen waren, bekamen wir übrigens eine ganz vorzügliche Serie. Ich glaube, es war die 20.000. Serie. Jeder Schuß klappte auf Anhieb, es gab kaum einen Fehler. Wir

könnten fast nach Terminplan und vorgeschriebener Uhrzeit schießen. Die Transportfahrzeuge haben damals kaum die Geräte heranschaffen können und brauchten kein einziges Gerät in die Feldwerkstatt zurückzubringen.

Die schweren 10 to Gleisketten ZGKW, mit denen wir die 1. Monate im Einsatz waren, hatten wir schon lange gegen die hochrädrigen italienischen Zugmaschinen mit Allradlenkung eingetauscht. Zuerst waren wir skeptisch gegen die Badoglios, wie wir sie nannten, aber schon bald waren wir von ihnen begeistert. Sie waren schneller, beweglicher, machten nicht solchen Lärm und man konnte vorzüglich durch die Allradlenkung mit ihnen rangieren. Wenn der Allradantrieb und die Differential sperren eingeschaltet waren, konnte der Dreck noch so tief sein. Wie ein Ochse legten sie sich ins Zeug und schleppten alles raus.

Kurz vor der geplanten Sprengung der Rheinbrücke bei Remagen sind wir über diese in den Westerwald gezogen. Zum 1. Mai bekamen wir nach langer Zeit Kontakt mit anderen Truppenteilen. Es war deprimierend, die zurückflutenden Soldaten zu sehen. Immer wieder Straßensperren mit Feldpolizei, welche die Versprengten aufsammelten und neue Einheiten aufstellten. Trotz allem hatten wir bis zu diesem Zeitpunkt noch an eine Wende mit Hilfe unserer und weiterer neuer Waffen, von denen wir in Peenemünde immer wieder gehört hatten, geglaubt. Es war uns sogar gesagt worden, daß ein neuer Elefant, also eine andere Spitz für unsere Kekete kurz vor der Vollendung stehe, dessen Sprengkraft mehrere hundertmal größer sei, als die der bisher verwendeten. Es handele sich um Atomsprengstoff. Es sei alles fertig, nur die Zünder, die in Haigerloch bei Hechingen in Südwürttemberg entwickelt und hergestellt würden, bereiteten noch Schwierigkeiten. Wir hatten in Peenemünde die Versuche mit Flugabwehr-raketen gesehen, die von einer primitiven Lafette auf einem LKW zu einem Dutzend aus einer Holzkiste starteten und durch die Auspuff-Flammen sich selbst ins Ziel steuerten. Bei ihrem Start erinnerte ich mich an die Stalinorgel. Wir hatten gesehen, wie die V 1 vom fliegenden Flugzeug gestartet wurde und auch Luftbomben, die weit vom Ziel gestartet waren, durch das Flugzeug auf das Bodenziel gesteuert wurden. Es wurde vom Wasserfall, vom Schmetterling, vom Regenbogen und wie die Tarnbezeichnungen alle lauteten, gesprochen. Alle diese Wunderwaffen sollten gemeinsam zu einem vernichtenden Schlag für den Gegner eingesetzt werden. Aber wann kam dieser Tag?

Fast täglich kamen Telegramme mit der Mitteilung über totalen Bombenschaden, und keiner konnte nach Hause um zu sehen, was war. Ich dachte an den November 1944, an dem meine Mutter durch eine Luftmine 3 Tage verschüttet war. Ich konnte nach Hause und erkannte meine Mutter nicht wieder. Sie war schneeweiß geworden, und ich konnte auch unsere Straße nicht wieder, denn es stand kaum noch ein Haus. Nach meiner Rückkehr zur Einheit hatte ich dem 1. Vogel, den ich wieder startete, meine Wohnungsschlüssel, die ja jetzt überflüssig waren, mit auf die Reise gegeben und dabei gehofft, daß sie dort auch einige Türen verschließen würden. Mit einem Wort, unser Glaube begann auch langsam zu wanken.

Vom Westerwald, wir lagen in der Gegend von Montabaur in Bambach, Siershöhm usw., haben wir nicht mehr viel geschossen. Es

lag weniger an der Entfernung, aber der Nachschub fehlte. Immer mehr Geräte wurden von den Tieffliegern beim Bahntransport zerstört und waren Geräte da, fehlte der Treibstoff.

Eines Tages bekamen wir den Marschbefehl in Richtung Osten. Wir sollten aus vorbereiteten Stellungen in der Lüneburger Heide 3 dort aufgebaute Mehrstufenraketen nach New York schießen, damit die Amerikaner im eigenen Lande den Krieg verspürten. Gleichzeitig würden von Spezial-U-Booten V 2 Raketen ebenfalls das Feuer auf die Wolkenkratzer eröffnen. Die Wirkung dort mußte verheerend sein, und die amerikanische Zivilbevölkerung würde die Regierung zur Einstellung des Krieges zwingen. Alle übrigen neuen Waffen würden zum gleichen Augenblick eingesetzt und dann würde es, zusammen mit den Alliierten, gegen Rußland gehen! Endlich!

Auf der Viehkoppel in einem kleinen Dorf in der Lüneburger Heide hielt unser Battl.-Chef eine zündende Rede anlässlich des Führergeburtstages und sprach auch etliche Beförderungen aus. Merkwürdigerweise waren unsere gesamten technischen Fahrzeuge nicht ausgeladen worden, sondern mit einem unbekannten Ziel weitergerollt. Da wir zum größten Teil an Geschützen ausgebildete Artilleristen waren, hätte eine andere Batterie den Auftrag mit den großen Raketen bekommen, und wir sollten zusammen mit der Armee Wenk Berlin entsetzen. Am 1. Mai sei der denkwürdige Tag, der die Wende des Krieges bringen werde.

Schon am nächsten Tag waren wir mit 4 Feldkanonen ausgerüstet. In einem Schnellkurs von 3 Tagen waren unsere Kenntnisse aufgefrischt und die Nichtartilleristen als Kanoniere angelernt worden. Auf Nebenstraßen rollten wir bis in die Gegend von Nauen und gingen dort in Stellung. Während an uns vorbei die Soldaten der Armee Wenk, die aus Dänemark kamen, mit ihren bespannten Fahrzeugen zur Front rollten, bildeten wir unsere Waffenfremden weiter aus. - Wohlgenährt, in einem erschreckenden Kontrast zur ausgemergelten Zivilbevölkerung, in sauberen Uniformen und mit blanken Geschirren bei den Pferden, trotteten sie vorüber. Ihre Mienen waren nicht sehr glücklich, denn wahrscheinlich hatten sie auf ihrem Marsch von den gedeckten Tischen in Dänemark zu viel Elend gesehen. Bei einem Tieffliegerangriff benahmen sie sich wie die aufgeschreckten Hühner, wenn der Habicht zustößt, rannten sinnlos in der Gegend herum, anstatt in Deckung zu gehen. Es war klar, sie hatten keine Kriegserfahrung, sondern waren als Besatzungsgruppe frontuntauglich geworden.

Deutlich sehe ich ein Bild vor mir, wie eine junge Frau aus der Zivilbevölkerung ihre Kinder unter einen Wagen stößt und unter dem Ruf: "Sie Idiot, gehen sie doch in Deckung", einen dicken Feldwebel unter einen Baum stößt und im nächsten Augenblick aufschreit. Ihre Brüste sind von den Bordwaffen zerfetzt und der Feldwebel liegt da, starrt sie an und erblickt sich. Trotz aller Bemühungen verblutet die Frau vor den Augen ihrer Kinder unter unseren Händen.

Trotzdem dachten wir, wenn noch so gut ausgerüstete Truppen vorhanden sind, muß alles gut gehen.

Beim Einschießen am Nachmittag gegen russische Spähtrupps wurde uns aber doch etwas anders. Das Rohr meiner Kanone war derart ausgeschossen, daß die Granate im Rohr klapptete wie ein Preßlufthammer. Beim Flug, den ich hinter dem Geschütz zu Anfang verfolgen konnte, torkelte sie wie ein Betrunkener, bzw. wie einer unserer Vögel, bei dem die Steuerung umgekippt war. Die Antwort von unserem VB war entsprechend. Ihr Idioten, was habt ihr eingestellt, lautet sein Kommentar nach dem 1. Schuß. 80 m neben dem Ziel. Richtkreiskorrektur und welch Glück, der Schuß ist im Ziel. Die Iwans waren natürlich in der Zwischenzeit längst weg, aber welche Leistung, von 3 Schüssen ein Treffer. Da alle Geschütze gleichmäßig mitgerichtet hatten, jetzt ein Versuch. "Batterie, Feuer!" Na also, kommt es vom VB. Wir brauchen nicht nach richten, unsere Batterie schießt automatisch bei gleicher Einstellung auf 100 m im Quadrat Störfeuer!

Am nächsten Morgen um 4 Uhr beginnen alle Batterien, soweit man sehen und hören kann, ein infernalisches Trommelfeuer auf die erkannten oder vermuteten russischen Stellungen. Um 5 Uhr beginnt der Angriff der wenigen Panzer, gefolgt von der Infanterie. Wir verlegen unser Feuer weiter vor und warten auf den Befehl zum Stellungswechsel nach vorn. Er ist niemals ergangen. Statt dessen kommen ab 8 Uhr die Truppen zurück. Ein furchtbare Augenblick. Ich erinnere mich an ein Bild in der Schule, "Napoleon auf dem Rückzug aus Rußland" lautete die Unterschrift. Mit Mann und Roß und Wagen hat sie der Herr geschlagen. Die Männer, die gestern noch in sauberen Uniformen und blitzendem Geschirr an uns vorbei zum Angriff zogen, schleppen sich zerlumpt und zerfetzt, mit blutigen Verbänden, z.T. auf Knüppel gestützt, zurück. Kaum einer hat noch eine Waffe und die wenigen Pferde, welche die übriggebliebenen und stark demolierten Wagen ziehen, rollen mit den Augen, als ob der Abdecker neben ihnen steht.

Bei jedem Schuß, den wir als Sperrfeuer zur Deckung des Rückzuges schießen, schrecken sie zusammen und denken an Deckung, doch dann treffen uns ab und zu doch dankbare Blicke. Nur ein alter Hauptmann mit dem Ritterkreuz und der goldenen Nahkampfspange kommt in unsere Stellung und sagt: "Ihr Idioten, bevor der Iwan überhaupt etwas merkte, habt Ihr mit Eurem Trommelfeuer in unsere eigene Bereitstellung geharkt!" "An Euren Spritzen sehe ich, daß Ihr nichts dafür könnt, aber seid froh, daß dort keine alten Fronthasen sind, die würden Euch lynchieren. Die waren so durcheinander, daß sie die später einsetzende Stalinorgel gar nicht mehr als Steigerung empfunden haben. Trotzdem Danke, daß Ihr wenigstens jetzt noch hier seid, denn der Iwan geht auf Sicherheit und will nichts mehr riskieren. Bleibt noch eine Weile, damit ich wenigstens die meisten zurückbringe".

Gegen 11 Uhr tauchen am Waldrand gegenüber der 200 m breiten Lichtung Panzer auf. T 34, ich kenne sie seit meiner Verwundung in Rußland, hasse sie und habe Angst vor ihnen. Alles Leben erstirbt in unserer Stellung. Leise, warum eigentlich, wird der Befehl: "Panzergranaten, Direktschuß" weitergegeben. Der Pulverdampf vor unserem Waldrand muß wie Morgennebel wirken, aber dafür ist der Tag schon zu weit vorgeschritten. Die Iwans verhalten und suchen uns, die vor Minuten noch wild geballert haben.

Erschreckend laut knallen die Verschlüsse zu, nachdem die Rohre mit den Panzergranaten geladen sind. Zu meinem Richtkanonier, den ich als rothaarigen Pedanten und Keinigkeitskrämer aus der Zeit der V 2 kenne, habe ich nicht das rechte Vertrauen und will selbst ans Zielgerät. Lässig winkt er ab und sagt, ich habe schon mehrere im Fadenkreuz gehabt. Hoffentlich macht die Spritze mit. Bei den anderen Geschützen muß dieselbe Ruhe herrschen, denn keiner läßt sich zum Schießen auf diese Entfernung verleiten.

Langsam rollen die 5 Panzer auf uns zu. Es sind noch rd. 100 m, als weit rechts vom Waldrand plötzlich eine rote Signalrakete in Richtung auf die Panzer geschossen wird. Alle Türme schwenken sofort dorthin, und sie spucken aus allen Rohren. Wir haben anscheinend doch mehr fronterfahren Männer in unsrem Haufen, als ich angenommen habe. Erst als die Iwans wie wild auf die Waldecke feuern, aus der immer wieder Leuchtkugeln und dann auch eine Nebelkerze kommt, setzt der Feuerhagel unserer Geschütze ohne Kommando ein. Einer der 1. Schüsse hat, bei unseren alten Spritzen ein Glückstreffer, einen Turm aus dem Ring gehoben. Aus einem anderen dringt eine dichte Rauchwolke, also Treffer im Motor. Bei ihrem eigenen Feuer merken die Iwans nicht, woher sie beschossen werden. Und als beim 3. die Kette zerfetzt wird und er sich zweimal im Kreis dreht, machen die anderen kehrt und verschwinden im gegenüberliegenden Wald. Der mit der zerstossenen Kette wird dann gemeinschaftlich unter Beschuß genommen, bis auch er brennt.

Wer das Ablenkungsmanöver unternommen und dadurch uns alle gerettet hat, haben wir nie erfahren, denn es begann sofort das planmäßige Absetzen, d.h. ein Geschütz blieb in Stellung, während die andern 2-3 km zurückgingen, dann konnte das Zurückgebliebene nachkommen und ein anderes blieb in Stellung, immer im Wechsel.

In der Waldecke, aus der das Ablenkungsmanöver unternommen wurde, haben wir noch menschliche Teile und Uniformfetzen zwischen den umgeknickten Baumresten gefunden. Außerdem sind in den Wirren des Rückzugs viele versprengt worden und andere haben sich so abgesetzt, daß eine genaue Feststellung nicht mehr möglich war. - Es ging dann laufend zurück, ohne daß wir nochmals direkten Kontakt mit den Iwans bekamen. Obwohl wir praktisch jedesmal warteten, bis die letzten Landser vorbei waren und die Zugmaschine fast hinter der Lafette wartete, blieb der Iwan zurückhaltend, machte kein Risiko mehr und trieb uns so praktisch ohne Verluste zur Elbe. In einem Sumpfgebiet bei Sandau, in der Nähe von Havelberg, hat uns dann unser Batt.-Chef von unserem Eid entbunden. Wir haben unsere Geschütze und Fahrzeuge gesprengt. Die Batt.-Kasse wurde aufgeteilt, jeder konnte an Verpflegung mitnehmen was er wollte, und dann zogen wir in Richtung Elbe.

In Sandau haben wir noch einen Lastwagen mit Ausrüstung für die SS geentert. Uns selber mit neuen Klamotten ausgerüstet, auf der Straße einen Zahlmeister von einem LKW gejagt und der Bevölkerung, und vor allem den zahlreichen Flüchtlingen, mit vorgeholtener MP geholfen, sich mit Waren und mit Lebensmitteln zu versorgen.



Ein Motorlastkahn pendelte über die Elbe und transportierte die Menschen zur anderen Seite zum Ami. Wir hatten viel weniger Furchtbares erlebt, als die meisten anderen und daher war unser Selbstbehauptungstrieb noch nicht so brutal, so daß wir noch mit Hilfe der MP einigermaßen für Ruhe sorgen konnten und zuerst die Zivilbevölkerung an Bord ließen. Zwischendurch fuhren wir abwechselnd mit einem großen Steyr-PKW auf die östwärtigen Straßen, um zu sehen, wo der Iwan war. Da der Bootsführer nicht mehr fahren, sondern beim Ami bleiben wollte, hatten wir eine bewaffnete Gruppe neben ihm gestellt, so daß er immer wieder zurück mußte.

Plötzlich und überraschend tauchten auf dem Damm über dem Ufer russische Kavalleristen auf. Ihre Waffen hatten sie umgehängt und riefen uns zu "Krieg ist aus, deutsche Soldaten, alle gehen nach Hause". Da keine Zivilisten mehr da waren, durften auch die Soldaten auf den Lastkahn. Um Zeit zu gewinnen, ging unser Chef mit mehreren von uns, mit umgehängter MP, schußbereit zu den Iwans. Soviel Courage hatte ich in unserem Chef nicht vermutet. Sein Kneifer wackelte auf der Nase als er uns befahl, auf keinen Fall die Waffen zu benutzen. Der Spieß grinste ihn an und sagte ihm, daß er uns doch von unserem Treue-Eid entbunden habe und trotzdem Befehle gebe. "Nein, meine Herren, ich habe sie entbunden, weiß aber, daß Sie trotzdem bis zum letzten Ihre Pflicht erfüllen, um so vielen wie möglich zu helfen, von den Russen verschont zu bleiben. Wir haben nie viel miteinander zutun gehabt. Ich habe Sie Ihre Arbeit machen lassen, war stolz auf Sie und habe von dieser Einstellung profitiert, deshalb weiß ich, was ich von Ihnen erwarten kann."

Ein russischer Offizier stieg vom Pferd und redete in gebrochenem Deutsch auf uns ein, bei den Freunden, den von Hitler unterdrückten Menschen, zu bleiben. Krieg ist aus, alle kriegen Dokumente und gehen nach Hause. Dabei bot er aus einer Zigarettenkiste zum Rauchen an. Ein anderer hielt eine Flasche parat. Es war eine Schachtel mit Bruns-Zigaretten bzw. Bruns-Zigarren und eine Flasche deutscher Weinbrand, also Beuteware. War es uns beim Rücklandfeldzug nicht genauso ergangen? Wir könnten uns von der Beute ernähren! Ein Leutnant, der beim Bootsführer stand, rief uns zu, er könne den Kahn ohne Gewalt nicht mehr zurückhalten, denn auch die Soldaten forderten das Ablegen. Das Boot lag fast bis zum Bord im Wasser und noch immer wollten Soldaten an Bord. Es fielen einige Schüsse, als die an Bord befindlichen versuchten, den Steg abzuwerfen. Deutlich war zu merken, daß auch die Iwans nervös wurden. Einige waren abgestiegen und hatten ihre Waffen schußbereit in der Hand. Auch wir hatten unsere Finger feuerbereit am Abzug. Nur unser Chef behielt die Ruhe und sagte, wir seien im Rheinland zu Hause und wollen deshalb rüber. Der Iwan wurde schärfer, denn auf der Straße tauchte ein T 34 auf. Wir wurde etwas flau in der Magengegend, denn gegen T 34 bin ich allergisch. Der Iwan forderte uns auf, unsere Waffen abzulegen, sonst würde er Feuerbefehl geben. In dem Moment zog unser Chef seine Pistole, richtete sie auf den Offizier und sagte: "Dann wir alle!"

Langsam gingen wir rückwärts über das Ufer zum Bootssteg, auf das Schlimmste gefaßt, als uns eine Stimme mit amerikanischem Einschlag zurief, "Hello, Landser, wir machen das schon, geht an Bord."

Ich drehte mich um und sah ein Schlauchboot zwischen dem Lastkahn und dem Ufer, in dem 4 Amerikaner mit schußbereiten Maschinengewehren saßen.

Im gleichen Moment erfolgte ein Schuß und vor unseren Füßen schlug eine Kugel in den Sand. Der russische Offizier schrie: "Stoi!" und wollte seine MP durchziehen, als aus dem Schlauchboot eine Salve aus 4 MPs losratterte. Die Schüsse waren senkrecht und nur als Warnung abgegeben. Wir rannten über den Laufsteg auf den Lastkahn, während die Amis laut lachten und uns verspotteten. Dann fiel noch ein Schuß, und zwar aus den Reihen der zurückgebliebenen Landser und ein Uffz. von unserer Nachhut, er war nicht von unserer Einheit, stürzte getroffen ins Wasser. In die schlagartig einsetzende Stille klang nur das Tuckern des ablegenden Lastkahns. Plötzlich eröffnete der inzwischen eingetroffene russische Panzer das Feuer, aber nicht auf die Menschen oder den Lastkahn, sondern vor dessen Bug, um ihn vom Ablegen abzubringen. Kurze Zeit später ratterten vom anderen Ufer Maschinengewehrsalven über unsere Köpfe, während das Schlauchboot der Amis zum Bug des Lastkahns paddelte. Daraufhin stellte der T 34 das Feuer ein, um seine Verbündeten nicht zu gefährden, auch die Amis am anderen Ufer hörten auf zu schießen.

Nachdem wir die Elbe zur Hälfte überquert hatten, klatschte es an beiden Bordseiten, denn die deutschen Landser warfen ihre Waffen in die Fluten des Flusses, um nicht mit der Waffe in der Hand in Gefangenschaft zu kommen, sondern freiwillig diesen Schritt machten. An dieser Stelle muß noch jetzt ein Waffenarsenal im Flußbett liegen. Als wir am anderen Ufer angelegt hatten, stürzten die Insassen des Lastkahnes über den Laufsteg, um die Gefangenschaft und damit Sicherheit zu gewinnen. Am Fuße des Laufsteges standen MP-Soldaten und tasteten jeden einzelnen genau ab. Sie waren auf Pistolen als Souvenir besonders scharf. Mit theatralischem Stolz habe ich auf dem Laufsteg meine Pistole ins Wasser geworfen und prompt eine Ohrringe vom 1. MP-Soldaten eingefangen. Das war meine 2. Begegnung mit einem Sieger. Einmal mit Zigarren mit MP Feuer und dann einerseits mit Selbstaufopferung und gleich danach mit einer Ohrringe. Pistolen, Armbanduhren und Orden waren das Durchsuchungsziel der MP, und wir wurden gründlich gefilzt. Meine Schweizer Dienststührer hatte ich um ein Fußgelenk geschnallt, denn die wollte ich behalten. Auf einer Wiese hinter dem Damm wurden wir zusammengetrieben, genau wie eine Viehherde und warteten auf das, was nun kommen würde. Am westlichen Elbufer zogen wir dann in brütender Hitze südwärts bis Tangermünde und dann westlich an Stendal vorbei, bis wir schließlich bei Kalbe an der Milde auf einer riesigen, mit Stacheldraht eingezäunten Wiese landeten. Dieser Marsch war eine unvorstellbare Strapaze für uns, denn den ganzen Krieg waren wir auf Fahrzeugen durch ganz Europa gezogen, hatten immer genug zum Essen und ebenso zum Rauchen. Für die 1. Tage der Gefangenschaft hatten wir uns noch ausreichend versorgt. Aber das meiste wurde in der Nacht gestohlen. Die Füße waren eine einzige blutige Blase und der Durst in der Staubwolke, welche die lange Marschkolonne aufwirbelte, wurde unerträglich. Die Zivilbevölkerung durfte mit uns keine Verbindung aufnehmen und stellte Eimer und Wannen mit Wasser an den Straßenrand. Wenn das Gedränge zu groß wurde,



trieben uns die amerikanischen Begleitmannschaften mit Kolbenstößen weiter oder zerschossen mit ihren Schnellfeuergewehren die Eimer, so daß das Wasser auslief. Die Ankunft auf der Wiese war für uns eine Erlösung, obwohl wir dort in Erdlöchern hausen mußten. Das Gelände war ungefähr 1/2 Quadratkilometer groß. 5 riesige Sendeturme überragen alles und die Gebäude der ehemaligen Sendezentrale, von der die U-Boote gerufen werden konnten, beherbergten die amerikanischen Wachsoldaten. Über 100.000 Mann wurden dort allmählich zusammengetrieben, und die Verpflegung dieser Armeen war fast unmöglich. 3 rohe Kartoffeln und kein Holz, um sie zu kochen oder 4 Kekse waren die Tagesration. Trinkwasser wurde direkt aus der Milde, einem kleinen Flüßchen geschöpft, denn die Wasserbereitungsanlage der Amerikaner schaffte die erforderliche Menge nicht. Außerdem war es sehr stark gechlort und unsere ausgehungerten Körper konnten es nicht vertragen. Nach einigen Tagen begann die Registrierung und Lautsprecherwagen forderten alle ehemaligen SS-Leute und Angehörige von Verbänden der Geheimwaffe auf, sich in einem extra abgeteilten Gebiet des Lagers einzufinden. Wer sich nicht meldet und bei der Registrierung gefunden wird, hat mir schweren Strafen zu rechnen.

Zu diesem Zeitpunkt, fast unsere ganze Batterie hatte sich in einer Abteilung des Lagers zusammengefunden, verbrannten wir unsere Soldbücher. Ehemalige SS-Leute machten die unmöglichsten Operationen, um die eintätowierte Blutgruppe in der Achselhöhle zu entfernen. In dem Sondercamp passierten täglich mehrere Selbstmorde, denn dort war die Behandlung furchtbar. Eines Tages bekamen wir amerikanische Soldatenzeitungen in deutscher Sprache mit Bildern und Berichten von den KZ und den dort angewandten Methoden. Deutschland hatte inzwischen kapituliert und wir ahnten, was auf uns zukommen würde. Als dann der Bericht über den Abwurf der Atombombe über Japan kam, sahen wir uns an und waren überzeugt, daß sie der Amerikaner in Deutschland erobert und dann fertiggestellt und zum kriegsentscheidenden Einsatz gebracht hatte. Viele, bis dahin nicht bekannte und nur gehaute Dinge, wurden von den einzelnen Spezialisten berichtet und wir erkannten, auf wie vielen verschiedenen Gebieten geforscht und versucht worden war. Welche Verzettelung der Kräfte, die eine gezielte und erfolgversprechende Entwicklung einzelner Dinge unmöglich gemacht hatte.

An der Kommandantur wurden namentliche Suchlisten angeschlagen und wir waren nicht überrascht, auch Namen von uns darunter zu finden. Allerdings stand dabei, daß wir nicht wegen Kriegsverbrechen gesucht würden, sondern zur gemeinsamen Arbeit mit amerikanischen Wissenschaftlern in Amerika. Einige zivile Mitarbeiter aus Peenemünde haben sich darauf gemeldet und wurden, wie ich später erfahren habe, sofort vorzüglich verpflegt, eingekleidet und kurze Zeit später nach Amerika verfrachtet. Wir von der Einsatztruppe tarnten uns, wo es ging und versuchten ungeschoren nach Hause zu kommen.

Die amerikanischen Wachtruppen wurden mit ehemaligen polnischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern verstärkt, die allmählich den gesamten Wachdienst um das Lager übernahmen. Der Schwarzhandel begann zu blühen und gegen eine Armbanduhr oder Taschenuhr konnte man bei den Polen das Lager unter dem Zaun durch verlassen. Die meisten von den Ausbrechern wurden aber wieder aufgegriffen.

Als das Gebiet von den Amerikanern geräumt und das Lager von den Engländern übernommen wurde, wurden Landwirte und Bergleute größerer Zahl entlassen. Der Engländer machte sich die Bewachung wesentlich einfacher, denn er kannte die deutsche Mentalität weit besser als sein amerikanischer Verbündeter. Nach der Devise: "Gib einem Deutschen einen Knüppel in die Hand und eine Armbinde, die ihn als Aufsichtsperson ausweist, dann genügt 50 Mann, wozu als Aufpasser 500 Amerikaner oder Engländer zu wenig sind". Während der engl. Besatzung sind nur ganz wenig Ausbrecher gegückt und auch die nur, wenn der deutsche Wachposten von den Ausbrechern zusammengeschlagen worden war.

Als dann der Engländer über die spätere Zonengrenze westlich zurückging und den Russen das Gebiet übergab, gelang auch mir die Flucht. Da ich lange Zeit im Entlassungstab des Lagers als Spezialist für Fingerabdrücke tätig war, hatte ich mir die Entlassungspapiere selbst ausgestellt und dem englischen Colonel zur Unterschrift mit zwischengemogelt. Auf Nebenwegen schlich ich mich ostwärts, um nach Berlin zu gelangen.

Beim Versuch, die Elbe über die Eisenbahnbrücke bei Wittenberge zu überqueren, hat mich der Russe geschnappt und meinen Entlassungsschein zerrissen. Du bekommst neue Dokumente, im Entlassungslager wurde mir dies gesagt, und dann ging es südwärts, bis ich wieder im Lager Kalbe landete.

Jetzt waren wir nicht mehr so viel. Tatsächlich hat der Iwan viele mit einwandfreien Papieren nach gründlicher Überprüfung entlassen. Mein Soldbuch hatte ich vernichtet und gab an, der Amerikaner habe es mir abgenommen, eine eintätowierte Blutgruppe hatte ich auch nicht, also war ich kein SS-Mann. Ich war also guter Dinge, als ich zur Vernehmung ging. Aber es kam anders. - In einem kleinen Oktavheft hatte ich über jedes A 4-Gerät, das durch meine Finger ging, eine kurze Notiz gemacht. Daten, Uhrzeit, Nummer, Fehler, Abschuß usw. Später im Einsatz auch noch das Ziel und der Abschußort. Es waren nur Zahlen und Ortsnamen, für einen Fremden völlig unverständlich. Wenn dieses Heft während des Krieges einem Vorgesetzten in die Hände gefallen wäre, das Kriegsgericht hätte kurzen Prozeß gemacht. Bei den Untersuchungen beim Amerikaner und Engländer wurde es nicht beachtet, aber die Russen, d.h. der Vernehmungsoffizier vom Geheimdienst war mißtrauisch und wollte den Code für diese Geheimschrift wissen. Alle Versuche, ihn davon zu überzeugen, daß es nur ein Tagebuch sei, waren vergeblich, und er beschlagnahmte dieses wertvolle Dokument. Als er beim Durchblättern auch noch die einmal heimlich von Jupp gemachte Aufnahme des Starts einer V 2 fand und die ich damals erpreßt hatte, war mein Schicksal besiegelt. Anstatt Entlassungspapiere zu erhalten, wurde ich mit anderen Verdächtigen nach Magdeburg in Marsch gesetzt, von da es zu einer genauen Untersuchung gehen sollte.

Da die russischen Wachmannschaften die deutschen Landkarten nicht einwandfrei lesen konnten und uns an jeder Wegkreuzung nach der Richtung fragten, gelang es uns, sie in die Irre zu führen. Bei Helmstedt haben wir mit einem Gewaltstreich die Chance genutzt und sind zum Tommy durchgebrannt.



Da habe ich keine weitere Untersuchung abgewartet und mich, es war inzwischen August 1945, in der Nacht abgesetzt. Bis heute habe ich keine Entlassungspapiere, aber ich habe überlebt.

Die vielen Berichte in Illustrierten und Büchern über die V 2 habe ich verfolgt und dabei so gravierende falsche Darstellungen gelesen, daß es mich freut, wenn jemand jetzt versuchen will, eine Chronik über den Einsatz der A 4 aufzustellen. Bedauerlich ist nur, daß mein Notizbuch irgendwo beim Russen in einem Archiv liegt oder weggeworfen wurde, weil man es nicht entziffern konnte. Dadurch kann es sein, daß einzelne Erlebnisse hier chronologisch nicht richtig aufgeführt sind.

Als ich mich bei den ehemaligen Peenemündern meldete, hatte ich die Hoffnung, ehemalige Kameraden der Einsatztruppe wiederzufinden, aber in den Mitgliederverzeichnissen habe ich keinen gefunden und auch von keinem je wieder gehört. Vielleicht finden Sie jetzt noch einen oder den anderen, der meinen Bericht ergänzen oder berichtigen kann.

Durch Zufall erfuhr ich, daß mein Steuerungs-Ing. Jupp Steiof in Berlin lebt und 1. Kameramann beim SFB oder Rias ist. Er soll, soviel ich weiß, mit mehreren ehemaligen Kameraden in Verbindung stehen. Ein Treffen, das er arrangieren wollte, kam leider nicht zustande.

IMPRESSUM: Internes Organ der Interessengemeinschaft  
der ehemaligen Peenemünder  
Heinz Größer, Röntgenstraße 4,  
D 6452 Hainburg/Hessen  
Tel.: 06182 - 4850

Verantwortlich für den Inhalt: Albert Ost  
Schloßstr. 17  
D 6550 Bad Kreuznach

Ständige Mitarbeiter:  
Heinz Größer  
Hubertus Malz  
Klaus Ost

Gesamtherstellung:  
Rudolf Brumm  
Papierverarbeitung  
Traubenztr. 3  
6550 Bad Kreuznach

