

KRIEGSJAHRE

meine Jugend vom 15. bis zum 22. Lebensjahr
1938 bis 1945



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
Von der Schule zur Marine	4
Das Boot und das Bordleben	7
Dienst im Schwarzen Meer	11
Der Weg ins Schwarze Meer.....	11
Im Schwarzen Meer angekommen	12
Der Kuban-Rückzug.....	15
Zurück auf F211	15
Das Ende der Marine im Schwarzen Meer.....	16
Rückzug und Ende	22
Die Flucht	26
Heimkehr	33

Für meinen Opa in Liebe

Mathis Falter
Wien, im Februar 2010

VORWORT

Wenn wir auch so manches vergessen haben, lebt doch die Vergangenheit in uns weiter. Folgende Zeilen sind ein Versuch, Teile des Erlebten wieder lebendig zu machen, damit es auch meinen Kindern und deren Kindern einmal zugänglich ist.

Wie viele in dieser Zeit war auch meine Jugend geprägt von den damals herrschenden politischen Wirrnissen, welche in einem vernichtenden Krieg endeten. Dieser Krieg nahm den Menschen, wenn nicht die Gesundheit oder gar das Leben, so vieles, das nicht wieder zu ersetzen ist: ihre Familien, ihre Existenzgrundlage, ihr Land oder ihre Jugend.

Anfänglich irregeleitet von falschen Bildern und Idealen, waren wir später damit beschäftigt, diesen Krieg zu überleben. Danach sollte das Vergangene vergangen sein und unser Leben das bringen, wozu früher keine Zeit war. Verständlich ist auch, dass ich nach diesen Jahren nur mehr wenig von Politik wissen wollte. Erst durch meinen Vater und seine Toleranz, gelang es mir, mich wieder aktiv (sogar als Gemeinderat) mit dem politischen Leben auseinander zu setzen.

Als jedoch nach den ersten Aufbaujahren (Kriegsende bis Mitte der 60er Jahre) immer mehr Parteidenken, Proporz, Intoleranz, Machthunger und Freunderl-Wirtschaft sowie auch persönliche Bereicherung in den Vordergrund gerückt worden war und weniger auf das Wohl des Staates und seiner Bevölkerung geschaut wurde, hatte ich von politischen Ämtern genug. Trotzdem, um mit den Worten Churchills zu sprechen: *„Die Demokratie ist zwar eine schlechte Staatsform, doch ich kenne keine bessere!“*

Dieser Tatsachenbericht soll kein Bericht über Heldentaten sein, sondern lediglich ein Versuch, meinen Nachkommen die Geschehnisse während meiner Jugendzeit nahe zu bringen, vielleicht auch meine Entscheidungen verständlich zu machen und ihnen vor Augen zu führen, welch Wahnsinn ein Krieg ist und welches Leid er nach sich zieht. Mich hat jedenfalls diese Zeit wesentlich geprägt und reifer gemacht. Auch habe ich meinen Irrtum mit dem Verlust meiner Jugend teuer bezahlt. In so manchen Situationen lernte ich beten und ich danke Gott, dass ich ohne größeren körperlichen Schaden heil nach Hause kam.

Meine persönlichen Aufzeichnungen hatte ich bereits 1980 abgeschlossen. Im November 2003 erhielt ich von Andreas Puls, dem Enkelsohn eines Aus-

wanderers, aus Australien einen Anruf: er sei auf der Suche nach Unterlagen über die Dienstzeit seines verstorbenen Großvaters bei der Marine 1940-45, insbesondere während dessen Einsatz im Schwarzen Meer. Er besitze wohl eine Schachtel mit Fotos, könne aber damit nichts anfangen. Nachdem er im Internet ein Statement von mir als Zeitzeuge gesehen hatte, hoffe er, ich könne ihm vielleicht bei seiner Suche behilflich sein. Er würde mir Kopien der Fotos senden mit entsprechender Fragestellung.

Seine wichtigste Frage, ob ich seinen Großvater gekannt habe, musste ich leider verneinen, obwohl ich in derselben Einheit (Marine-Landungsverbände) und zeitweise sogar in derselben Flottille (der 1.) war. Dennoch war es mir möglich, gewisse Fragen bezüglich der von ihm gesandten Fotos, zu beantworten. Ich schickte ihm auch eine Kopie meiner Aufzeichnungen, wodurch es zu einem regen Schriftverkehr (später auch via E-Mail) kam.

Aufgrund meiner Hinweise begann mein neuer australischer Freund im Internet nach allen Seiten zu recherchieren und dürfte heute einer der besten Kenner über die Marinefährrähme und deren Gliederung sowie deren Einsatz im Schwarzen Meer sein. Jedenfalls konnte er den Werdegang seines Großvaters bis zur Heimkehr vom Schwarzen Meer nachvollziehen. Da mir Andi freundlicherweise immer wieder die neuesten Dokumente, Buchauszüge, Fotos und sonstigen Unterlagen zuschickte, kamen auch für mich oft vergessene oder verdrängte Vorgänge wieder ins Bewusstsein und ich konnte meine eigenen Aufzeichnungen in so manchem ergänzen. Nachdem sein Großvater und ich auf dem gleichen Bootstyp Dienst gemacht hatten, konnte ich einen Großteil der Fotos zum besseren Verständnis der von mir geschilderten Situationen einbauen. Ich selbst nämlich hatte außer den Porträts lediglich fünf Fotos von meiner Marinezeit, denn der Rest war von den Russen zerstört worden.

Was mir jedoch besonders wichtig ist: mir war es nun möglich, den Wahrheitsgehalt meiner Aufzeichnungen auch zu dokumentieren.

Dafür bin ich Andi sehr dankbar!



Stefan Hollenthoner

VON DER SCHULE ZUR MARINE

Zum besseren Verständnis muss ich auf das Jahr 1938 zurückgreifen. Ich hatte 6 Volksschulstufen besucht und ging in die 3.Klasse des Bundesrealgymnasiums in Eisenstadt, als Österreich durch das Deutsche Reich annektiert wurde. Begeistert und fasziniert von dem „zackigen“ Auftreten der deutschen Truppen, kam für mich an Stelle der damals durchaus üblichen vormilitärischen Jugenderziehung die Ausbildung in der HJ (Hitlerjugend | Flieger-HJ) zum Segelflugzeugbauer bzw. Segelflieger äußerst gelegen.

Mein Vater war 1928 christlich-sozialer Landtagsabgeordneter geworden und gegen jede Diktatur eingestellt, weshalb er bereits 1935 sein Mandat zurückgelegt hatte. Trotz seiner Überzeugung ließ er mir - nach einem längeren Gespräch über seine diesbezüglichen Ansichten - freie Hand. Und so wurde ich ein Hitlerjunge. Wir hatten nach wie vor ein sehr gutes Verhältnis, nur war das Thema „Politik“ innerhalb der Familie ab nun tabu.

Dies kann nur jemand verstehen, der diese Zeit erlebt hat. Mit dem Wissen von heute ist leicht zu urteilen und auch zu verurteilen, weshalb unserer Generation zuweilen der Vorwurf der Leichtgläubigkeit und Dummheit gemacht wird. Aber jeglicher Widerstand wurde damals mit Lager & KZ, Gefängnis oder Tod bestraft, sogar auf das Hören feindlicher Sender oder staatschädigende Äußerungen stand die Todesstrafe. Vermutlich kann eine zukünftige Generation die Begeisterung der heutigen Jugend bei einem Tokio Hotel Konzert - mit hysterischem Gekreische und Ohnmachtsanfällen - auch nicht mehr nachvollziehen.*

Auch erinnern mich die heutigen Auftritte bei Wahlveranstaltungen, besonders in Amerika, und dabei getätigte Aussagen wie (sinngemäß) „Ich erfülle den Auftrag Gottes und kämpfe gegen das Böse“ und „Ich werde mit ganzer Macht dagegen kämpfen“ stark an Hitler. Nur sagte dieser damals „die Vorsehung“ anstatt „Gott“.

In diesem „großen Deutschen Reich“, das ganz auf militärische Stärke baute, war natürlich auch mein Berufswunsch „Flugmotorentechner“ leichter zu realisieren, als vorher im kleinen Österreich. Ausbildungsort wäre die fünfsemestrige Ingenieurschule in Mittweida, Sachsen, gewesen. Vorbedingung für den Besuch dieser Schule war jedoch der positive Abschluss der 4. Klasse Gymnasium sowie eine 3-monatige Praxis in einer Tischlerwerkstätte und

* eine 2001 gegründete, kommerziell äußerst erfolgreiche deutsche Teenager-Band

eine 21-monatige Praxis als Schlosser bzw. Mechaniker. Ende Juni 1941 hatte ich diese Voraussetzungen erfüllt und schrieb daher bereits im Frühjahr mein Ansuchen um Aufnahme an die Schule. Unbedingt, so riet mir die Schule, sollte ich, falls bereits gemustert und für den Militärdienst geeignet, noch vor dem Schulbesuch meine zweijährige Militärzeit (gesetzliche Pflicht) ableisten. Ich würde nämlich auf alle Fälle bei Einberufung meines Jahrganges die Ausbildung unterbrechen müssen.

Anfang Juni 1941 bei der Musterung als tauglich - KV 1 (kriegsverwendungsfähig - Fronteinsatz) befunden, hatte ich doch tatsächlich Angst am „großen Krieg des glorreichen deutschen Volkes“ mit all seinen „Erfolgen“ nicht mehr teilnehmen zu können. So meldete ich mich freiwillig. Damit war ich auch von der Einberufung zum Arbeitsdienst (ebenfalls gesetzliche Pflicht) befreit, was ich keinesfalls bedauerte. Zur Meldung war jedoch die Unterschrift des Erziehungsberechtigten erforderlich, denn man war erst mit 21 volljährig. Welche Überwindung dies für meinen Vater bedeutet haben muss, kann ich erst heute, selbst 3-facher Vater, ermessen. Ich meldete mich zum Heer (Waffengattung: „Kradschütz“ - Meldefahrer).

Im Juli erhielt ich meinen „ersehten“ Einberufungsbefehl, jedoch nicht zum Heer, sondern zur Marine. Stellung war beim Wehrbezirkskommando in Wiener Neustadt. Einberufen wurde ich nach Brake/Oldenburg (westlich von Bremen). Von Wiener Neustadt aus ging es, sieben Mann hoch, nach Linz und von dort mit 300 „Ostmärkern“ nach Brake. Im Zug wurden mir 40 DM, mein gesamtes Reisegeld, gestohlen. Eine große Enttäuschung zu dieser Zeit. Erst später sollte ich erleben, dass noch viel größere und auch weitaus schmerzhaftere Erfahrungen auf mich warteten.

Nach zwei Tagen Aufenthalt in Brake wurde ich mit 1800 Mann nach Beverloo in der Nähe der Stadt Leuven (Löwen) in Belgien, dem größten Truppenübungsplatz Europas, zur Infanterieausbildung überstellt. Sämtliche 1800 Mann, die aus allen Gauen des Dritten Reichs kamen, hatten irgendeinen technischen Beruf ausgeübt. Dementsprechend wiesen uns alle Wehrnummern (wie auch meine - L.M.ST.A. 28764 T)* als



Musterung Juni 1941

* Lande-Marine-Stamm-Abteilung - Technisches Personal



Nach der Rekrutenausbildung
Ende September 1941



Urlaub April 1942

technisches Personal aus. Einer schmerzhaften Auseinandersetzung am zweiten Tag, mit einem Berufsboxer aus Hamburg, folgte eine sechswöchige, oft äußerst schikanöse und auch körperlich sehr harte Infanterieausbildung.

Anschließend wurde ich, gemeinsam mit 900 Mann, zur Marineschule nach Kiel-Wick verlegt. Die „NEWYORK“, ein 22.000 BRT-Schiff der Hapag-Linie, war das erste Schiff, das ich überhaupt sah, und während meiner dreimonatigen Ausbildung - Spezialschulung an Schiffsmotoren - zugleich meine

Wohnstätte. Sofern es im Krieg überhaupt schöne Zeiten gab, zählten diese Wochen wohl dazu. Nach Abschluss des Kurses und entsprechender Prüfung (MOT 3) ging es von Kiel nach Brügge in Belgien und nach acht Tagen weiter nach Wenduine, nahe Oostende, direkt am Ärmelkanal zu einer Wachkompanie und meinen ersten Weihnachten in der Fremde.

Ende Jänner 1942 wurden wir für acht Monate zur Wachkompanie nach Brest/ Bretagne in Frankreich verlegt. Nach einigen Wochen als Wachorgan (Munitionslager- und Hafenwache) kam ich zur Kontrolle der Marschpapiere und Urlaubsscheine an den Bahnhof Brest, wo ich auch für Zugauskünfte und die Nachkontrolle in den Waggons zuständig war. Auch das ist Krieg - sehr friedlich und bequem.

Anfang Oktober folgte die nächste Verlegung. Diesmal an die Ostsee, nach Świnoujście (Swinemünde), wo wir als Besatzung den Marine-Fährprahm F 211 übernahmen. Dieses Boot war von nun an für fast zwei Jahre lang mein „Zuhause“.

DAS BOOT UND DAS BORDLEBEN

Ein Marine-Fährprahm Typ B war ein flaches Landungsboot von 47 m Länge und 6,55 m Breite. Der Tiefgang betrug bei voller Ladung (140 t) 1,7 m, bei leerem Laderaum 0,90 m, die maximale Wasserverdrängung lag bei 220 t. Der Laderaum maß in der Länge 28 m, in der Breite 4 m und in der Höhe ca. 3,2 m. Der Bug war als Klappe konstruiert und konnte zum besseren Be- und Entladen abgesenkt werden, wobei ein Teil der Decke, aus Wellblechplanken bestehend, abgedeckt wurde. Dadurch konnten sogar bis zu 3 Panzer mit je 40 t direkt vom Ufer in das Boot einfahren. Die Besatzung bestand in der Regel aus dem Bootsführer und 13 bis 14 Mann, darunter 3 Mann Maschinenpersonal. Bootsführer waren Obermaate (Unterfeldwebel) bzw. Bootsmänner (Feldwebel). 4 Boote bildeten eine Gruppe und wurden von einem Leutnant geführt.

Dieser Bootstyp wurde hauptsächlich in der Ostsee, an der norwegischen Küste, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer eingesetzt und war ursprünglich für das Unternehmen „Seelöwe“ (Englandinvasion) vorgesehen worden. Wobei da die Möglichkeit bestanden hätte, jeweils die Hälfte der Besatzung abwechselnd in Baracken unterzubringen. Es waren anfangs auch nur 6 Kojen vorgesehen.

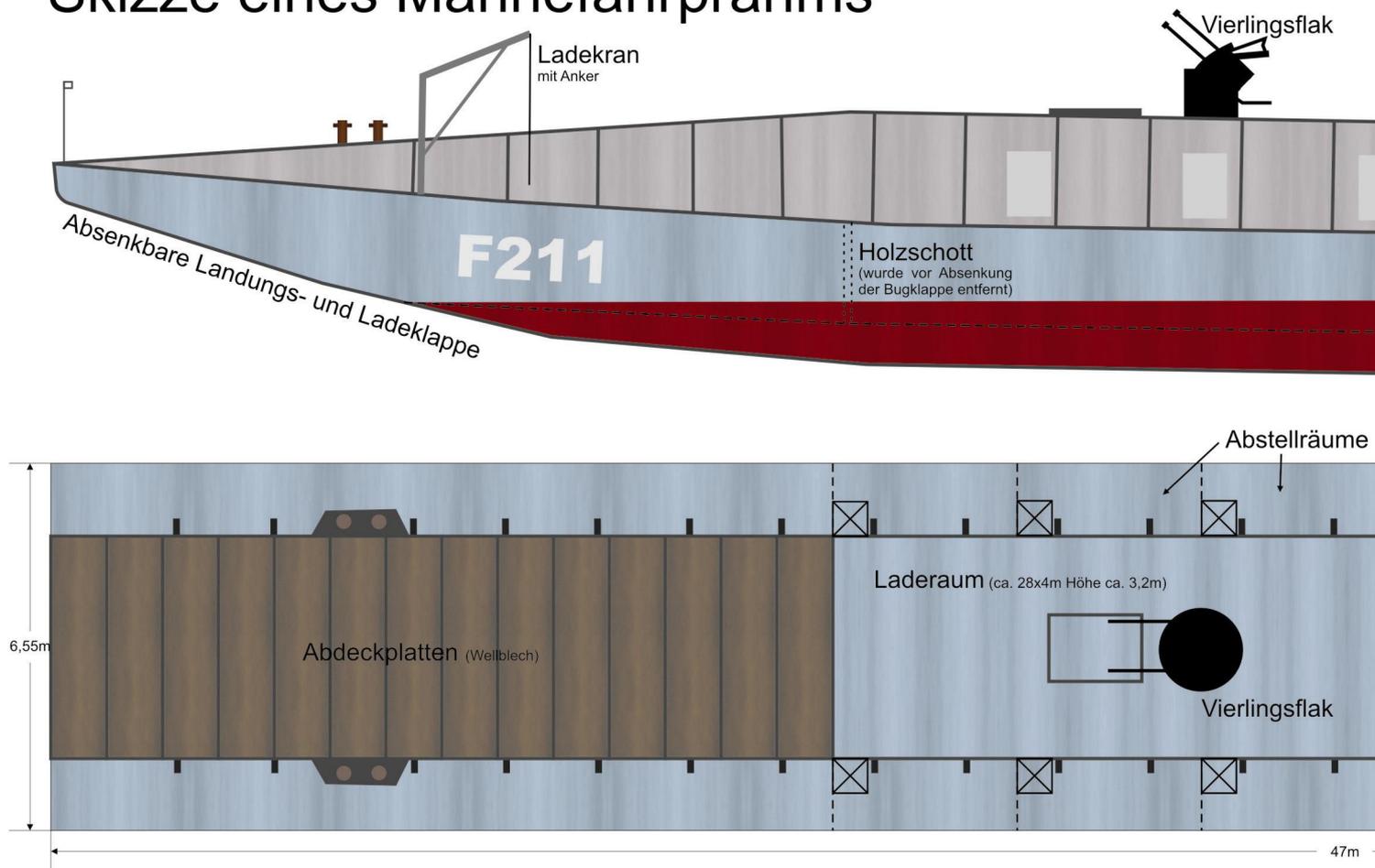
Durch Umbauten kamen später zu den reinen Landungsbooten noch Abar-ten wie Artillerieträger (AF), Minenleger, U-Bootsjäger, Verwundeten-Transporter, Tanker, Sperrbrecher und Werkstättenprähme hinzu.

Der Typ (B) unseres Bootes wurde im Mai 1942 in Dienst gestellt und war lediglich zur Verwendung auf Flüssen und Kanälen sowie im Küstenvorfeld - jedoch nur bei gutem Wetter - vorgesehen. (offizielle Beschreibung des Marine-Oberkommandos). Ein guter Witz, da es ab April 1943 bereits im Schwarzen Meer für tauglich befunden wurde, bei jedem Wetter und auch im offenen Meer zu operieren.*

Die Bewaffnung bestand aus einer polnischen 7,5 cm Feldkanone (Rücklauf 90 cm), die von 3 Mann (zwei Richtschützen und einem Lade- und Abschusskanonier) bedient werden musste, zwei 2 cm Flak-Geschützen - eines davon wurde später gegen eine Vierlingsflak ausgetauscht -, zwei Abwurfvorrichtungen für Wasserbomben und ab 1944 einem Werfergerät für Raketen-geschosse (RAG) mit einem Durchmesser von ca. 8 cm. Für den Antrieb

* Quelle: Gröner, Jung, Maass, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 7. Bernard & Graefe, Koblenz 1990

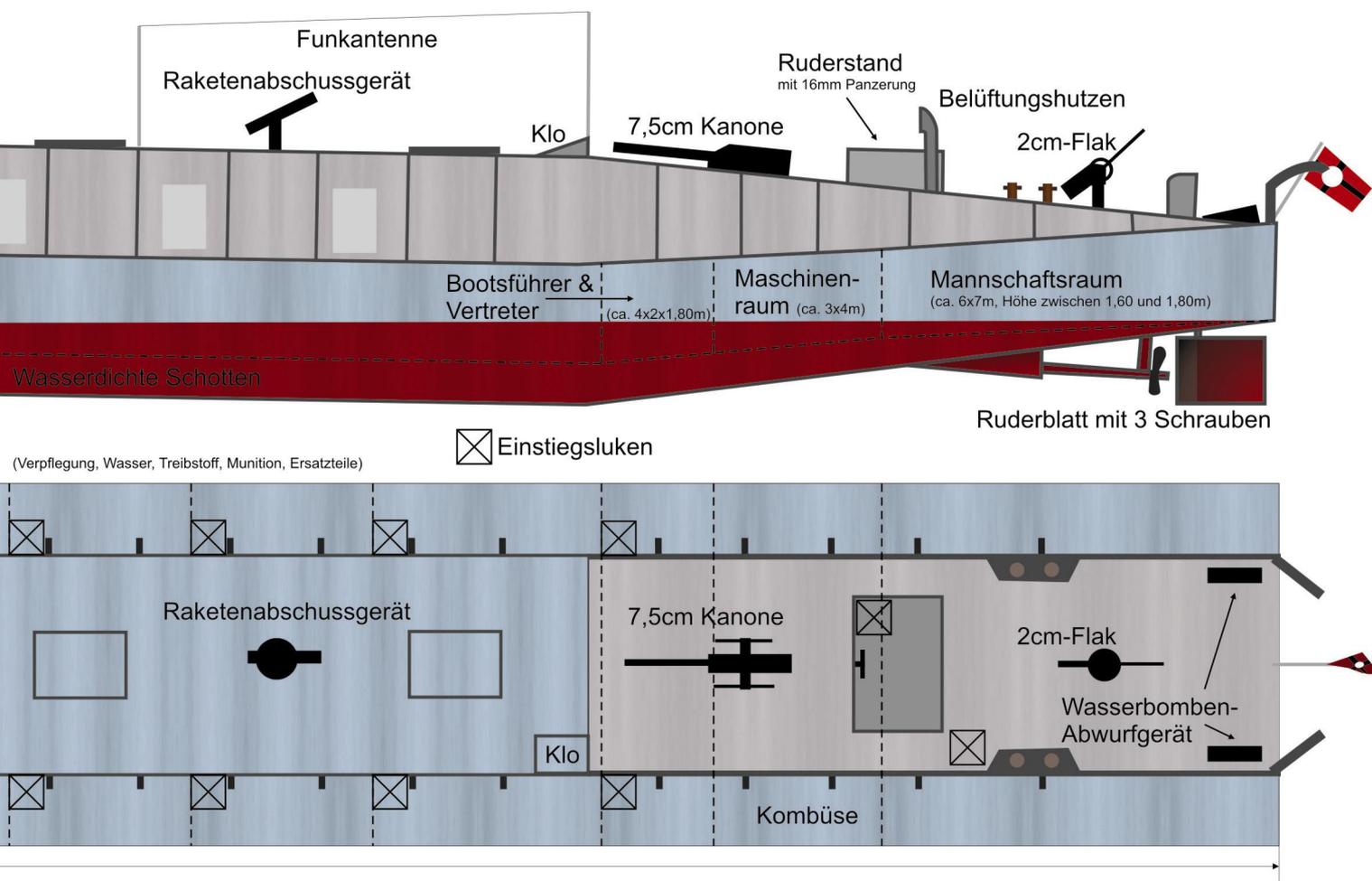
Skizze eines Marinefährrahms



sorgten drei Deutz-Diesel-Motoren zu je 150 PS, jeder für eine Schraube. Die normale Höchstgeschwindigkeit betrug 8,7 Knoten (ca.16,1 km/h). Unter besonders günstigen Umständen (Rückenwind, Zusätze in Ansaugfiltern etc.) waren 10 bis 11 Knoten (18,5 – 20,4 km/h) erreichbar. An Treibstoff konnten 5000 l gebunkert werden. Der Verbrauch war bei Normalfahrt ca. 30 l pro Stunde, bei **3x AK** 90 l.

Jeder Mann war für die Bedienung an sämtlichen Waffen ausgebildet. Damit war bei einem Angriff die sofortige Besetzung aller Abwehrwaffen gewährleistet. Da dadurch jeder für jeden da war, wurde aus der Besatzung eine eingeschworene Gemeinschaft und war auch die Kameradschaft einmalig. Von der Herkunft her kam unsere Besatzung aus sämtlichen Gauen Deutschlands, ich war der einzige „Ostmärker“.

Aufgrund des vorgegebenen Bauauftrages war auch die Ausstattung und die damit verbundene Wohnqualität äußerst primitiv und mangelhaft. In der heutigen Zeit würde wohl die Menschenrechtskommission oder das Arbeitsinspektorat einschreiten. Der Mannschaftsaufenthalt- und Schlafräum maß ca. 6 x 7 m und hatte beim Einstieg (durch Luke 60 cm x 60 cm mit Leiter von oben) eine Höhe von ca. 1,80 m, die sich bis zum Ende auf ca. 1,60 m verringerte. Dieser Raum war für 12 Mann bestimmt. Als Heizung diente



lediglich ein kleiner Kanonenofen. Die Seitenwände in diesem Wohn- und Schlafraum waren - ohne Dämmung - mit Holz verkleidet und daher im Winter trotz dieser Verschalung oft feucht, da eben keine Isolierung vorhanden war.

Die 12 Kojen waren je 2 m lang, ca.50 cm breit und hatten Schulterhöhe. Als Inventar gab es eine Back (Tisch) für 12 Personen, Minischränke für die Bekleidung, eine Stollage für das Essgeschirr und den in der Mitte stehenden Kanonenofen. Die Kaffeeschalen hingen über der Back an Haken, was sehr praktisch war, da jeder seine gleich auch zum Schnapstrinken verwenden konnte. Für die Körperpflege und die Wäsche war für 12 Mann eine Waschsüssel vorgesehen. Nicht schwer zu verstehen, dass hier das Leben keinen Komfort bot. Essen, Schlafen, Waschen, Freizeitgestaltung - alles auf engstem Raum. Vom Frühjahr bis zum Herbst konnte man auf das Deck ausweichen, doch im Winter spielte sich alles im Wohnraum ab.

Trinkwasser war für die Reinigung verboten und Warmwasser konnte man nur in der Waschsüssel am Ofen herstellen. Die Reinigung der Wäsche war nur sporadisch in einem größeren Hafen durch russische Frauen gegen Bezahlung möglich. Es gab keine Bullaugen und die Entlüftung erfolgte über einen Windfang über Bord. Der „**Mief**“ unter Deck war dementsprechend.

Die Kombüse maß ca. 2 x 1,5 m, hatte einen Kohleherd, eine Handpumpe für Trink- und Kochwasser und als Abwasch eine Schüssel sowie einen Eimer für das Schmutzwasser. Außerdem war da noch ein Spind für das Kochgeschirr. Im Sommer bei 40-45°C Hitze oder einem stärkeren Seegang für 14 Mann zu kochen war bestimmt kein Vergnügen. Für den Bootsführer und seinen Stellvertreter war eine Kajüte im Ausmaß von ca. 3 x 2 m mit Betten, Spind und einem Kanonenofen vorgesehen.

Das Klo war am Oberdeck ein Blechkasten mit Deckel und Windschutz sowie einem Trichter. Das Spülwasser wurde mittels „Pütz“ (Kübel) aus dem Meer geholt. Hier im Winter, bei bis zu minus 20°C - mehr oder weniger entblößt - sein Geschäft zu verrichten war ein Horror. Der Ausguck stand frei auf Deck bei der 2 cm Flak, der Bootsführer und Rudergänger waren lediglich bis zur Höhe von 1 m durch die Panzerung geschützt. Auf dem Foto hat der Ausguck noch einen Schafspelz an. Unsere Pelzmäntel waren bereits aus Stoff und wurden daher - wenn Wasser im Winter überkam - sofort steif wie ein Brett. Länger als eine Stunde hielt es keiner aus. Hiezu kamen noch die seelischen und körperlichen Belastungen bei den einzelnen Manövern unter Beschuss von Flugzeugen, U-Bootsangriffen oder einer - bei starkem Nebel - nicht beabsichtigten Fahrt durch Minenfelder.

Kein Wunder, dass man so viel verdrängt hat, wie z.B. im Winter je auf dem Klo gewesen zu sein oder die Erinnerung an eine normale Reinigung von Körper und Wäsche und einige besonders unangenehme Situationen. Oft war daher nur der Schnaps - wenn vorhanden - die einzige Möglichkeit das Leben zu erleichtern und durchzuhalten.



Johann Maciejewski, der Großvater von Andi, am Klo des MFPs im Mai 1942

(Foto: A. Puls)

Johann auf Flakposten in Feodosia im Jänner 1943 an Bord von MFP F137

(Foto: A. Puls)



DIENST IM SCHWARZEN MEER

DER WEG INS SCHWARZE MEER

Als wir um Tropenausrüstung zur Stammabteilung nach Beverloo fahren, wurde klar, dass wir mit dem Boot ins **Schwarze Meer** verlegt werden sollten. Am **Freitag, den 13.11.1942**, ging es nachmittags von Swinemünde nach Kiel und weiter über den Kaiser-Wilhelm-Kanal (Nord-Ostsee-Kanal) nach Hamburg, wo wir am 3.Tag ankamen. Hier wurden in der Werft die Motoren ausgebaut sowie die Aufbauten des Laderaumes und des Ruderstandes entfernt und per Bahn nach Linz an der Donau befördert (Aufenthalt ca. 3 Wochen).

Das Boot wurde dann die **Elbe aufwärts bis Dresden** geschleppt. Die gesamte Mannschaft, bis auf den Bootsführer und mich (als Verantwortlichen für den Maschinenraum), die wir das Boot begleiten mussten, bekam Urlaub. Nach dieser Fahrt, die ca. 2 Wochen dauerte, stellte der anschließende Aufenthalt in Dresden eine angenehme Abwechslung dar. Von Dresden ging es mit einem Spezialtransporter (32 zum Teil lenkbare Achsen, 3 Zugmaschinen

Beverloo im Oktober 1942, Abholung der Tropenuniformen und Moskitonetze. Ich bin der 3. von links.





Urlaub im Jänner 1943

an einer Deichsel vorne und 2 hinten) in zwei Tagen auf der Autobahn nach Ingolstadt.

Am **23.12.** ließ man das Boot in die Donau und schleppte es nach den Feiertagen in die Werft nach Linz, wo der Zusammenbau durchgeführt wurde. Eigentlich waren mir für diese Zeit 3 Wochen Urlaub bewilligt worden, aber bereits nach 16 Tagen holte man mich telegraphisch zurück. Durch einen Fehler eines Maschinisten eines anderen Bootes waren dort die Maschinen eingefroren.

Nach dem Eisstoß im **Februar 1943** wurde gemeinsam mit 9 anderen Booten - ab Wien zusammengefasst im 2er Pack zu je 5 Einheiten - die vierwöchige Fahrt als

Schleppzug ins Schwarze Meer angetreten.* Bis wir unsere vorläufige Endstation in **Sulina** erreichten, hatten wir einen tollen Abend bei Volksdeutschen in Orsovar, einen Faschingsdienstag in einem bulgarischem Dorf, sowie die **imposante Fahrt durch das „Eiserne Tor“** (wie es einmal war vor dem Bau des Staudamms 1972) hinter uns. Erlebnisse, die mir immer in Erinnerung bleiben werden.

IM SCHWARZEN MEER ANGEKOMMEN

Im April 1943 wurde mit den Neuzugängen und Reserven aus der 1. und 3. Landungsflottille die 5 Landungsflottille aufgestellt. Unser erster Einsatz war eine Fahrt nach Konstanza, um anschließend mit einer Ladung nach Odessa weiterzufahren.

Wir pendelten von nun an ständig mit Ladungen (Verpflegung, Munition, Treibstoff) sowie als Geleitschutz für größere Transporter zwischen **Odessa - Sewastopol - Jalta - Feodosia - Kertsch und Anapa**. Laufend waren wir russischen Flugzeug- und U-Bootsangriffen und der Gefahr einer Fahrt über Minenfelder ausgesetzt.

Im **Juni 1943** erfolgte die Verlegung nach **Genitschesk** (im Asowschen Meer), wo wir bis zum Kuban-Rückzug für den **Nachschub nach Temrjuk** (an der Kubanmündung) sorgten. Drei Tage waren wir, mit dem Be- und Entladen, unterwegs. Bei einer Ladung mit Tonnen Munition und Benzin

* Ab 1942 wurden insgesamt 66 MFPs und auch einige Klein-U-Boote (in Schwimmkörpern gelagert), mit einer Wasserverdrängung von ca. 250 t und 25 Mann Besatzung, von der Nord- und Ostsee überstellt. Desgleichen 8 Neubauten von der Werft Linz und 6 von der Werft Korneuburg. Ab Wien wurden die Boote zu je 2x5 Stück zusammengefasst und mit einem Schlepper ins Schwarze Meer gebracht.



oben: Fahrten im Schwarzen Meer bis zum Kuban-Rückzug

unten: Fahrt zum Schwarzen Meer im Winter 1942/43



war das nicht angenehm. Wir mussten aber auch Pressheu für Pferde und Mineralwasser transportieren (Sabotage), Munition wäre dennoch notwendiger gewesen. Artilleriemunition lag schön gestaffelt auf offenem Feld außerhalb von Genitschek. Obwohl auch hier von russischer Seite versucht wurde, den Nachschub mit allen Mitteln zu unterbinden, hielten sich die Ausfälle in Grenzen.

Ich wurde mit **1.8.1943** zum **Maschinen-Obergefreiten** der Reserve ernannt. Das Angebot einen Unteroffizierlehrgang zu besuchen (Ausbildung zum Maschinenmaat), lehnte ich ab. **Mein „Idealismus“ war zu diesem Zeitpunkt bereits verschwunden**, die Reservistenstellung reichte mir vollauf. Der Krieg hatte sich im Laufe der Jahre - mit seinen um sich greifenden, oft wahnsinnigen Feldzügen - immer mehr ausgebreitet. Auch aus der Sicht des einfachen Soldaten war mit der Zeit erkennbar, dass er nicht zu gewinnen war. Ich stellte fest, dass ich auf ihn und seine „Erfolge“ durchaus verzichten hätte können. Es blieb besonders zum Schluss nur mehr die Angst vor Verwundung oder Tod.



Urlaub im August 1943
in Tropenuniform

Mitte August bekam ich Urlaub. Ich fuhr über Saporosche, den damals größten Staudamm Europas - der im Oktober 1943 gesprengt wurde -, über Dnjepropetrowsk, Tscherkassy, Winniza, Lemberg, Przemysl (die größte Entlausungsstation) und Prag nach Wien. Im Zug traf ich meinen Schulkollegen, Tschochner Nikolaus aus Lockenhaus, der als Gebirgsjäger von der 17. GD. im Kaukasus eingesetzt war. Er sollte der einzige Bekannte bleiben, den ich während des Krieges traf. Am Ende desurlaubes fuhren wir wieder gemeinsam über Breslau, Krakau, Lemberg, Tarnopal, Nikolajew, Cherson, Simferopol nach Kertsch, wo wir uns trennten. Ich sah meinen Freund erst wieder nach seiner Rückkehr aus der Gefangenschaft 1947. Da diese Fahrt 8 Tage dauerte, wurden ab Przemysl, je nach Entfernung zum Urlaubsort, noch 1-2 Reisetage zusätzlich zum Urlaubsanspruch gewährt.

DER KUBAN-RÜCKZUG

Mein Boot befand sich bei meiner Rückmeldung (Mitte Septembe) in Kertsch auf Vorpostenfahrt. Die Schreibstelle ersuchte mich, für 2 Tage auf einem anderen Boot Dienst zu tun, damit ein Kumpel von diesem Boot auf Urlaub fahren könne. Aus den 2 Tagen wurde dann eine Odyssee, die 2½ Monate dauern sollte. Der Kuban-Rückzug hatte gerade eingesetzt und wir liefen noch nachts auf Vorpostenfahrt vor Anapa aus. Als wir nach einigen Tagen zurückkamen, war mein Boot schon wieder woanders unterwegs.

Alle zur Verfügung stehenden Marine- und Pionierfahrzeuge, hauptsächlich Fährprahme und Siebelfähren, hatten die Aufgabe, soweit es möglich war, sämtliche Wehrmachtsangehörige und Verbündete mit der gesamten Ausrüstung nach Kertsch überzusetzen sowie dabei auch das Verpflegungslager in Taman zu räumen. Flüchtlinge sollten ebenfalls mitgenommen werden.

Der Kuban-Brückenkopf wurde **vom 7.9. bis 9.10.1943** in knapp fünf Wochen trotz ständiger Angriffe von russischen Jagdflugzeugen, Jagdbombern und vereinzelt U-Booten doch mit relativ „geringen“ Verlusten geräumt. Tag und Nacht mussten die Einsätze gefahren werden. Nach dem Räumen der Verpflegungslager gab es zu mindest Essen in Hülle und Fülle und, nicht unwesentlich, auch genügend Schnaps.

Nach Wehrmachtsaufzeichnungen wurden in diesen Tagen 227.484 deutsche und rumänische Soldaten, 28.486 „HIWIS“ (russische Hilfswillige), 16.000 Verwundete, 27.000 Zivilisten, 72.899 Pferde, 6.500 Stück Vieh, 115.000 to. Material, 21.230 Kraftfahrzeuge, 27.741 Pferdewagen, 1815 Geschütze und 74 Panzer über die Straße von Kertsch gebracht.

Noch im Oktober gelang es den Russen, neben Kertsch (Kap Jenikale) einen Brückenkopf zu bilden. Die gesamten Marine- und Pionierfahrzeuge (insgesamt 240 Einheiten) wurden in vier großen Geleitzügen **am 9.10 und 10.10 von Kertsch abgezogen**. Der Durchbruch erfolgte teilweise bei Tag und war für die russische Seite derart überraschend, dass es nur vereinzelt zu Angriffen kam. Vermutlich wurde auch die geballte Feuerkraft gefürchtet.

ZURÜCK AUF F211

Ende Oktober wurde die Krim durch einen Vorstoß der Russen bei Perekop vom Festland abgeschnitten. Wir pendelten nun wieder mit Nachschub zwischen **Jewpatorrja - Jalta - Feodosia – Eltigen (Kamysch-Burun)**, wobei es immer wieder zu Angriffen durch Flugzeuge, U- und Vorpostenboote kam.

Als wir gegen **Ende November 1943** mit einem Transport Volksdeutscher nach Odessa fahren, ersuchte ich das dortige Marinekommando um Genehmigung auszusteigen, um endlich auf mein Boot F211 zu gelangen. Das Boot war zu dieser Zeit in Sewastopol stationiert. **Der erste Versuch am 2.12. mit Fährprahm F566 dorthin zu gelangen schlug fehl.**

Wir wurden in der Nacht von einem U-Boot torpediert und das Boot begann zu sinken. Da wir 3 Sturmgeschütze und 1 Panzerspähwagen im Laderaum hatten, war bei dem herrschenden Schlechtwetter mit schwerer See das Boot nicht zu halten und musste aufgegeben werden. Das damit verbunden Bad um diese Jahreszeit war nicht besonders angenehm. Zum Glück konnte uns ein anderes Boot aufnehmen.

Nach Odessa zurückgekommen und einer anschließenden dreitägigen Wartezeit auf dem Flugplatz von Odessa, flog ich mit der „**guten Tante Ju**“ (Ju52) nach Simferopol. Es war mein erster Flug; wir saßen dicht gedrängt auf Schwimmwesten. Im Morgengrauen sind wir abgeflogen und der Sonnenaufgang über dem Meer war trotz der Gefahr eines Angriffes durch russische Jagdflugzeuge einmalig. Durch Zufall war es möglich, mit der gleichen Maschine anschließend nach Sewastopol weiterzufliegen. **Endlich konnte ich wieder auf F211 einsteigen.** Auch wenn es schwer verständlich ist, war es für mich ein Gefühl der „**Heimkehr**“.

Bereits am 19.11.1943 waren die **5. L-Flottille aufgelöst** und die Boote sowie das Personal zur Auffrischung der 1. und 3. L-Flottille zugeteilt worden. **F211 war zur 1. L-Flottille gekommen.** Ich erhielt außerdem das mir in der Zwischenzeit verliehene EK 2 (Eiserne Kreuz 2. Klasse). Auch das Kriegsabzeichen für Minensuch-, U.-Boots-Jagd- und Sicherungsverbände hatte ich inzwischen verliehen bekommen.

DAS ENDE DER MARINE IM SCHWARZEN MEER

Weihnachten und Sylvester verbrachten wir in der Werft von Nikolajiw zum Austausch der Maschinen nach 5000 Betriebsstunden. Vorher waren wir als Lazarettschiff eingesetzt gewesen und hatten Verwundete vom Brückenkopf Cherson nach Odessa gebracht. Am 20.12.1943 war dieser Brückenkopf aufgegeben und alle Fahrten eingestellt worden. Die letzte Fahrt war bereits unter direktem Beschuss russischer Artillerie erfolgt.

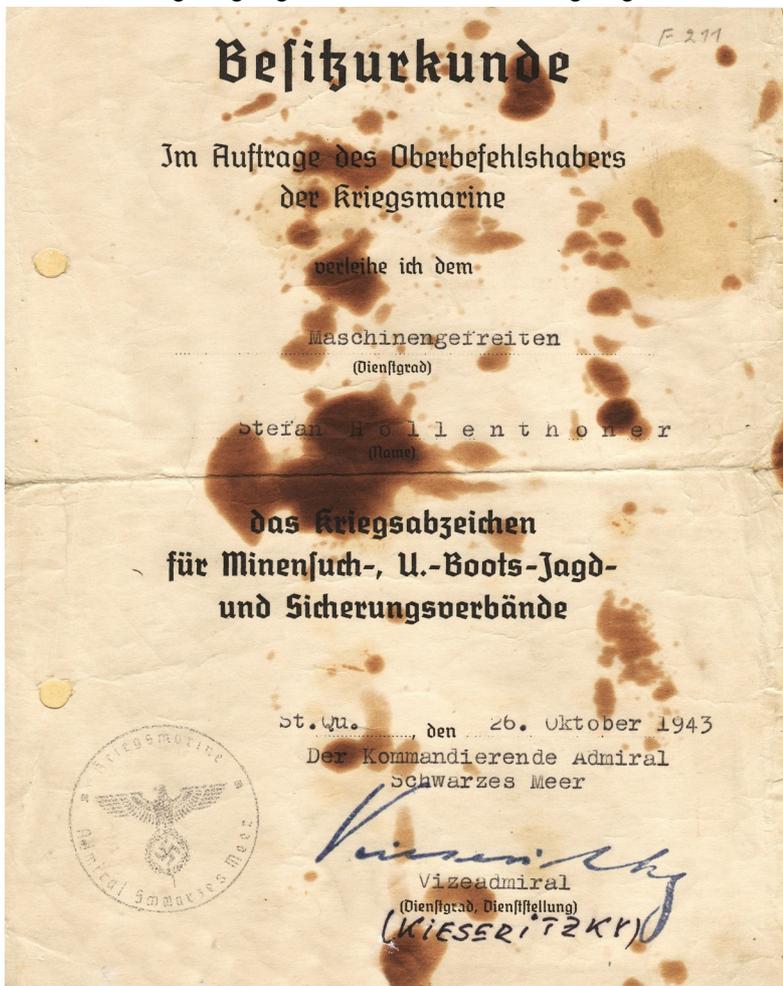
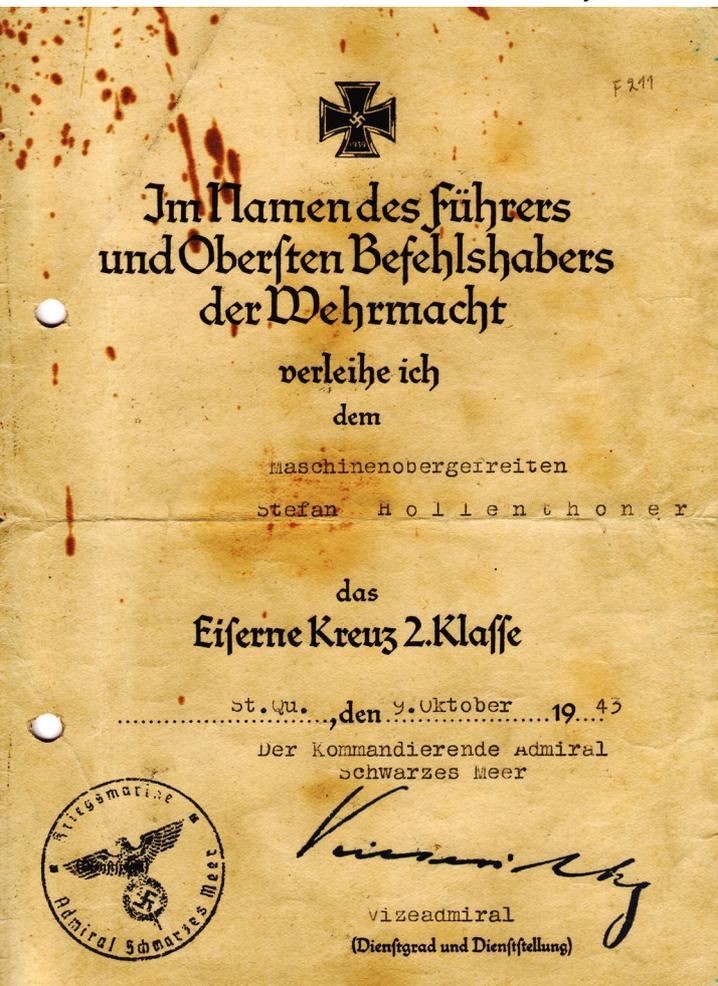
Vom Jänner 1944 bis April 1944 fahren wir zwischen Odessa, Nikolajiw und der Krim mit Nachschub, holten Zivilisten und Verwundete. Die Lage auf der Krim wurde immer kritischer und endete letztlich im **Chaos**. Während die



oben: Fahrten und Flug bis zur Rückkehr auf F211

unten links: Urkunde über das verliehene Eiserne Kreuz
Der unterzeichnende Vizeadmiral Kieseritzky ist am 19.11.1943 bei einem Flugzeugangriff auf seinen Dienstwagen gefallen.

unten rechts: Urkunde über das verliehene Kriegsabzeichen
Der unterzeichnende Vizeadmiral Kieseritzky ist am 19.11.1943 bei einem Flugzeugangriff auf seinen Dienstwagen gefallen.



Russen den Ring um Feodosia und Sewastopol immer enger schnürten, widersprachen sich Befehle und Anordnungen. Einmal hieß es Führerbefehl: „Die Krim wird gehalten!“ und wir fuhren Nachschub. Dann hieß es Führerbefehl: „Die Krim wird geräumt“ und wir versuchten zu holen, was möglich war. Am 20.4.1944 kam noch der Befehl, die Krim auf alle Fälle zu halten. Die endgültige Entscheidung zur Räumung fiel am 9.5. In den nächsten Tagen wurde alles von uns gefordert. Erschwerend war, dass Odessa schon am 10. fiel und wir die weitere Strecke bis Konstanza in Kauf nehmen mussten. Wir waren in dieser Zeit oft bis 40 Stunden unterwegs.

Je enger der Ring um Sewastopol wurde, umso höher wurden auch die Verluste an Menschen und Material. Zum Schluss wurde die Fahrt nach Sewastopol zur Fahrt in die Hölle. Da die Bucht teilweise von Bergen umgeben ist, waren die Verluste beim Einschiffen und Auslaufen besonders hoch. Die Höhen ringsum waren überwiegend - und zuletzt überhaupt nur - von den Russen besetzt. Es war ein Leichtes, uns unter Beschuss zu nehmen. So hatten wir nur bei einem Auslaufen aus dem Hafen unter den 600-700 Soldaten an Bord 71 Tote zu verzeichnen. Das Hafenbecken war mit Leichen übersät. Gegen Ende fuhren wir durch Tote. Wir selbst verloren fast die Hälfte der Besatzung. Am Boot waren insgesamt 156 Treffer bzw. Durchschüsse durch Artilleriebeschuss, Bombensplitter und Bordwaffenbeschuss von Jagdfliegern zu verzeichnen. Die Aufbauten des Laderaumes glichen einem Sieb.

Da ausgenommen von einigen größeren Transportern überwiegend Fährrahme und sonstige kleinere Einheiten (R-Boote, S-Boote sowie kleine Transporter) eingesetzt wurden, konnten trotz größtem Einsatz **von den insgesamt 230.000 Mann der 17.Armee nur ca. 130.000** auf das Festland überführt werden. Von der Luftwaffe wurden zusätzlich 21.457 Mann ausgeflogen. Die Zeit war einfach zu kurz. **Die Zahl der Toten und Verwundeten in der Zeit vom 8.4. bis 13.5.1944 betrug insgesamt rd. 57.500.** Das Schicksal von mindestens 20.000 weiteren Männern ist ungeklärt. **39.808** Mann wurden in Chersones den letzten 3 Tagen **ingeschifft, 31.708 kamen** in Konstanza **an!!** Ein Großteil dieser Verluste ist auf die Versenkung der rumänischen Großtransporter „Teja“ und „Totila“ zurückzuführen.

Sewastopol fiel offiziell am 9.5. und Chersones am 12.5.1944. Wäre der Krim-Rückzug so rechtzeitig geplant und organisiert worden, wie der Kuban-Rückzug, wäre ein Großteil der Verluste erspart geblieben.



oben: Fahrten vor, während und nach dem Krimrückzug

rechts oben: ein überfüllter Fährprahm auf der Fahrt von Sewastopol nach Konstanza. An den Bordwänden hängen Seile, damit sich ein im Wasser Schwimmender daran festhalten kann.



rechts unten: die Fährprähme waren heillos überladen. Sogar die Laderäume waren vollgestopft. So transportierte ein Marinefährprahm bis zu 1100 Mann statt wie gewöhnlich 250 -300.





Trockendock in Varna im Juni 1944 – die mit dem Pfeil markierte Person bin ich

Nach Abschluss des Rückzuges kam unser Boot zur Reparatur in ein Trockendock nach Varna (Bulgarien). Die Ausbesserungsarbeiten dauerten bis Ende Juni 1944. Unser Bootsführer seit Swinemünde wurde aus disziplinarischen Gründen noch im Mai degradiert und versetzt. Dafür bekam „**unser Neuer**“ für den bisherigen Einsatz der Besatzung das „**Deutsche Kreuz in Gold**“. Er erzählte uns, er würde es mit Stolz für die ganze Besatzung tragen. Bei uns hatte er es sich allerdings bestimmt nicht verdient.

Juli und August pendelten wir nur mehr zwischen Varna und Konstanz. **Am 23.8.1944 kapitulierte Rumänien.** Nachdem sich die russische Flotte immer mehr Bulgarien näherte und auch Rumänien besetzt wurde, bestand nur mehr die Möglichkeit die Schwarzmeer-Flotte zu versenken. Es gab wohl Gerüchte um einen Durchbruchversuch und Internierung in der Türkei oder die Donau aufwärts - ein Versuch, der für Kenner der Donau zu diesem Zeitpunkt von vornherein zum Scheitern verurteilt war (Rumänien als Feind mit den Russen am linken Ufer und rechts ab der serbischen Grenze Partisanen). Letztlich wurden **alle Einheiten** (Transporter, Vorposten-, Schnell- und U-Boote sowie Fährprahme), **die in Varna stationiert waren**, insgesamt rd. 200 Fahrzeuge, **am 28.8.1944** außerhalb der 3 Meilen-Zone vor Varna **versenkt**.

Der Weg, den wir dann einschlugen, mit der Bahn bis Niš, war zu diesem Zeitpunkt zwar nicht einfach, doch unter Aufgabe sämtlicher schwimmenden Einheiten noch möglich. Wir jedenfalls kamen, anders als jene, die den Durchbruch über die Donau versuchten, ohne Verluste durch.

*Trotzdem unterstellte der Techniker K.Admiral Ing. Zieb, ehem. Chef der Werft in Varna, am 8.9. trotz Protests des bisherigen Befehlshabers Korv.Kpt. Stelter den Befehlsverband Unt.Donau (Marine- und Heeresverbände von Sulina bis Braila) unter Setzung der Admiralsflagge seinem Kommando. Er dürfte, abgesehen von der Gesamtlage, überhaupt keine Ahnung von den fahrtechnischen Schwierigkeiten beim „Eisernen Tor“ gehabt haben. Unter schwersten Verlusten bei der Fahrt bis Prahovo mussten vor Turnu-Severin sämtliche Einheiten versenkt werden. Hier übernahm der Kommandeur des II/2 Jg.Rgt Brandenburg am 13.9. den Oberbefehl über die gesamte Einheit und führte diese in einem 6-wöchigen, kampfreichen Fußmarsch - unter Umgehung von Belgrad - bis zu den deutschen Linien nach Esseg (Osijek).**

Der Krieg der Marine im Schwarzen-Meer war zu ENDE! Er wurde oft erbittert und grausam von beiden Seiten geführt.

Nach einer mir vorliegenden namentlichen Liste für die Zeit vom 3.6.1942 bis 12.5.1944 betragen die allein durch Feindeinwirkung erfolgten Verluste an MFPs 56 Boote, wobei diese Liste keineswegs vollständig sein dürfte.

* Auszug aus Kugler, Landungswesen in Deutschland seit 1900, S.427-437, Oberbaum-Verlag, 1989

RÜCKZUG UND ENDE

Uns war die freie Durchfahrt per Bahn bis zur bulgarisch-serbischen Grenze zugesagt worden, falls alle Besatzungen ohne Widerstand von Bord gingen, wobei auch Waffen mitgenommen werden könnten. So verluden wir bereits am 27.8.1944 unsere Ausrüstung, einschließlich der abmontierten 2 cm-Flak, sowie die vorhandene Verpflegung auf die bereitgestellten Eisenbahn-Lastzüge.

Als wir nach der erfolgten Sprengung unseres Bootes zurückkamen, war das gesamte Areal von bulgarischen Soldaten umstellt und Maschinengewehre und Gewehre in Anschlag gebracht. Wir wurden aufgefordert uns zu ergeben und Handfeuerwaffen, sowie Seitengewehre auf einen Haufen zu werfen. Mir gelang es, eine Pistole 08 und ca. 80 Schuß Munitioin in meinem Handgepäck zu verstecken, und so warf ich lediglich die leere Pistolentasche und mein Seitengewehr zum Haufen. Anschließend lud man uns auf LKWs und brachte uns unter strenger Bewachung in ein Lager oberhalb von Varna.

Im Lager dürften sich ungefähr 1.500 bis 2.000 Mann befunden haben. Uns wurde mitgeteilt, dass Bulgarien den Militärpakt mit Deutschland annulliert hätte und wir deshalb interniert worden wären. Nach zweitägigen zähen Verhandlungen der deutschen Botschaft in Sofia wurde zugestanden, dass jene Einheiten, die sich bereits mindestens 3 Monate in Bulgarien aufgehalten hatten, ausreisen konnten. Die abgelieferten Waffen blieben jedoch konfisziert.

Am 31.8.1944 konnte ich daher mit fast der Hälfte der Internierten einen Lastzug besteigen und abfahren. Durch Zustieg von versprengten Wehrmachtsangehörigen waren wir auf ca. 1.000 Mann angewachsen. Als Bewaffnung waren lediglich einige Pistolen und Gewehre vorhanden. Knapp vor der Grenze kam es noch zu einem kurzen Schusswechsel mit einer kleinen bulgarischen Einheit auf ihrem Weg nach Hause und wir konnten dabei ein Maschinengewehr und einige Gewehre mit entsprechender Munitioin erbeuten. An der Grenze wurde die Lok abgekuppelt und fuhr davon. Wir schoben die ganze Zugsgarnitur rund 7km - wegen der Gefahr von Flugzeugangriffen - in einen geschützten Taleinschnitt. Unter uns befanden sich auch ein früherer Lokführer und ein Heizer, sodass beschlossen wurde, einen Stoßtrupp auszusenden, um eine neue Lok zu organisieren. Am zweiten Tag kamen sie tatsächlich mit einer Lok und wir konnten unsere Fahrt bis Niš fortsetzen. Da die Eisenbahnbrücke hier gesprengt war, marschierten wir in der Nacht

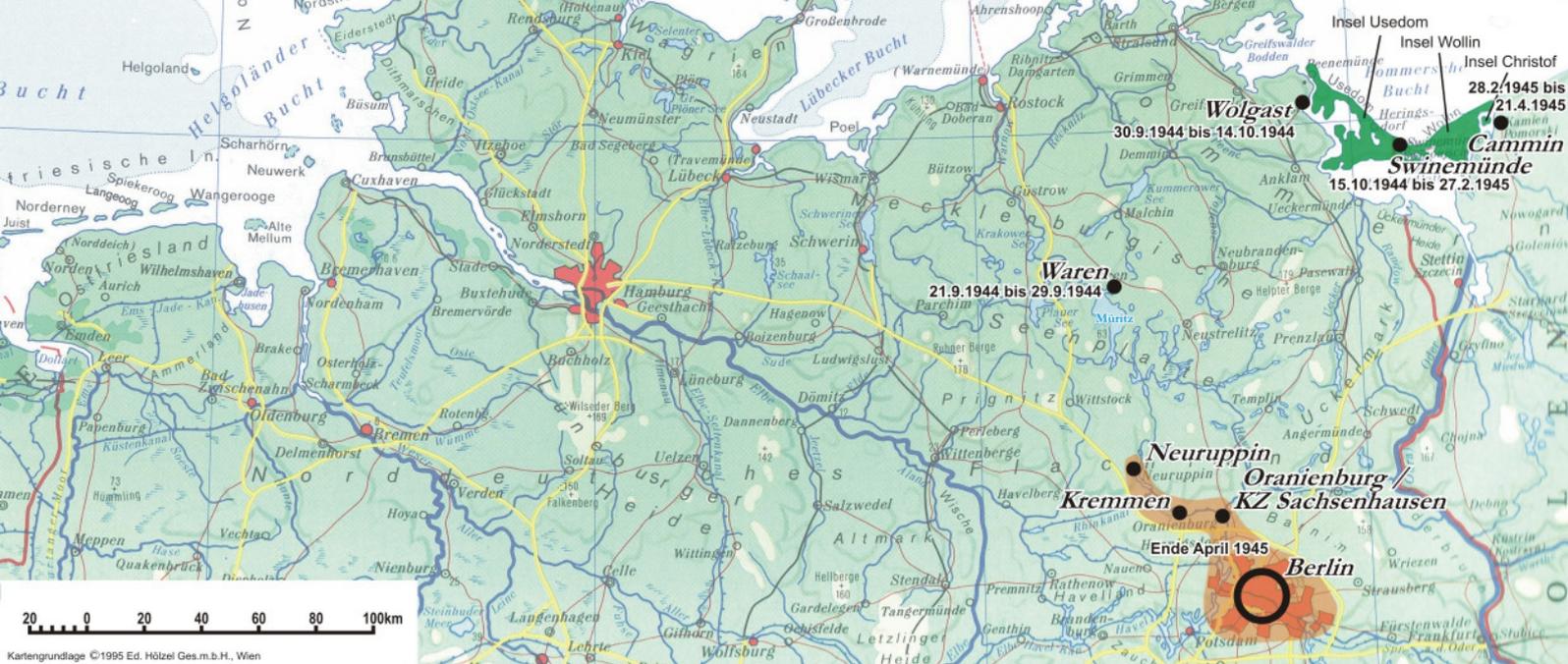


Rückkehr vom Schwarzen Meer nach Norddeutschland im Spätsommer 1944

noch 45km durch Partisanengebiet und fuhren anschließend, nachdem wir eigene Einheiten erreicht hatten, mit Wehrmachts-LKWs bis Belgrad und dort mit einer Fähre über die Donau.

Mit einem Lastzug ging es dann über den Banat, durch Ungarn und über Bruck an der Leitha in ein Auffanglager nach Waren (Müritz). Nach Neueinkleidung und Ergänzung der Ausrüstung kamen wir zu einer Schulkompanie nach Wolgast (auf der Insel Usedom vis-à-vis von Penemünde). Diese Schulkompanie diente dem dortigen Lehrpersonal lediglich als Alibifunktion, um nur nicht zum Fronteinsatz zu kommen. Für uns aber war es eine willkommene Verschnaufpause. Außerdem bekamen wir abwechselnd aufgrund unseres Einsatzes im Schwarzen Meer Sonderurlaub.

Welches Chaos bereits herrschte, geht aus den Aufzeichnungen über meinen militärischen Werdegang hervor. Obwohl ich ab dem Schwarzen Meer auf keinem Boot mehr Dienst machte, wurde ich laut diesen Aufzeichnungen vom 30.9.1944 - 27.2.1945 bei 2 Flottillen als Besatzungsmitglied geführt. Vermutlich dieselbe Fiktion wie des Führers am Papier stehende, aber nicht vorhandene Divisionen.



Meine Einsatzorte in den letzten Kriegsmonaten

Ende Februar 1945 wurden wir der 9. Marine-Infantriedivision überstellt und kamen in Pommern, östlich der Insel Wollin zum Einsatz. Wir wurden jedoch immer mehr von der russischen Armee zurückgedrängt und mussten uns daher auf die Insel Wollin absetzen. Während uns von vorne die Russen bedrängten, stand hinter uns die SS und trieb uns immer wieder vorwärts. Ich las einmal eine Statistik, wonach in dieser Zeit beim Rückzug aus Ostpreußen über 10.000 Landser, die sich absetzen wollten, wegen Feigheit vorm Feind und Desertierung gehängt wurden - einen davon sah ich selbst in einer Toreinfahrt hängen mit einer entsprechenden Tafel um den Hals.

Unsere Bewaffnung war unzureichend (holländische Gewehre mit russischer Munition), lediglich mit der Panzerfaust konnte man sich etwas Luft verschaffen. Verpflegung mussten wir uns zum Teil in den von der Bevölkerung verlassenen Ortschaften selbst besorgen. Das Elend der uns begegneten Flüchtlingstrecks war furchtbar. Anfang April 1945 wurden wir auf die Insel Christof (vis-à-vis von Cammin - heute Kamień Pomorski nordöstlich von Wollin) verlegt. Die russische Armee hatte bereits Cammin eingenommen, sodass wir zur Front lediglich 100-150 m Entfernung hatten, zur Insel Wollin jedoch über 1km. Tagsüber konnten wir uns nur in Erdlöchern halbwegs sicher aufhalten, eine Verpflegung war nur in der Nacht möglich.

Am 21.4.1945 kam die Ablösung durch eine Kompanie - hauptsächlich alte und verwundete Soldaten - und wir wurden zum Einsatz von Berlin in den damals noch teilweise offenen Kessel eingefahren. In der Nähe von Oranienburg bezogen wir im bereits geräumten KZ-Sachsenhausen Stellung. Am 25.4.1945 wurde der Ring um Berlin endgültig geschlossen und wir saßen in der Falle. Die Angst der letzten Monate und Tage, in einem sinnlosen Krieg zu fallen oder verwundet zu werden, war nicht nur bei mir groß. Es ging nur mehr darum, das nackte Leben zu retten!

DIE FLUCHT

Wir versuchten noch irgendwie aus dem Kessel herauszukommen. Unter ständiger Feindberührung kamen wir bis in die Gegend von Kremmen am Ruppiner Kanal. Am 1.5.1945 hatte ich mein letztes Gefecht.

Von den ursprünglich 600 Mann waren bis zu diesem Tag nur ca. 150 noch vorhanden und diese teilweise verwundet. Der Rest war tot, gefangen oder desertiert. Ein Leutnant, der uns führte, war selbst verwundet (Granatsplitter in beiden Beinen). Er konnte nicht mehr gehen und wurde von uns getragen. Am Nachmittag stellte er uns frei, nachdem er uns von unserem Eid entbunden hatte, entweder mit ihm in die Gefangenschaft zu gehen oder zu versuchen, sich zu den eigenen Truppen durchzuschlagen.

Vier Kameraden und ich kletterten über einen Zaun und versteckten uns bei einem nahe gelegenen Teich im Schilf. Kurze Zeit darauf hörten wir ein „Urrää-Geschrei“. Es fielen auch einige Schüsse, worauf wieder Stille eintrat. Was aus den dort verbliebenen Kameraden wurde, ist mir nicht bekannt. In der Nacht versuchten wir uns an den Sternen zu orientieren und eine nordwestliche Richtung einzuschlagen. Die Dörfer waren bereits von der russischen Armee besetzt, wir sahen Brände und hörten das Schreien von Frauen. Mit einem Boot

Deutsche Dienststelle
für
die Benachrichtigung der nächsten
Angehörigen von Gefallenen der
ehemaligen deutschen Wehrmacht

Nr. Ref.VIc/MPa

Bei Rückschriften -D1-
stets obiges Aktenzeichen angeben

Ⓛ Berlin-Wittenau, den 14. März 1957
Eichborndamm 167-209
Postfach
Fernruf: 49 2071
(95) 42 08 (nur im Innenbetrieb)

Dienstzeitbescheinigung

Aus den Unterlagen der ehemaligen Wehrmacht (Marinepersonalarchiv)
wird bescheinigt, daß

Herr Stephan Hollenthoner,
geboren am 17. Juni 1923 in Lockenhaus/Niederdonau,
vom 15. August 1941 - Dienstzeit rechnet ab 1.7.1941 - bis 8. Mai
1945 (Kapitulation) der Deutschen Kriegsmarine angehört hat.
Letzte Beförderung: 1. August 1943 Maschinenobergefreiter d.R.

Im Auftrage
Goecker
(Goecker)

Gebührenfrei

Nach der Dienstzeitbescheinigung war ich bis zur Kapitulation angehöriger der Kriegsmarine. Davon, dass ich bereits eine Woche vorher von meinem Eid entbunden worden war, steht in den offiziellen Unterlagen selbstverständlich nichts.

versuchten wir einen See zu übersetzen, übersahen jedoch ein Leck und standen kurz nach der Abfahrt bis zur Brust im Wasser. Am Morgen trafen wir im Wald Flüchtlinge mit zwei Traktoren und Anhängern. Während wir noch fragten, ob sie schon die Russen gesehen hätten, kam eine russische Patrouille mit einem Leutnant, einem Feldwebel und 4 Mann. Sie erklärten uns, dass „Hitler kaputt“ und der Krieg beendet wäre. Wir sollten nach Hause fahren und arbeiten („paschol, roboti“).

Als wir fünf auch einen Anhänger besteigen wollten, bemerkten sie unsere Uniformen. Darauf befahl der Offizier den Zivilisten abzufahren, uns nahm

er jedoch mit. Sie führten uns immer tiefer in den Wald und wir rechneten damit, erschossen zu werden. Wir mussten „Disziplina“ halten: drei von uns marschierten vorne und zwei dahinter, wobei je zwei russische Soldaten mit schussbereiten Maschinenpistolen uns seitwärts flankierten und der Feldwebel sowie der Leutnant, mit gezogener Pistole, hinten nachgingen. Da wir der Meinung waren, dass man uns nun exekutieren würde, stellte ich mich in die zweite Reihe, um nicht hören zu müssen, wie der Hintermann fiel. Diese Situation brachte mir meine ersten weißen Haare.

Wir hielten bei einem Forsthaus, welches von Russen besetzt war. Der Leutnant ging hinein, vermutlich um weitere Weisungen zu holen. Ich fragte den Feldwebel - es stellte sich heraus, dass er ein Lehrer aus Nikolajew war und etwas Deutsch sprach -, wann wir nun erschossen würden. Darauf antwortete er: „Germanski-Soldat nichts pum-pum. Stab, Quartiera, Papiera und Paschol nach Hause.“

Als der Leutnant wieder erschien, wurden wir weiter bis zu einer Durchzugsstrasse eskortiert. Hier kamen wir mitten in eine Nachschubkolonne der Russen. Der Leutnant setzte sich jetzt mit den 4 Soldaten ab und wir marschierten mit dem Feldwebel weiter. Dabei wurden wir sogar von einem General mit seinem Stab überholt. Wie ich später erfuhr, versuchten die Russen möglichst viel deutsches Gebiet zu besetzen. Da wir Hunger hatten, verlangte der Feldwebel Essen und Zigaretten von seinen vorbeifahrenden Kameraden, die uns gutmütig genügend zuwarfen. Wir kamen auch in die Ortschaft, wo sich nach Auskunft unseres Leutnants vom Vortag die deutsche Linie befinden sollte.

Der Feldwebel erlaubte mir, für meine Kameraden und mich Wasser zu holen. Als ich einen großen Gutshof betrat, in dessen Mitte sich ein Brunnen befand und unter den russischen Soldaten, die eifrig plünderten, die Feldflaschen füllte, kam ein älterer russischer Soldat aus einer Tür, sah die deutsche Uniform, riß die MP von der Schulter und wollte mich erschießen. Ich rief noch: „Mach keinen Blödsinn, ich bin bereits gefangen“, da schoss er. Mein Glück war, dass ein neben ihm stehender Russe die MP hochschlug, vermutlich auch um die anderen Russen im Hof nicht zu gefährden. Ich schaute, dass ich schleunigst wieder zu „unserem“ Feldwebel kam.

Wir marschierten auf der Suche nach dem Stabsquartier - wir vorne, der Feldwebel mit der Maschinenpistole dahinter - immer weiter. Nach der Auskunft, die der Feldwebel erhalten hatte, sollte sich einige Kilometer entfernt auf einem Gutshof (Adlerhorst) das Stabsquartier befinden. Es war bereits später Nachmittag und wir waren bereits ca. 24 Stunden (seit ca. 3 Uhr früh

mit nassen Socken) unterwegs. Zum Gutshof führte ein Güterweg von der Strasse weg durch ein kleines Wäldchen.

Da erschallte plötzlich „Hurra-Geschrei“ und eine Gruppe von schwer bewaffneten HJ-Jungen umringte uns. Wir waren befreit! Wie sollte es aber weitergehen? Wir mussten doch damit rechnen, bald wieder aufgegriffen zu werden. In diesem Falle hätte man uns vermutlich sofort erschossen, da wir wieder bewaffnet gewesen wären. Außerdem hätten wir uns auf irgendeine Weise des Feldwebels entledigen müssen. Wir entschlossen uns für das unserer Meinung nach geringere Risiko und gingen mit dem Feldwebel weiter. Den Jungen sagten wir, sie sollten die Waffen wegwerfen, sich Zivilkleidung besorgen und versuchen nach Hause zu kommen, weil der Krieg vorbei ist. Ihre Enttäuschung war sehr groß.

Als wir mit dem Feldwebel weitergingen, sagte er: „Das dumme Buben, ich kaputt schiskojeno, aber du, du, du auch kaputt.“ Wir kamen zu einer Meierei, die zu dem Gutshof gehörte. Der Feldwebel fragte einen russischen Kapitän, der daher kam, wo denn jetzt das Stabsquartier sei, er laufe mit uns diesem schließlich schon den ganzen Tag hinterher. Der Kapitän war ziemlich unwirsch und gab dem Feldwebel den Befehl, uns zu erschießen und unterstrich diesen Befehl mit einer eindeutigen, unmissverständlichen Handbewegung. Als mein Kamerad Georg, der russisch konnte (er stammte aus Lettland), weiß im Gesicht wurde, wussten wir, dass wir die Geste des Kapitäns schon richtig verstanden hatten. **Es war für mich eine der erbärmlichsten Situation des ganzen Krieges.**

Der Feldwebel schilderte jedoch die Begebenheit im Wald, und erklärte, dass wir sein Leben gerettet hätten. Daraufhin riss mir der Kapitän die Mütze vom Kopf, befahl uns die Uniform auszuziehen - „da nix gut“ - und den inzwischen näher gekommenen polnischen Landarbeitern des Gutshofes, uns Zivilkleidung, sowie Benzin zu bringen. Die Uniformen wurden verbrannt und wir bekamen stattdessen Overalls. Der Kapitän erklärte uns, wir sollten versuchen uns durchzuschlagen, jedoch aufpassen, keinem russischen Kommissar in die Hände zu fallen, da „russkij Kommissar germanski Soldat sapserab“.

Da der Stab bereits wieder weiter war, verließ uns der Kapitän mit dem Feldwebel. Unsere Füße sahen aufgrund des langen Marsches (ca. 60 km) in den nassen Socken furchtbar aus. Eine Frau erbarmte sich unserer, brachte eine Waschschüssel, warmes Wasser, Wasserstoffsperoxyd und eine Schere. Wir wuschen die Füße, schnitten mit der Schere die Hautfetzen von den aufgegangenen, zum Teil blutigen Blasen und schütteten den Wasserstoff

darauf. Es war „himmlisch“. Anschließend wurden weiße Lappen um die Füße gewickelt und die Schuhe angezogen, denn wir wollten sofort weiter.

Um möglichst wenig aufzufallen, vereinbarten wir, dass ein Mann bis zu einem bestimmten Punkt im Gelände vorausgehen soll, dann Georg und ich und, nach einer Pause, die zwei letzten nachkommen sollen. Als wir vom Gutshof schon etwas entfernt waren, hörten wir hinter uns den Ruf: „Germaniski Soldat stoj!“ Georg und ich blieben nicht stehen, sondern gingen immer weiter, bis wir am vereinbarten Platz ankamen. Dort warteten wir vergeblich auf die zwei Kameraden. Vermutlich war der Ruf auch für sie bestimmt und sie fielen einem Kommissar in die Hände. Einer von beiden hatte nur mehr ca. 20km bis zu seinem Heimatort Perleberg.

Wir drei - Georg, der Lette, verheiratet in Schleswig-Holstein, Jupp aus dem Rheinland und ich, der vorerst mit Georg auf seinen Bauernhof gehen wollte - zogen nun auf Schleichwegen los. Als wir jedoch hier auf einige Leichen stießen, überlegten wir, dass die Chancen für ein Durchkommen auf normalen Straßen vielleicht doch größer wären. Wir hatten nämlich tagsüber beobachtet, dass die russischen Soldaten Zivilisten auf den Straßen fast nicht beachtetten. In einem Graben fanden wir ein desolates, jedoch fahrbares Fahrrad. Wir drei auf einem Rad - es war toll. Abwechselnd einer auf der Stange, einer auf dem Sattel und der Dritte auf den Gepäckträger, für die vorbeiziehenden Russen ein Grund zur Heiterkeit.

Wir hatten vereinbart, dass wir uns als ehemalige holländische Zwangsarbeiter, die nun nach Hause wollen, ausgeben, falls Russen uns aufhielten. Spät in der Nacht kamen wir nach Kyritz, wo wir uns in einer Scheune am Stadtrand im Stroh vergruben. Am nächsten Morgen konnten wir ein zweites Fahrrad organisieren und im Laufe des Tages sogar ein drittes. Es ist kaum vorstellbar, was alles am Straßenrand und in den verlassenen Häusern der Ortschaften kurz nach dem Frontdurchzug herumlag. Zu Mittag kamen wir nach Havelberg. Vor und auch in der Stadt musste ich an das Bibelwort „mit Mann und Roß und Wagen...“ denken, so sah es dort aus: Fahrzeuge und Wehrmachtsmaterial lag, zum Teil zerschossen, überall herum. Man sah wie hier eine geschlagene Armee in wilder Flucht versuchte, nur mehr das nackte Leben zu retten.

Nachdem wir in einem verlassenem Haus unsere Kleidung und vor allem die Unterwäsche ergänzt hatten, fuhren mit einer Fähre zwischen Russen und Zivilisten über die Havel. Am Ufer der Elbe lagen einige Frachtschiffe. Wir erzählten unsere Geschichte von den holländischen Zwangsarbeitern einem Elbeschiffer in gebrochenem Deutsch und ersuchten ihn, uns überzusetzen.

Er lehnte ab, da zu dieser Zeit (3.5.1945) die Elbe Grenzlinie zwischen der russischen und der amerikanischen Linie war, und behauptete, dass die russischen Soldaten auf jedes Boot mit Zivilisten schießen würden. Im Übrigen lägen einige Kilometer elbaufwärts mehrere holländische Frachtschiffe - in unserer Situation ein schlechter Witz.

Als wir überlegten, wie wir - ohne die Fahrräder zurücklassen zu müssen - über die Elbe kommen könnten, kam ein russischer Soldat. Da er einige Brocken Deutsch verstand, konnten wir ihm verständlich machen, dass dieser verfluchte „Deutsche“ uns arme Holländer nicht übersetzen wolle. Er ging mit uns zum Schiff und verlangte vorerst Schnaps. Als der Schiffer ihm keinen geben konnte oder wollte, nahm er seine MP, legte an und sagte: „Du Hollandski fahren.“ Der Schiffer wurde blass, nahm jedoch sein Boot und setzte uns über. Es fiel kein Schuss! Wir bedankten uns als ehemalige deutsche Soldaten. Von nun an wurden wir „deutsche Zwangsarbeiter“, denn die Gefahr, jemanden mit holländischen Sprachkenntnissen zu treffen, war uns zu groß. Unser „kann nit verstan, Minher“ war wirklich zu wenig.

In Hindenburg fragten wir nach einer Übernachtungsmöglichkeit. Man verwies uns an ein Gasthaus, wo Flüchtlinge untergebracht waren. Als wir ankamen, war das Haus von zwei amerikanischen Soldaten bewacht. Meine bescheidene in furchtbarem Englisch vorgebrachte Frage: „Please, have you a place to sleep for us?“ wurde sogar verstanden. So schliefen wir mit ca. 50 Menschen in einem Saal unter dem Schutz von Amerikanern. Am Morgen bedankten wir uns, fragten nach dem Weg nach Osterburg und radelten los. In Osterburg wollte uns ein Amerikaner noch in ein Gefangenenlager bringen, wir konnten ihn jedoch nach längerem Palaver überzeugen, dass wir nur Zwangsarbeiter in einem Rüstungswerk waren und keine Soldaten gewesen sind. Vor allem tat ihm weh, als er bei der Leibesvisitation die paar Habseligkeiten, welche uns die Russen noch gelassen hatten, auch noch wegnehmen wollte und ich ihn fragte: „Are you a gentleman?“ Er brüllte nur mehr „go on, go on“, was wir auch von Herzen gerne taten.

Nach Salzwedel fanden wir eine Schlafgelegenheit in einer verlassenen Hütte. Am nächsten Tag trennte sich Jupp von uns und fuhr Richtung Heimat, ich habe nichts mehr von ihm gehört. Seine genaue Adresse war mir auch nicht bekannt. Georg und ich fuhren bis Lüneburg. Unterwegs trafen wir auch auf von Amerikanern befreite und bewaffnete ehemalige polnische KZ-Häftlinge und Gefangene, die nun Polizeidienst machten. Wie ich hörte, musste man sie bald entwaffnen und in Lagern zusammenlegen, da Übergriffe an der Zivilbevölkerung überhand nahmen. Wir hatten aber Glück und kamen durch.

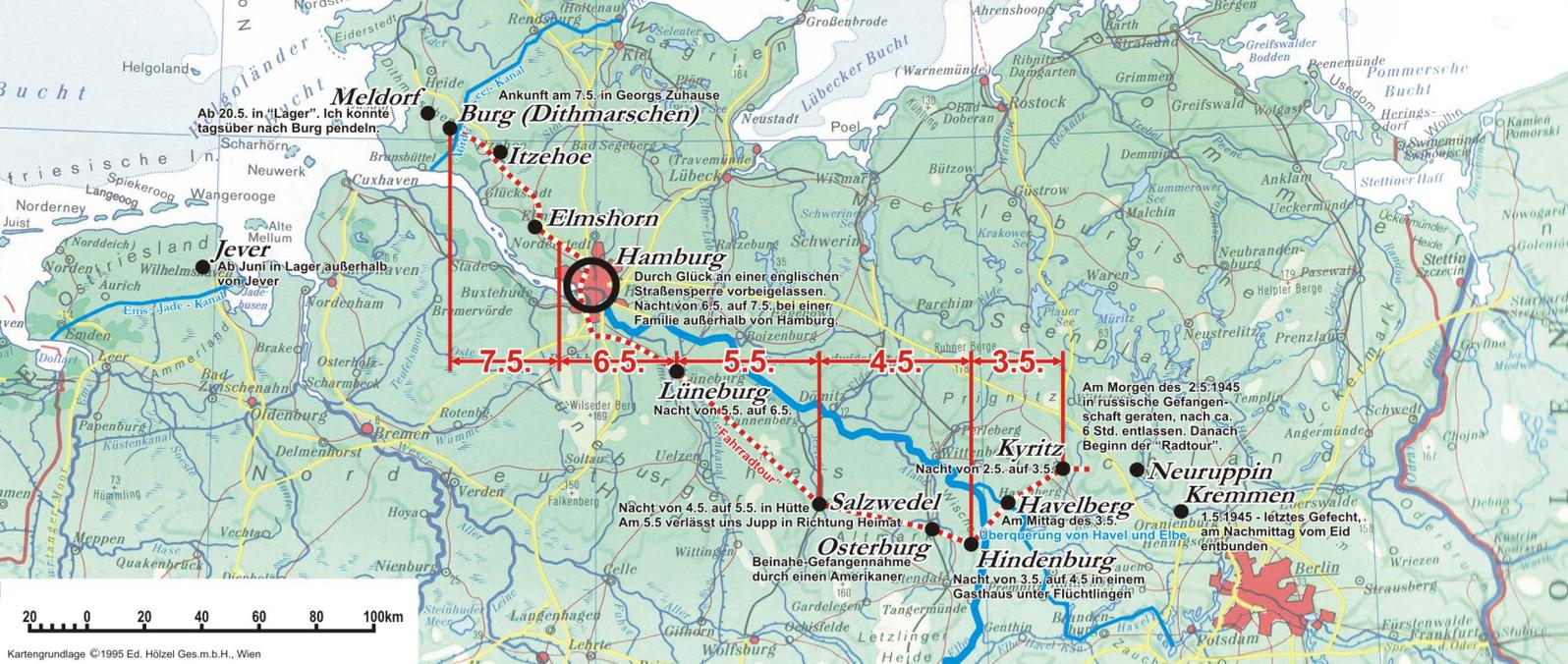
Das Radfahren wurde bereits zur Qual. Als wir durch Lüneburg fuhren, hörten wir, dass man Himmler* unter Wehrmachtsgefangenen entdeckt hatte. Wir suchten uns wieder ein Quartier im Freien und fuhren am nächsten Tag über die Autobahn, die frei von jedem Verkehr war, nach Hamburg. Ich glaube, dass wir fast zwei Stunden durch eine Geisterstadt fuhren. Keine Menschenseele, nicht einmal Hunde oder Katzen waren zu sehen. Nur Trümmerhaufen und ausgebrannte Häuserfassaden. Erst in der Nähe des Hauptbahnhofes gab es bewohnte Viertel.

Als wir Hamburg in Richtung Norden verlassen wollten, kamen wir zu einer Straßensperre, die von Engländern und deutschen Polizisten besetzt war. Hier wurde überprüft, ob nicht Schwarzhändler oder auch ehemalige Wehrmachtsangehörige versuchten, ins unbesetzte Deutschland zu gelangen. Wir gingen langsam näher und stellten uns möglichst unbefangen neben einen deutschen Polizisten. Als der Engländer abgelenkt wurde, ersuchten wir den Polizisten uns durchzulassen. Wir kämen von den Russen, hätten keine Papiere, wären jetzt sechs Tage unterwegs und nur mehr 100 km von zu Hause entfernt. Und tatsächlich, wir kamen durch. Nachdem wir außerhalb Hamburgs bei einer netten Familie schlafen konnten, ging es am nächsten Tag über Elmshorn und Itzehoe sowie den Nord-Ostseekanal ins unbesetzte Deutschland nach **Burg in Dithmarschen, unterm Cleve 4**.

Georg war zu Hause bei seiner Familie! Die Freude war unbeschreiblich, weil man uns ja im Osten vermutet hatte. Ab 7.5.1945 arbeitete ich in der Landwirtschaft meines Kameraden. Das Anwesen umfasste 40 Morgen (ca. 20ha), über 20 Kühe, etliche Schweine und 1 Pferd (die Lotte, das Mistvieh).

Am 20. Mai mussten sich alle Männer im Alter zwischen 18 und 55 Jahren im Gemeindeamt melden. Das Gebiet hinter dem Nord-Ostseekanal wurde von den Engländern zum Sperrgebiet erklärt und die Männer, soweit sie nicht nachweisen konnten, dass sie ortsansässig und keine ehemaligen Wehrmachtsangehörige waren, wurden als entwaffnete Wehrmachtsangehörige in Lagern zusammengefasst. Deutsche, Österreicher und Sudetendeutsche wurden dabei getrennt. Hier fiel auch die Entscheidung, ob man die 1938 erworbene deutsche Staatsbürgerschaft behalten oder die österreichische wieder annehmen wollte. Österreicher und Sudetendeutsche sollten angeblich sofort in die Heimat transportiert werden. Es war und blieb ein Latrinengerücht.

* Himmler war als Reichsführer-SS hauptverantwortlich für den Holocaust.



Meine Flucht auf dem Fahrrad quer durch Deutschland mit anschließender englischer Gefangenschaft

Lager ist eigentlich eine unrichtige Bezeichnung, denn es handelte sich um zusammengefasste Ortsgebiete und wir waren hauptsächlich auf Bauernhöfen in Stallungen untergebracht (das Vieh ist dort von April bis Oktober im Freien). Das Ganze stand unter der Aufsicht einer sogenannten deutschen Selbstverwaltung, die den Engländern gegenüber verantwortlich war. Lediglich der Nord-Ostseekanal war schwer bewacht. Zu essen gab es täglich: pro Mann 1 Suppe, für 6 Mann 1 Wecken Brot, für 16 Mann 50 dag Margarine und jeden 3.Tag pro Mann 1 Esslöffel Kristallzucker. Unser Glück war, dass wir nicht arbeiten mussten, uns frei bewegen konnten und durch Schwammerlsuchen, Ährenklaubens und Nachlese bei der Kartoffelernte die Kost aufbessern konnten.

Ich war mit Burgenländern und Niederösterreichern auf einem Bauernhof in der Nähe von Meldorf und hatte somit die Möglichkeit tagsüber mit dem Rad nach Burg (7km) zur Heuernte und zum Torfstechen (13.000 Stück als Heizvorrat für den Winter) zu fahren. Es lohnte sich schon allein der Kost wegen und Anwesenheitsüberprüfungen fanden nur selten statt. Ende Juni aber war es leider damit vorbei, da wir nach Ostfriesland hinter den Ems-Jade-Kanal, außerhalb von Jever, verlegt wurden. Die Unterbringung, das Essen und die Aufsicht blieben gleich. Im September gab es wieder Gerüchte von einer bevorstehenden Freilassung und Heimkehr. Gleichzeitig wurden jedoch als Unterkünfte für den bevorstehenden Winter Baracken (englische Nissenhütten) aufgestellt. Auch hörten wir, dass ab 15.10.1945 die Zonengrenzen in Österreich für den Zivilverkehr geöffnet würden.

Anfang Oktober hieß es plötzlich, wer nachweisen könne, dass sich seine nächsten Angehörigen in der englisch besetzten Zone in Österreich aufhielten, würde entlassen werden. Gleichzeitig wurden Kundmachungen angeschlagen, dass jede unwahre Angabe mit neun Jahren Zwangsarbeit in belgischen Kohlengruben bestraft würde.

Trotzdem besorgte ich mir eine Landkarte, um eine günstige Möglichkeit zu finden nach Lockenhaus zu kommen. Dann diktierte ich einem Kameraden einen Brief. Er war mit März 1945 datiert und stammte angeblich von meinem Vater. Darin teilte er mir mit, dass sich die Ostfront immer mehr näherte und er mit der Mutter in die Steiermark, die nun englische Besatzungszone war, flüchten werde. Vorsorglich würde er im Gemeindeamt Langenwang eine Nachricht hinterlassen, wo ich sie finden könne. Diesen Brief zerknüllte ich, trimmte ihn auf alt und legte ihn als Beweis vor. Dann unterschrieb ich vor einer Kommission eine eidesstattliche Erklärung, dass sich meine Eltern nach besten Wissen und Gewissen in der Steiermark (also in der englischen Zone) befinden. Unter uns hieß das Meineidsteirer.

Wir wurden noch einem Verhör bezüglich einer eventuellen Zugehörigkeit zur SS unterzogen und marschierten dann zum Abtransport nach Wilhelmshaven, wo insgesamt 1.800 Mann am Flugplatz in Hangars einquartiert wurden. Am 13.10.1945 mussten wir in der Früh antreten, wurden namentlich aufgerufen und zu Blocks mit je 45 Mann zusammengestellt. Als diese Prozedur beendet war, stellte sich ein deutscher Hauptfeldwebel (wir unterstanden ja noch immer der deutschen Selbstverwaltung) vor uns hin und erklärte, dass nicht alle 1.800, sondern nur 900 Mann fahren könnten, da 900 andere in Kassel zusteigen würden. Höhnisch grinsend fragte er, wer freiwillig dableiben möchte. Wenn sich niemand melde, würde er abzählen lassen. Wir wussten, dass es der letzte Transport für 1945 war und wer nicht mitkam, den Winter in den Blechbaracken verbringen muss. Außerdem hatte keiner von uns bisher eine Nachricht von zu Hause erhalten, sodass niemand wusste, wie es daheim aussah. **Die nervliche Anspannung während des Zählens war schrecklich.** Endlich gab es eine Aussicht auf die Heimkehr und sollte es dem Zufall überlassen sein. Ich hatte Glück und kam in den vorletzten Waggon. Als Marschverpflegung gab es einen Laib Brot und ca. 1/4 kg Streichwurst. Vor der Abfahrt konnte ich noch von einem Acker Steckrüben und einige Kohlsprossen besorgen. In Viehwaggons zu je 45

THIS IS NOT AN IDENTITY DOCUMENT
DIES IST NICHT EIN PERSONALAUSWEIS
CERTIFICATE OF DISCHARGE - AUSTRIA
ENTLASSUNGSURKUNDE

RECORD OF DISCHARGE Entlassungsnachweis

1 CHRISTIAN NAMES AND SURNAME **STEFAN HOLLENTHONER**
(in block capitals) (Vor- und Zunamen) (in lateinischen GROSSEN BUCHSTABEN)
2 DATE OF BIRTH **17.6.1923**
Geburtsdatum
3 PLACE OF BIRTH (in block capitals) **LOCKENHAUS**
Geburtsort (in lateinischen GROSSEN BUCHSTABEN)
4 CIVIL OCCUPATION **Mechan.**
Beurgerlicher Beruf
5 HOME ADDRESS (in block capitals) **LANGENWANG**
Heimatanschrift (in lateinischen GROSSEN BUCHSTABEN)
6 SINGLE/MARRIED/DIVORCED/WIDOW(ER) * **led.**
Ledig/Verheiratet/Geschieden/Witwe(r) *
7 LAST COMPETENT RECRUITING OFFICE **OBERPULLENPORT**
Zuletzt zuständige Wehrersatzdienststelle

8 DATE OF DISCHARGE FROM ARMY/NAVY/AIR FORCE/PARA-MILITARY ORGANISATION * **11.10.45**
Datum der Entlassung aus dem Heer/der Kriegsmarine/der Luftwaffe/der militärähnlichen Organisation *
9 PLACE OF DISCHARGE (in block capitals) **KAPFENBERG (8)**
Entlassungsort (in lateinischen GROSSEN BUCHSTABEN)

10 CERTIFICATE OF FREEDOM FROM INFECTION
Gesundheitszeugnis
11 SIGNATURE BY MEDICAL OFFICER TO GO ABOVE
Unterschrift eines Sanitätsoffiziers bezueglich 10 oben
12 CERTIFICATE OF RECEIPT
Empfangsbestaetigung
I certify that
Ich bestaetige dass
(a) I have received the sum of **RM40:- S.H.**
ich den Betrag von erhalten habe
(b) I am in possession of military * clothing to scale **ST. H.**
civilian *
ich im Besitz von militaerischer * Kleidung laut Bekleidungsvorschrift bin
zivil *
(c) I am in possession of **1** days' rations.
ich im Besitz von Marschverpflegung fuer **1** Tage bin.
** (d) I am in possession of railway warrant No. **1**
ich im Besitz der Eisenbahnfahrkarten-Auweisung Nr. **1** von **1** nach **1** bin
** (e) I am in possession of a permit to enter the frontier zone.
Ich in Besitz einer Einreisegenehmigung fuer die Grenzzone bin.
(f) I am * in possession of my Arbeitsbuch.
I am not
ich nicht ** im Besitz meines Arbeitsbuches bin

Signature **Hollethoner**
Unterschrift
13 TRAVEL BY W.D. TRANSPORT IS AUTHORISED.
Reise mit Allierten Heeresfahrzeugen ist gestattet.
14 YOU WILL REPORT IN PERSON AND PRODUCE THIS CERTIFICATE AT
POLICE OFFICE ON (DATE)
Sie haben sich personally unter Vorweisung dieser Urkunde bei der Polizeibehoeerde in **BRUCK** am **11.10.45** (datum) zu melden

15 DATE OF SIGNATURE BY ALLIED OFFICER AUTHORIZING DISCHARGE. **11.10.45**
Datum der Unterschrift des die entlassung genehmigenden, allierten Offiziers. **SP. BRUCK 10. 11. 1945**
SIGNATURE OF ALLIED OFFICER AUTHORIZING DISCHARGE. **300**
Unterschrift des die entlassung genehmigenden Offiziers.
Rank and Appointment **300**
Dienstgrad und Dienststellung

16 STAMP OF ALLIED DISCHARGE UNIT.
Stempel der allierten Entlassungseinheit.
17 No. OF CIVILIAN IDENTITY CARD ISSUED
Nr. des ausgegebenen Zivil-Personalausweises
18 THE HOLDER OF THE ABOVE CIVILIAN IDENTITY CARD HAS BEEN INSTRUCTED TO REPORT TO THE LABOUR OFFICE AT
WHERE SLIP "A" BELOW WILL BE DETACHED AND STAMPED TO SHOW THAT THE HOLDER HAS REPORTED.
Dem Inhaber des obigen Zivil-Personalausweises ist befohlen, sich bei dem Arbeitsamt in **BRUCK** zu melden, von dem der Abschnitt "A" unten abzutrennen und abzustempeln ist als Nachweis der erfolgten Meldung seitens des Inhabers.

19 DATE OF SIGNATURE
Datum der Unterschrift
SIGNATURE OF POLICE OFFICIAL
Unterschrift des Polizeibeamten

20 POLICE STAMP
Polizeistempel
* Delete whichever is inapplicable.
Nichtzutreffendes durchzustreichen.
** Delete if inapplicable.
Durchzustreichen falls nicht zutreffend.

NOTE: AFTER COMPLETION AT PARAGRAPHS 17 TO 20, THIS CERTIFICATE IS TO BE FORWARDED TO THE ADDRESS SHOWN AT PARAGRAPH 15.
Anmerkung: Nach Ausfuellung der Absatze 17 bis 20 ist diese Urkunde an die in Absatz 15 unterfertigte Dienststelle zu senden.

Mann ging es endlich Richtung Heimat, wo wir am 14.10. am Nachmittag in Kapfenberg ankamen. Wir wurden eingeladen und in ein Auffanglager oberhalb der Stadt gebracht. Am nächsten Tag wurden wir endlich offiziell aus der Gefangenschaft entlassen. Mit einem Kameraden, Otto Santner, fuhr ich vorerst nach Langenwang - zur Absicherung wollte ich mir ein Alibi bezüglich meiner Eltern verschaffen - und dann nach Bruck/Mur zur Meldung bei der Polizei weiter. Mit dem Entlassungsschein holten wir uns bei der Stadtgemeinde Lebensmittelkarten und aßen uns mit dem Entlassungsgeld (40 DM) einmal satt. Am 17.10. stiegen wir in den Zug Richtung Wiener Neustadt. Am Semmering als Zonengrenze gab es sowohl seitens der Engländer als auch der Russen die erste Kontrolle. Viele meiner Kameraden sahen hier zum ersten Mal russische Soldaten. Am 19.10. um 2 Uhr früh kamen wir in Wiener Neustadt an. Für Otto war es ein furchtbarer Schock,

als er anstatt seines Einfamilienhauses einen Bombenrichter vorfand. Er erfuhr jedoch noch in der Nacht von seiner Tante, dass sich seine Frau und sein Sohn in Sicherheit bei seinen Schwiegereltern in Karl befanden.

Wir legten uns bei ihr für ein paar Stunden nieder und suchten am Morgen seine Eltern auf, die in einem bombengeschädigten Haus* in der Langengasse wohnten. Hier erfuhr ich, dass am 20.10. ein Zug nach Horitschon zur Molkerei fuhr. Diesen Zug nahm ich auch und begann dann am frühen Nachmittag, von Horitschon nach Lockenhaus zu gehen. Unterwegs versuchte ich zu erfahren, wie es daheim aussehe, doch kein Mensch konnte mir sagen, wie Lockenhaus die letzten Kriegstage überstanden hat. In Steinberg und Umgebung lagen zu dieser Zeit noch russische Panzereinheiten und es begegnete mir immer wieder russische Truppen. Ich beschloss den Waldweg von Steinberg nach Lockenhaus zu benutzen, um so schnell wie möglich heimzukommen.

Als ich beim „Schweingraben“ aus dem Wald kam, dämmerte es bereits. Ich fing zu laufen an. Vom „Schirm“ aus sah ich endlich unser Haus, es war unversehrt. Das seinerzeitige Bräuhaus (heute Hotel Maschler) am Ortseingang, bei der 1. Kreuzwegstation, war eine Brandruine. Die Straßen waren leer, lediglich bei der Braunmühle sah ich ein Mädchen mit einem russischen Soldaten schäkern. Obwohl es mich erkannte und anrief, blieb ich nicht stehen.

Sowie ich das Haustor öffnete, kam mir ein Russe entgegen. Wie sich später herausstellte war es der Bursche des Majors, der die Hälfte des Hauses als Quartier beschlagnahmt hatte. Für einen Moment war ich geschockt und versuchte mir von außen einen Überblick zu verschaffen. Nachdem ich aber an drei Fenstern des Hauses Vorhänge sah, ging ich doch in den Hof und in die Wohnung.

In der Wohnung war niemand, doch konnte ich trotz der bereits eingetretenen Dunkelheit das mir so vertraute Mobiliar erkennen. Ich wollte eben in den Hof bzw. in den Garten nachsehen gehen, als die Tür aufging und meine Mutter hereinkam. Sie hatte mit meinem Vater im Garten gearbeitet und gehört, dass jemand in die Wohnung gegangen war. Im Zwielflicht konnte sich mich nicht erkennen und nahm an, es wäre der Putzer des Majors, der vor ihr stand. Sie fragte: „Iwan, bist du es?“ Meine Kehle war wie zugeschnürt und ich konnte im ersten Moment nicht antworten. Als sie nochmals fragte, brachte ich endlich das Wort „**Mutter**“ heraus.

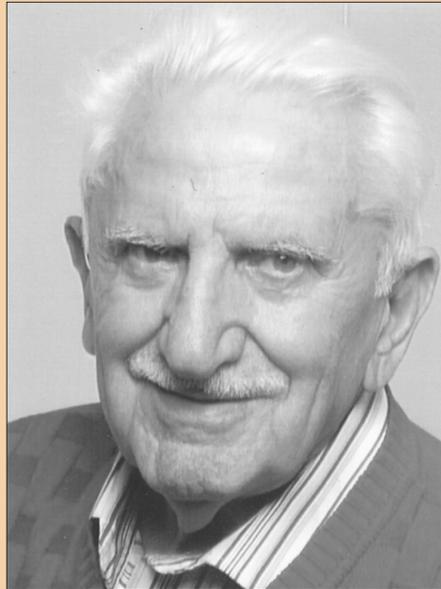
* Laut einer Statistik waren 1945 in Wr. Neustadt von 4001 Häusern nur ca. 50 unbeschädigt.

Ich war nach 4 Jahren und 2¹/₂ Monaten endlich daheim!

Später erzählten mir meine Eltern, sie hätten im Garten von mir gesprochen gehabt und Mutter hätte gesagt gehabt, sie habe geträumt, ich wäre nach Hause gekommen. Dass dieser Traum Wirklichkeit würde, hatte mein Vater für unmöglich gehalten, da meine letzte Nachricht aus Ostpreußen gekommen war und ich geschrieben hatte, die Lage sei grau in grau.



Nach der Heimkehr im November 1945



Stefan Hollenthoner wurde am 17. Juni 1923 in Lockenhaus im Burgenland geboren. Er lebte bis zum hohen Alter von 91 Jahren als Vater, Großvater und Urgroßvater in Mattersburg an der Seite seiner Frau Maria, mit der er über 60 Jahre verheiratet war.