Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 121 (1955)

Heft: 2

Artikel: Die Bedeutung der Eisenbahn bei Aufmarsch, Verteidigung und Rückzug einer Heeresgruppe : dargestellt an der deutschen Operation "Zitadelle" gegen Kursk und ihre Auswirkungen im Sommer 1943

Autor: Teske, Hermann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-25846

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Erkenntnis, den Sturmgeschützen wehrlos ausgeliefert zu sein, veranlaßt die Russen, ihre Stellungen zu räumen und fluchtartig in südwestlicher Richtung zurückzulaufen, verfolgt vom Feuer der Stützpunktbesatzung und der Geschütze. Letztere rollen dem zurückweichenden Feind noch ein Stück nach, bis sie Pakfeuer aus der ostwärts von Selenaja im Ausbau befindlichen Stellung erhalten.

Reservezug und Stützpunktbesatzung nützen die beim Gegner eingetretene Verwirrung und verbessern das Schußfeld in südwestlicher Richtung. Dann löst sich der Reservezug befehlsgemäß ab. Die Sturmgeschütze werden mit den Verwundeten beladen, und dann kehren diese zusammen mit der seitherigen Stützpunktbesatzung nach Selenaja zurück.

Den Stützpunkt A greift der Russe künftig nicht mehr an. Gegen die anderen Gefechtsvorposten-Stützpunkte geht er dagegen noch öfters mit kampfkräftigen Spähtrupps vor, die stets zurückgeworfen werden. Nur ein Stützpunkt, der von stärkeren Infanteriekräften angegriffen wird, muß ein Stück zurückgenommen werden.

Dem zähen Aushalten der Gefechtsvorposten ist es zu danken, daß der Abschnitt «Selenaja» sehr gut ausgebaut werden kann und daß der tatsächliche Verlauf der HKL dem Gegner verborgen bleibt, bis das Regiment am 21. November abgelöst wird, um an anderer Stelle zum Einsatz zu gelangen.

Die Bedeutung der Eisenbahn bei Aufmarsch, Verteidigung und Rückzug einer Heeresgruppe

Dargestellt an der deutschen Operation «Zitadelle» gegen Kursk und ihre Auswirkungen im Sommer 1943

Von Oberst i. G. a. D. Hermann Teske

Es muß vorausgeschickt werden, daß es sich bei der folgenden Studie nur um die Schilderung der Begebenheiten auf dem Nordflügel der Operation «Zitadelle» und ihren Folgen, also bei der deutschen Heeresgruppe Mitte, handelt.

Es muß ferner darauf hingewiesen werden, daß der vorherrschende Mangel an kriegsgeschichtlichen Unterlagen zur subjektiven Darstellung zwingt. Die Quellen bestehen in Berichten, Befehlen und Meldungen der Dienststelle General des Transportwesens Mitte sowie eigenen Aufzeichnungen des Verfassers.

I. Die operative Lage im Frühjahr 1943

Die durch Stalingrad ausgelöste russische Offensive zwischen Woronesh und Rostow war Ende März zum Stehen gekommen. Beide Parteien waren erschöpft und benötigten Ruhe und Zeit für Ordnen, Neugliedern und Auffrischen der Truppe sowie für neue Planungen der Führung.

Die deutsche oberste Führung mußte auf Grund des gegenseitigen – auch rüstungs-industriellen – Kräfteverhältnisses feststellen, daß das deutsche Ostheer zu operativen Offensivoperationen wie in den vergangenen zwei Jahren nicht mehr fähig war. Hitler sprach selbst von einer «strategischen Verteidigung». Dieser Entschluß wurde maßgeblich von der im späten Frühjahr oder im Sommer drohenden Invasion der West-Alliierten in Frankreich beeinflußt. Zudem erforderten die politischen Auswirkungen der deutschen Niederlagen der letzten Zeit einen deutlich sichtbaren Prestige Erfolg.

Man wählte eine Offensive der Heeresgruppen Süd und Mitte auf Kursk, um die westlich dieser Stadt tief in die deutsche Front hineinragende russische Ausbuchtung zu bereinigen und die in ihr stehenden russischen Kräfte zu vernichten[1].

Die Ausgangsbasis hierzu, den Bogen um Orel herum, hielt die vielfach bewährte 2. Pz.Armee. Die Angriffsoperation sollte unter Führung der Gesamtoperation auf dem Nordflügel durch die Heeresgruppe Mitte (Feldmarschall v. Kluge) die durch die Räumung der deutschen Ausbuchtung von Rshew freigewordene 9. Armee (Generaloberst Model) durchführen, verstärkt durch zuzuführende Panzerdivisionen.

II. Die organisatorischen, personellen und eisenbahnmäßigen Vorbedingungen des Transportwesens

Im Aufmarschgebiet wurde der Eisenbahnbetrieb durch das *Feld-Eisenbahnkommando 2* durchgeführt. Es bestand aus eingezogenen Berufseisenbahnern jüngerer Jahrgänge und gliederte sich wie folgt: Stab / Transportgruppe mit 5 Ausladekommissaren und 10 Bahnhofs-Kommandanturen / 4 Feld-Betriebs-Abteilungen / 3 Feld-Maschinen-Abteilungen / 2 Feld-Werkstätten-Abteilungen / 1 Landesschützen-Bataillon / 1 Feld-Eisenbahn-Ausbildungs-Bataillon. Seine Stärke betrug insgesamt 22 112 Mann. Seine

---

[1] Mitteilung von Generaloberst Guderian an den Verfasser vom 3.11.52: «Die Offensive auf Kursk entsprach nicht einem Plan Hitlers. Dieser hatte vielmehr die größten Bedenken. Er hat leider dem Drängen Zeitzlers (Chef Generalstab Heer) nachgegeben, der hoffte, durch einen Angriff die verloren gegangene Initiative im Osten wiedererlangen zu können.»

rückwärtige Grenze verlief von Nowgorod-Sewersk über Unetscha-Roslawl nach Smolensk.

Für den Zulauf westlich dieser Linie war die zivile *Reichs-Verkehrs-Direktion Minsk* verantwortlich, die genau wie die Reichsbahn-Direktionen in der Heimat gegliedert war. Ihre Stärke betrug zusammen mit einheimischen Eisenbahnern rund 86 000 Mann.

Das notwendige Bindeglied zwischen dieser zivilen Dienststelle und den militärischen Behörden sowie der Truppe war die *Transport-Kommandantur Minsk* in folgender Zusammensetzung und Stärke: Stab / 1 Ausladekommissar / 15 Bahnhofs-Kommandanturen mit insgesamt 252 Mann.

Für schnelle Wiederherstellungsarbeiten – vor allem im Gebiet des Feld-Eisenbahn-Kommandos – d. h. zur Beseitigung der Flieger- und Partisanenschäden sowie für erste Instandsetzung und Betriebsaufnahme der durch die Offensive gewonnenen und für den Nachschub wichtigsten Strecken war eine *Eisenbahn-Pionier-Brigade* in folgender Gliederung und Stärke verantwortlich: 1 Brigadestab / 1 Regimentsstab / 7 Bataillonsstäbe / 58 Kompagnien mit insgesamt 14 858 Mann.

Die militärischen transportbedingten Nachrichtenverbindungen schuf und unterhielt ein *Eisenbahn-Nachrichten-Regiment* mit Regimentsstab und zwei Abteilungen in Stärke von insgesamt rund 1500 Mann.

Im Verlauf der späteren Rückzugskämpfe – vor allem auf dem unwegsamen, aber an Gewässern reichen Südflügel der Heeresgruppe, dem Pinsker Sumpfgebiet – gewann eine *Feld-Wasserstraßen-Abteilung* mit 1171 Mann und teils vorhandenen, teils selbst erbauten Schiffen und Booten zum Nach- und Abschub zu und von auf dem Landweg schwer erreichbaren Stellungen eine gewisse Bedeutung.

Die unmittelbare Sicherung der wertvollsten Versorgungstransporte gegen Partisanen und Flieger oblag einem *Transport-Sicherungs-Regiment* mit Stab und 11 Bataillonen, insgesamt 8617 Mann und einer *Leichten Flak-Abteilung (Eisb. Trsp.)* mit 600 Mann.

Der ortsgebundene Strecken- und Objektschutz unterstand nicht dem Transportwesen. Er bezifferte sich auf rund 80 000 Mann.

Die vorgenannten militärischen, dem Transportwesen dienenden Dienststellen und Truppen unterstanden für ihren Einsatz dem *General des Transportwesens bei der Heeresgruppe Mitte* und seinem Stab. Dieser unterstand jedoch – im Gegensatz zum Oberquartiermeister – nicht deren Oberkommando, sondern wegen der Notwendigkeit einer überzonalen, zentralen Leitung des militärischen Eisenbahnbetriebes dem Chef des Transportwesens im Generalstab des Heeres unmittelbar.

Seine Verbindung zu den fünf Armee-Oberkommandos der Heeresgruppe wurde durch die dort befindlichen *Bevollmächtigten Transportoffiziere* – Generalstabsoffiziere mit kleinen Stäben – erhalten; sie hatten laut Dienstanweisung die Aufgabe, «die Forderungen der Front mit der Leistungsfähigkeit der Transportmittel in Übereinstimmung zu bringen». Sie waren zwar dem General des Transportwesens unterstellt, galten aber als selbständige Dienststellen mit eigener Handlungsfreiheit in ihren Armeebereichen, soweit diese nicht den Maßnahmen der Heeresgruppe entgegenstanden.

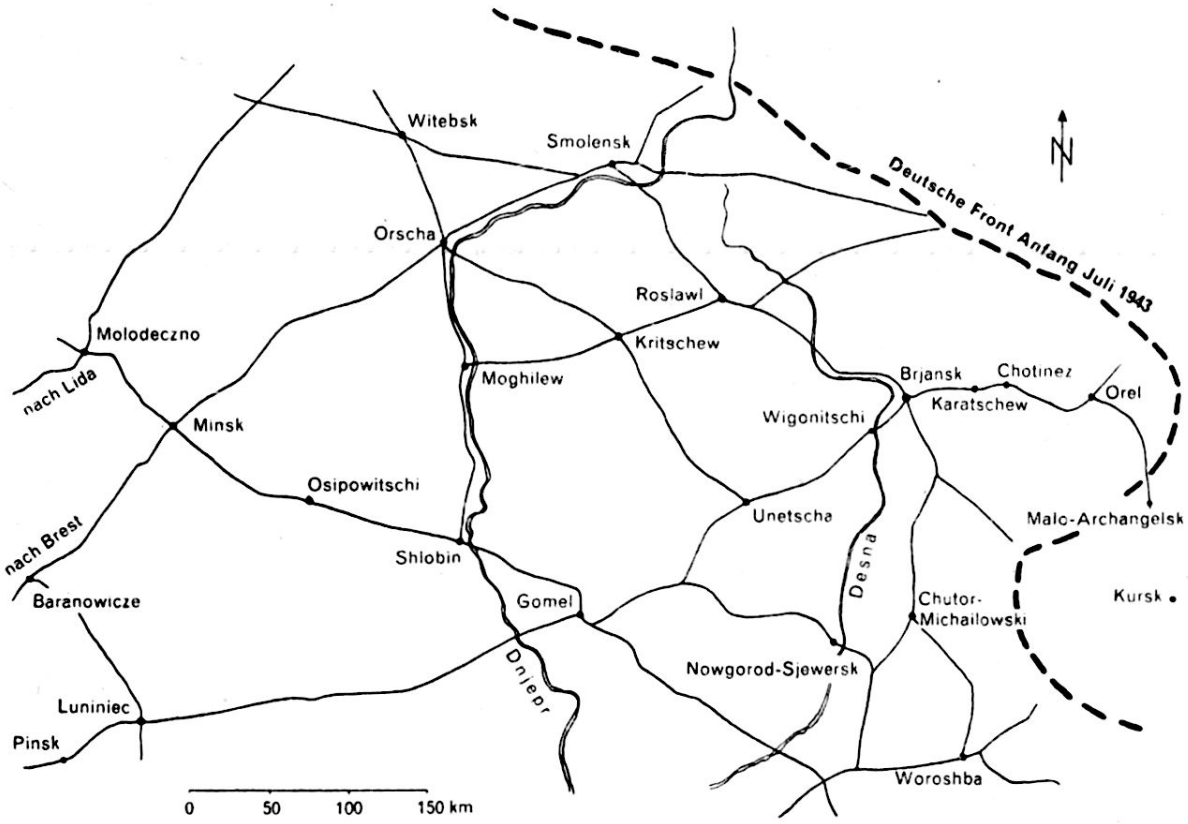
Eine Zusammenzählung der vorstehenden Zahlen ergibt die Feststellung, daß bei einer Heeresgruppe in Stärke von rund 1,7 bis 1,8 Millionen Menschen nur für deren An- und Abtransport von Truppen, Nachschub, Urlaubern, Verwundeten und Räumungsgut sowie dessen Sicherung insgesamt 138 000 Menschen benötigt wurden.

Theoretisch konnten nach Brjansk auf den zur Verfügung stehenden Aufmarschstrecken täglich insgesamt 90 Züge herangefahren werden. Dann aber verringerte sich die Streckenleistung bis Orel auf nur 36 Züge täglich. Bei einem hohen Aufmarschtempo – durch den Wunsch nach Überraschung bedingt – mußte also der Ausladeraum weit nach rückwärts ausgedehnt werden, wodurch wiederum lange Anmarschwege der ausgeladenen Truppe zum Einsatzraum entstanden.

Die Ausladeverhältnisse waren gleichfalls sehr begrenzt und entsprachen der schwachen Fahrleistung. Orel mit nur 24 bis 30 Zügen täglicher Ausladeleistung war für einen Spitzenbahnhof, der künftig zwei schwer kämpfende Armeen versorgen sollte, bei weitem zu schwach und blieb ein ungelöstes Problem in der Planung. Ein Rückgriff auf Karatschew erweiterte freilich das Ladevolumen um 18 Züge, aber auch das war erfahrungsgemäß noch zu wenig. Brjansk selbst konnte auf seinen beiden Bahnhöfen täglich zusammen 36 Züge ausladen – abgesehen von einer Panzerkopframpe für schwerste Fahrzeuge.

Die hauptsächlichsten Aufmarschstrecken liefen von Minsk über Gomel und von Smolensk nach Brjansk. Die letztere eingleisige Strecke leistete friedensmäßig nur 18 Züge täglich, konnte aber, wie die Erfahrungen der Winterkämpfe der 2. Pz.Armee ergeben hatten, durch betriebliche Aushilfen die doppelte Zahl an Zügen fahren. Sie hatte den Nachteil, daß sie in nur geringer Fliegerentfernung entlang der Front verlief. Die Hauptaufmarschstrecke von Minsk her leistete zwar im Frieden täglich 60 Züge, war aber jetzt durch zwei Partisanenschwerpunkte – Gomel - Shlobin und südwestlich Brjansk – beeinträchtigt. Eine dritte von Chutor Michailowski aus Süden kommende Strecke, die erst später zur Zuführung von Abwehr-

kräften aus der Heeresgruppe Süd gegen die russische Gegenoffensive eine Rolle spielen sollte, wies sowohl eine geringe Leistung (12 Züge täglich) als auch eine starke Beeinflussung durch Partisanen auf.



III. Der Aufmarsch

Tagebuchnotiz vom 8.3.43: «Seit gestern große Planung. Zuführung 10 Divisionen zur 2. Pz.Armee nach Orel.» Diese Divisionen waren durch die Aufgabe eines unnatürlichen Frontvorsprunges nördlich Rshew durch die 9. Armee frei geworden. Sie bildeten den Grundstock des Nordflügels der «Zitadelle».

Nach der Planung vom 7.3.43 sollten diese Divisionen im Raum Smolensk und nordöstlich davon, in welchem 18 Züge täglich abgefertigt werden konnten, verladen werden. Der Ausladeraum reichte, um diese Zahl neben der Versorgungsbevorratung täglich verkraften zu können, ziemlich weit rückwärts bis Unetscha. Da außerdem zwei weitere Divisionen, die 4. Pz.Div. und die 3. Geb.Div., bereits vorher zur 2. Armee, die südlich Brjansk stand, gefahren werden sollten, ergab sich für die Bewegung eine Summe von rund 320 Zügen, die 18 Tage nach Verladebeginn der ersten Teile am Ziel sein konnten. Später folgten noch weitere Divisionen, so daß

die Angriffsarmee schließlich über 15 Inf.Divisionen, 6 Pz.Divisionen und 1 Pz.Gren.Division verfügte.

Da der erste Angriffstermin bereits für Ende Mai vorgesehen war, wären die letzten Divisionen infolge des durch die Verhältnisse gegebenen Aufmarschtempos erst nach Angriffsbeginn eingetroffen.

In diesem langsamen Aufmarsch lag bereits der Keim zum Mißlingen der Operation. Sie konnte nur glücken, wenn dem Gegner keine Zeit gelassen wurde, rechtzeitig entsprechende Abwehrkräfte zu versammeln und das Gelände im Verteidigungsraum zur Abwehr herzurichten.

Der Angriffstermin wurde noch zweimal verschoben, zunächst auf Mitte Juni, schließlich auf den 5. Juli. Bis dahin aber war der Feind so stark geworden, daß die Offensive dem nachträglichen Betrachter von vorneherein als aussichtslos erscheinen muß.

Der General des Transportwesens hatte sich entschlossen, die materielle Bevorratung der Offensive über die Strecke Smolensk - Brjansk, den Aufmarsch der Truppe über Shlobin - Gomel - Brjansk laufen zu lassen, beides verursacht durch die jeweiligen Strecken- und Ausladeverhältnisse.

Zum Einfädeln dieser beiden Transportbewegungen auf die Strecke Brjansk - Orel, zur Verteilung der Auslademöglichkeiten, zur örtlichen Unterstützung der Bevollmächtigten Transportoffiziere der 2. Pz. und der 9. Armee sowie zum Treffen notwendiger schneller Entscheidungen befand sich in Brjansk eine Außenstelle des Generals des Transportwesens Mitte als eine Art Transport-Kommandantur im Orelbogen, deren Einrichtung sich voll bewährt hat. Dezentralisierte Organisation bei zentraler Leitung ist im Transportwesen alles.

Der Russe muß von den deutschen Aufmarschplänen sehr frühzeitig Kenntnis gehabt haben – es sei denn, er handelte spekulativ auf Verdacht. Denn beide oben erwähnten Aufmarschstrecken waren ab Mitte März das Ziel heftiger Störungsangriffe. Da er dabei die jeweils am erfolgreichsten wirkenden Kräfte verwandte, muß angenommen werden, daß deren Einsatz entsprechend ihrer Eigenart und des Angriffsobjektes von höchster operativer russischer Warte aus erfolgte.

So griffen russische Flieger ab Mitte März allnächtlich die Versorgungsstrecke Smolensk - Brjansk in dauernd wechselnder Methode an. Einmal versuchten sie, die wichtigen Eisenbahnausbesserungswerkstätten in Roslawl zu zerschlagen. Ein anderes Mal griffen sie die Bahnhöfe dieser Strecke auf 60 km Länge an und zerstörten die Nachrichtenverbindungen und die für diese eingleisige Strecke betriebswichtigen Ausweichanlagen. Schließlich zerstörten sie ein ihnen durch Partisanenerkundung gut bekanntes Munitionslager in Brjansk, wodurch eine wichtige Verbindungsstrecke tagelang

blockiert wurde. Diese Angriffe beeinträchtigten zwar die Verkehrsleistung, aber – infolge der deutschen Gegenmaßnahmen – nie entscheidend.

Einen entscheidenden Erfolg gegen den deutschen Aufmarsch glaubte man in Moskau jedoch erreicht zu haben, als man in der Nacht vom 20. zum 21. März die beiden Eisenbahnbrücken der personellen Aufmarschstrecke Minsk - Brjansk über die Desna bei Wigonitischi durch Partisanen sprengen ließ. Ein raffiniert ausgeklügelter Plan ließ eine gut bewaffnete Partisanengruppe von rund 1000 Mann unter Führung eines eingeflogenen Spezialisten die Brücken mit «verkehrter Front», d. h. von Westen her, angreifen. Die nur schwache Sicherung auf diesem Ufer wurde schnell überwältigt, ihre Verstärkung über die deckungslose Brücke verhindert, die Brückensicherung – eine Landesschützenkompagnie – aufgerieben und die Brücken gesprengt. Moskau, wo der Führer dieser Aktion zwei Tage später im Rundfunk persönlich gefeiert wurde, glaubte, den deutschen Aufmarsch entscheidend getroffen zu haben.

Er war nur verzögert. Denn durch die Fähigkeit zur Improvisation deutscher Eisenbahnpioniere rollten bereits 5 Tage später wieder die Transporte über die eine, mit einem Schwellenstapel aufgefüllte gesprengte Brücke, zwar langsam – aber der Verkehr floß wieder. Nach 12 Tagen war die andere Brücke mit Kriegsbrückengerät wieder voll hergestellt. Der Schaden war behoben.

Mitte April waren in der obersten deutschen militärischen Führung anscheinend Bedenken aufgetaucht, die Offensive der 9. Armee angesichts der in ihrer östlichen Flanke und um den Orelbogen immer stärker werdenden russischen Kräfteansammlungen durchführen zu können. Denn auf den 19. April hatte der General des Transportwesens Mitte melden müssen, ob es möglich wäre, innerhalb einer kurzen Frist die Verbände der sich südlich versammelnden 9. Armee in die Gegend Woroshba und westlich davon zu transportieren, um die Ausbeulung der russischen Front westlich Kursk nicht durch einen Stoß von Norden auf die Stadt, sondern durch einen Kräfte sparenden, weil unflankierten Frontalangriff aus westlicher Richtung zu bereinigen – eine Lösung, welche die mit der Verzögerung des Angriffstermins entstandene Gefährdung der Offensive durch ihre Flankierung aufhob.

Als Resultat der Berechnungen dieser Variante konnte der General des Transportwesens Mitte ein positives Ergebnis melden: auf Grund guter Strecken- und Verladeleistungen (bei allerdings weiten Ein- und Ausladeräumen) konnte die 9. Armee in 8–10 Tagen im neuen Aufmarschgebiet versammelt sein.

Die materielle Bevorratung lag freilich an der verkehrten Stelle. Dies wird den Ausschlag gegeben haben, weshalb der an sich vernünftige Plan nicht durchgeführt wurde.[1]

Die Transportlage im Hinblick auf die Vorbereitungen der Offensive kennzeichnete sich bis zu ihrem Beginn wie folgt:

April 1943: Die Betriebslage war im allgemeinen befriedigend. Erschwerungen entstanden durch erhöhten Zulauf sowie durch Flieger- und Partisanenstörungen. Alle Transportanforderungen konnten jedoch zum Teil durch Umleitungen und vermehrtes Fahren auf Sicht und bei Tage erfüllt werden.

Es wurden gefahren:

Truppentransporte	885 Züge
Nachschubtransporte	1731 Züge
Insgesamt	2616 Züge

Die Zahl der Bandenanschläge hat sich gegenüber dem Vormonat um 50 % erhöht, besonders auf der Aufmarschstrecke Minsk - Gomel. Die Sprengung der Besed-Brücke auf der Strecke Kritschew - Unetscha (Aufmarschstrecke der 9. Armee!) erforderte 10 Tage Wiederherstellungsarbeiten.

Mai 1943: Im Bereich des Feld-Eisenbahn-Kommandos 2, d. h. im Operationsgebiet, war die Betriebslage gut. Im Zuführungsgebiet der Reichs-Verkehrs-Direktion Minsk machte dagegen erheblich zunehmende Bandeneinwirkung einen planmäßigen Betrieb unmöglich. Der Russe wollte den Aufmarsch – vor allem der Panzerverbände und der materiellen Bevorratung – an der Wurzel packen. Durch Beschädigungen vieler Lokomotiven und Wagen, lang dauernde Streckenunterbrechungen, gestörten Lokomotivumlauf und Rückstau an Zügen waren geringe Zugleistungen nicht zu vermeiden. Fliegerangriffe auf die den Aufmarsch durchschleusenden Knotenbahnhöfe Brest, Minsk, Orscha und Gomel führten zu weiteren Betriebsstörungen. Nur durch Zuführung von Lokomotiven aus der Heimat, Umleitungen und bündelweises Fahren bei Tage und auf Sicht konnten die hohen Forderungen erfüllt werden.

Es wurden gefahren:

Truppentransporte	752 Züge
Nachschubtransporte	1568 Züge
Insgesamt	2320 Züge

[1] Mitteilung von Generaloberst Guderian an den Verfasser vom 3.11.52: «Die Lösung der Kursker Frage durch einen Frontalangriff war ein Gedanke Hitlers, der aber vom Chef des Generalstabes (Zeitzler) und von den Oberbefehlshabern der Heeresgruppen abgelehnt wurde.»

Juni 1943: Trotz Höchststand der Bandentätigkeit seit Kriegsbeginn befriedigende Betriebsleistungen. Gegenmaßnahmen werden wirksam.

Es wurden gefahren:

Truppentransporte	867 Züge
Nachschubtransporte	1555 Züge
Insgesamt	2422 Züge

Durch Bandenanschläge wurden beschädigt: 298 Lokomotiven, 1222 Wagen und 44 Brücken. Im Durchschnitt fanden täglich 24 Streckenunterbrechungen statt.

Dies ist das Bild eines Aufmarsches in feindlichem Land mit allen seinen negativen Seiten.

III. Die im Keim erstickte Offensive

Am 5. Juli trat die 9. Armee zur Offensive auf Kursk an. Sie tat es im Bewußtsein von drei entscheidenden Nachteilen:

sie war schwächer als der Verteidiger;

der Verteidiger war seit Monaten auf den Angriff vorbereitet;

sie mußte mit einer ungemein starken, vor allem östlichen Wirkung auf ihre Flanken rechnen, der sie nur wenig entgegenzusetzen hatte.

Trotzdem glückte der erste Anlauf: 14 km tief gelang der deutsche Einbruch. Dann aber lief er sich vor einem Höhengelände fest.

Den Eisenbahnpionieren war am 6.7. befohlen worden:

«Wiederherstellung der Strecke Orel - Kursk hat nach entsprechender Erkundung unmittelbar hinter der vorgehenden Truppe zu erfolgen. Es kommt darauf an, die Betriebsspitze der kämpfenden Truppe dichtauf folgen zu lassen.»

Am 10.7. war die Strecke bis zum Bahnhof Malo Archangelsk instand gesetzt und umgespurt. Dort bauten sie unter flankierendem schwerem feindlichen Artilleriefeuer den Bahnhof aus.

Am nächsten Tag, dem 11. Juli 1943, begann die russische Entlastungsoffensive auf den Orelbogen gegen die 2. Pz.Armee. Die kurzlebige «Zitadelle» gehörte der Geschichte an. Was folgte, war der Beginn der Niederlage.

IV. Die sowjetische Gegenoffensive und ihre Abwehr

An Stelle einer deutschen Offensive war der glühheiße und staubtrockene Juli 1943 von hartem, erbittertem Ringen der deutschen 2. Pz. und 9. Armee gegen einen zum Teil weit überlegenen Gegner erfüllt. Ab 12. Juli wurden beide Armeen in Personalunion von Generaloberst Model

geführt, der hier zum ersten Male in großem Stile seine Meisterschaft in der Führung der Verteidigung bewies.

Bereits in den ersten Angriffstagen riß der Feind ostwärts, nördlich und nordwestlich von Orel tiefe Lücken in die Front der 2. Pz.Armee, die nunmehr, anstatt der 9. Armee den Rücken frei zu halten, aus dieser Kräfte beanspruchte, um sich behaupten zu können. Trotz dauerndem Rochieren und Suchen nach Aushilfen konnte der Zusammenbruch der beiden Armeen, der durch den Verlust von Orel gekennzeichnet gewesen wäre, nur durch den Antransport neuer Kräfte vermieden werden.

So wurden in diesem Monat unter schwersten transportlichen Verhältnissen teils aus der eigenen Heeresgruppe, teils von der Heeresgruppe Süd über die schwache und bandenverseuchte Strecke von Chutor Michailowski kommend, insgesamt 8 Divisionen herangefahren.

Der Russe führte – eingedenk seines Wissens um den Wert des Besitzes leistungsfähiger Eisenbahnen in seinem verkehrsarmen Lande – wieder nach eisenbahntechnischen Gesichtspunkten. Die Ziele seiner Bestrebungen waren:

a. die Einnahme von Orel, des eisenbahnmäßigen Zentrums des ganzen Orelbogens,
b. die Unterbrechung der Strecke Orel - Brjansk zur Lahmlegung Orels und
c. die Intensivierung der Bandenanschläge und Fliegerangriffe sowohl auf diese Strecke als auch auf die Zuführungslinien auf Brjansk von Süden (Chutor Michailowski) und Südwesten (Minsk, Gomel).

In der Befürchtung, daß diese entscheidenden russischen Absichten zu katastrophenhaften Auswirkungen führen könnten, übergab der General des Transportwesens Mitte am 24.7. – also zu einem Zeitpunkt, als die Räumung zwar beschlossen, aber noch nicht befohlen war – dem Chef des Generalstabes der Heeresgruppe Mitte, Generalleutnant Krebs, mit entsprechenden Erläuterungen folgende Vortragsnotiz (im Auszug):

«1. Verkehr zwischen Brjansk und Orel entsprechend Forderungen der Bedarfsträger nur möglich, wenn Feindeinwirkungen ausgeschaltet sind.

Innerhalb der letzten 48 Stunden sind dort folgende Streckenunterbrechungen erfolgt:

a. 3 mal durch Verminungen,
b. 3 mal durch Artilleriebeschuß,
c. 2 mal durch direkten Beschuß (Panzer, Pak oder Granatwerfer),
d. 4 mal durch Fliegerangriffe.

2. Bei vorzeitiger Aufgabe von Orel muß Betriebsspitze bis Chotinez zurückgenommen werden, da auf der Strecke keine Lokomotivbehandlungsanlagen vorhanden sind. Auswirkungen:

Bisherige Gesamt-Ladeleistung von 59 verringert sich auf 18 Züge täglich. Die Streckenleistung, bisher 36, sinkt auf 12 Züge täglich.

Nicht nur die Heranführung der Versorgung, sondern vor allem die Räumung wäre damit in Frage gestellt...»

Es folgt die Bitte um vermehrten Schutz auch der Zufahrtsstrecken auf Brjansk.

Am 22. Juli scheint der Entschluß zur Räumung des Orelbogens festzustehen. Denn an diesem Tage befiehlt der General des Transportwesens Mitte seinen dort eingesetzten Dienststellen und Truppen den sofortigen Beginn der Räumung.

Mit diesem letzteren Begriff begann für die Generalstabsoffiziere des Quartiermeister- und des Transportwesens ein kriegsgeschichtlich neues Kapitel der Sorgen, Improvisationen, Aushilfen und zum Teil ungeheure materieller Verluste auf Grund zu optimistischer vorheriger Planungen, dessen Bewältigung auf keiner Kriegsakademie gelehrt worden war.

Für das Transportwesen kam es dabei darauf an, unter Aufrechterhaltung des Betriebes bis zur letzten Minute nicht nur alle personellen und materiellen, im vierten Kriegsjahr unersetzlichen Werte in Sicherheit zu bringen, sondern auch dem Gegner durch nachhaltige Zerstörung aller Eisenbahnanlagen seine Aktionsfähigkeit auf längere Zeit zu erschweren. Dazu brauchte man Zeit.

Die Eisenbahnbetriebslage war in diesem kritischen Monat *Juli 1943* trotz aller russischen Störungsversuche befriedigend – eine Erfahrung, daß, je mehr gefahren wird, Störungen sich um so weniger auswirken.

Die gegenüber dem Vormonat um 30 % gesteigerte Bandentätigkeit richtete sich weniger gegen den Frontbetrieb, weil dort die Dichte der Truppentransporte die Partisanen abschreckte, sondern gegen die rückwärtigen Zulaufstrecken. Die Beschädigungen am Oberbau und an rollendem Material waren beträchtlich. Die gegenüber dem Juni erhöhten Transportforderungen sämtlicher Bedarfsträger und die sehr zahlreichen, höheren Orts angeordneten Truppenbewegungen konnten durch betriebliche Aushilfen trotz der starken Bandentätigkeit fast ausnahmslos gemeistert werden.

Gefahren wurden:

Truppentransporte	1169 Züge
Nachschubtransporte	1763 Züge
Insgesamt	2932 Züge

Von 1114 versuchten Bandenanschlägen führten 1004 zu Streckenunterbrechungen. Im Durchschnitt wurden täglich 36 Anschläge verübt, von denen 32 Erfolg hatten.

Am 22.7. verursachten die Banden vor allem auf der Zulaufstrecke südlich Brjansk, auf der die wichtigsten und dringendsten Verstärkungskräfte aus der Heeresgruppe Süd anrollten, durch den Einsatz neuartiger Minen Massensprengungen mit bis zu 500 Sprengstellen. Hierdurch wurde diese Strecke gerade in der kritischen Zeit für zwei Tage lahmgelegt.

Die lebenswichtige Strecke Brjansk - Orel wurde Mitte Juli durch den Vorstoß russischer Panzer und einzelner Sprengtrupps gleichfalls für zwei Tage unterbrochen.

Durch die Anwendung einer Magnetmine entstand auf dem Bahnhof Osipowitschi in einer Nacht ein unermeßlicher Schaden: angebracht an einen Betriebsstoffzug, der sofort in Flammen aufging, zerstörte sie auch die neben diesem stehenden Züge, zwei Munitionszüge und ein mit wertvollen Tigerpanzern beladener Truppenzug.

358 Lokomotiven wurden beschädigt, d. h. täglicher Ausfall von 11. 1295 Eisenbahnwagen fielen aus.

V. Der Rückzug

Der planmäßige Rückzug – aus psychologischen Gründen Absetzbewegungen genannt – aus der allgemeinen Linie Orel - Smolensk an den Dnjepr war die Aufgabe der Heeresgruppe in den Monaten August und September 1943. Er begann mit der am 28. Juli befohlenen Räumung des Orelbogens durch die 2. Pz. und 9. Armee in eine Hagen-Stellung etwa im Verlauf der Desna. Dann griff er auf die gesamte Heeresgruppe über, auf deren südlichste 2. Armee sowie auf die bei Smolensk kämpfende 4. Armee und den Nordflügel, die 3. Pz.Armee.

Trotz häufig starken Nachdrängens der Russen und seiner vergeblichen Einbruchs- und Überflügelungsversuche gab die geschlossen von Abschnitt zu Abschnitt treffenweise zurückgehende deutsche Front zu keinem Zeitpunkt die Initiative aus der Hand – für Führung wie Truppe ein Erfolg – wenn auch letzten Endes mit negativem Ergebnis. Begünstigt wurde die abschnittsweise Zurückverlegung der einzelnen Armeefronten durch die vielen oft das ganze Heeresgruppengebiet durchlaufenden von Norden nach Süden strömenden Flüsse.

In der am 1. Oktober erreichten allgemeinen Linie Ostrand der Pinsker Sümpfe - Witebsk hat dann die Heeresgruppe Mitte als der Ostfront weit nach Osten vorgeschobener Block fast 9 Monate bis zu ihrem Zusammen-

bruch in der letzten Juniwoche 1944 in zum Teil schwersten Kämpfen unter nur geringen Geländeeinbußen gehalten.

Bei der Räumung des Orelbogens gab es auf dem Gebiet des Transportwesens zunächst einen organisatorischen Mißgriff. Um bei der Räumung, bei der erfahrungsgemäß jeder Oberquartiermeister für seine Armee und Belange den Vorrang beansprucht, einen ausgleichenden Faktor zu schaffen, wurde auf Anregung des Transportchefs ein junger Generalstabsoffizier mit einem kleinen Stabe als Räumungskommissar eingesetzt. Mit den transporttechnischen Verhältnissen nicht bekannt, den zum Teil seit Jahren gut zusammenarbeitenden Transportdienststellen und militärischen Kommandobehörden ein Fremder und in der Erkenntnis, daß sowohl die Oberquartiermeister wie die Bevollmächtigten Transportoffiziere der beiden Armeen gut miteinander auskamen und die oben erwähnte bewährte Außenstelle des Generals des Transportwesens in Brjansk seine Aufgabe besser als er selbst erfüllen konnte, tat dieser einsichtige Generalstabsoffizier in vernünftiger Selbstbescheidung das klügste, nämlich nichts.

Die organisatorische Lehre, die aus diesem Beispiel zu ziehen war, hieß: nicht neue Organisationselemente schaffen, die in örtliche Verhältnisse nicht eingeweiht sind und die womöglich aus falschem Pflichtgefühl oder Bewährungseifer nur Verwirrung stiften, sondern die bewährten Institutionen entsprechend ihren neuen und zusätzlichen Aufgaben personell vergrößern und ihre Nachrichten- und Beweglichkeitsmittel verstärken.

Die Verantwortung des Transportwesens in dieser Phase der Kampfführung war groß. Wollte es alle gestellten Forderungen erfüllen, hätte es eines mindestens doppelt so leistungsfähigen Eisenbahnnetzes bedurft. Es ist ein Aufmarsch mit negativem Vorzeichen. Was materiell in Jahren herangefahren wurde, sollte jetzt in Wochen zurücktransportiert werden. Die dauernd wechselnde Frontlage erforderte unaufhörliche Rochade-Transporte und neue Heranführungen, um bei den oft sehr labilen Rückzugsverhältnissen eine Katastrophe zu verhindern. Rückzug ist Bewegungskrieg und verlangt auch vom Eisenbahntransportwesen erhöhte Beweglichkeit. Die aus taktischen Gründen möglichst nachhaltige Zerstörung aller dem Feinde überlassenen Eisenbahnanlagen kostete ebenso Kräfte und Zeit wie die schnelle Wiederinstandsetzung der von Fliegern und Partisanen gestörten Strecken.

Die im Transportwesen eingesetzten Soldaten und die zivilen Eisenbahner der Reichs-Verkehrs-Direktion Minsk haben ausnahmslos getan, was sie tun konnten, um als treue Diener der Front dieser zur Erfüllung ihrer schweren Aufgabe zu verhelfen.

Einzelangaben bringen folgende Aufzeichnungen aus der damaligen Zeit.

August 1943: Die Betriebslage im Gesamtbereich der Heeresgruppe Mitte und des Hinterlandes war während des ganzen Monats gespannt. Die Erfüllung der Transportanforderungen wurde durch die seit kurzem von den Banden neu angewandte Kampfweise – durch Einbau zahlreicher kleinerer Minen viele kleine Einzelsprengungen in weiten, aber begrenzten Räumen herbeizuführen, besonders an operativ wichtigen Strecken – außerordentlich erschwert. Häufige und zum Teil schwere Fliegerangriffe auf Spitzen- und Kreuzungsbahnhöfe ergaben erhebliche Störungen.

Gegenüber dem Juli steigerte sich die Bandentätigkeit wiederum um 25 %. Um Gleismaterial zur beschleunigten Wiederinstandsetzung unterbrochener Strecken zu gewinnen, mußten Schienen zur Zeit wenig benötigter Strecken abgebaut werden. Wieder gelang es nur durch Umleitungen und betriebliche Aushilfen, die wesentlichsten Forderungen der Bedarfsträger zu erfüllen. Teilweise mußten Drosselungen der einlaufenden Versorgungszüge vorgenommen werden.

Gefahren wurden:

Truppentransporte	1324 Züge
Nachschubtransporte	1627 Züge
Räumungstransporte	335 Züge
Insgesamt	3286 Züge

Die Bandenanschläge haben mit 1392 einen neuen Höhepunkt erreicht (Tagesdurchschnitt 45). In 364 Fällen wurden Reihensprengungen mit über 10 Sprengstellen festgestellt; insgesamt wurden 20 505 Sprengstellen gezählt. 4528 Minen konnten rechtzeitig ausgebaut werden.

In der Nacht vom 2. zum 3. August – als die Bahnstrecken in beiden Richtungen infolge der nächsten operativen Absichten restlos ausgenützt wurden – fand eine Großaktion der Banden statt. Zahlreiche Reihensprengungen behinderten den Betrieb empfindlich und verursachten einen beträchtlichen Ausfall von schwer ersetzbarem Material. Innerhalb von zwei Nächten wurden 8422 Sprengstellen festgestellt, aber 2478 Minen konnten ausgebaut werden. Insgesamt also 10 900 Sprengversuche. Die Wirkung war entsprechend: die wichtige Rochadestrecke Orscha - Moghilew - Shlobin konnte bis auf weiteres nur eingleisig befahren werden; die Frontverkehrsstrecke Moghilew - Kritschew war 13 Tage lang gesperrt; und die Hauptnachschubstrecke für die 4. und die 3. Pz.Armee Minsk - Orscha war 14 Tage lang nur eingleisig befahrbar.

Hinzu kam, daß die einheimischen antikommunistischen Hilfskräfte infolge der deutschen Mißerfolge unsicher wurden und sich getarnt oder offen reumütig oder gezwungen dem Gegner zur Verfügung stellten. So wurde

der Betrieb durch laufend sich vermehrende Sabotageakte, vor allem an Lokomotiven und Wasserstationen, den betrieblichen Engpässen, stark behindert. Antibolschewistische Osteinheiten, zum Streckenschutz eingesetzt, liefen nicht nur mehrfach zu den Partisanen über, sondern griffen, nachdem sie das getan hatten, ihre bisherigen Stellungen an; so am 17.8. 600 Mann des einheimischen einstigen Sicherheitsdienstes den Bahnhof Krolewszczyzna mit ihren mitgenommenen Mg., Granatwerfern und Pak mit folgenreicher Wirkung.

Schwere feindliche Fliegerangriffe – nach russischem Brauch auf die wertvollen Aus- und Einladebahnhöfe im Frontgebiet gerichtet – verursachten großen Schaden.

266 Lokomotiven, davon 168 schwer, und 1378 Eisenbahnwagen wurden in diesem Monat beschädigt. Diese Verluste zu ersetzen war der heimatlichen Produktion nicht mehr möglich.

September 1943: Die Transportlage war ebenso ernst wie im August. Krisen entstanden am Südflügel der Heeresgruppe im Raum Unetscha - Gomel. Hinsichtlich der Bandentätigkeit war deren unverkennbarer Fortschritt in der Wendigkeit von Führung und Einsatz bemerkenswert. In zunehmendem Maße wurden immer gerade diejenigen Strecken unterbrochen, die zur Zeit oder für die allernächste Zukunft operativ wichtig waren. Eine auch nur annähernd ähnliche Wendigkeit im Einsatz und in der Verschiebung der deutschen Sicherungskräfte gab es nicht.

Die nunmehr durch die Räumungstransporte erheblich vermehrten Transportforderungen vor allem der Oberquartiermeister der Heeresgruppe und der Armeen konnten nur mit großen Verspätungen erfüllt werden. Es rächte sich jetzt, was von seiten des Transportwesens seit Jahren bemängelt wurde, daß man ungeheure Versorgungsvorräte in Frontnähe aufgestapelt hatte. Der Zulauf von zweitrangigen Versorgungsgütern mußte zeitweise eingeschränkt werden.

Eines der wichtigsten Kapitel der Räumung war das der Bergung einer der größten Mangelware der damaligen Zeit, des Eisenbahnmaterials: Schienen, Weichen, Werkstätten, Brückenteile, Lokomotiven, rollendes Material, Feldbahngerät usw.

Gefahren wurden in diesem Monat:

Truppentransporte	1107 Züge
Nachschubtransporte	922 Züge
Räumungstransporte	713 Züge
Insgesamt	2742 Züge

Die Verringerung der Zahl der Bandenanschläge auf 1256 ist auf die Verkleinerung ihres Auswirkungsbereiches infolge der Rückzüge zurückzuführen. Tatsächlich war eine qualitative Zunahme zu verzeichnen. So hatten auf den wichtigen Hauptstrecken Minsk - Gomel und Moghilew - Shlobin die Anschläge um fast 50 % zugenommen. Auf der Strecke Minsk - Shlobin wurden im Tagesdurchschnitt 5, auf der Strecke Shlobin - Gomel 3,5 Anschläge gemeldet. Durch verstärkten Streckenschutz (vorübergehender Einsatz durchfahrender Truppentransporte) zwischen Shlobin und Gomel wurde der Abschub großer Versorgungswerte aus Gomel sichergestellt.

Im – später erkannten – engen Zusammenhang mit operativen Absichten Moskaus waren durch besonders starke Bandeneinwirkung fast dauernd gesperrt: die wichtigste Querverbindung der Heeresgruppe Lida - Baranowicze - Luniniec und die zur Front der 2. Armee führende Pinsker Strecke.

Durchschnittlich erfolgten täglich 42 Bandenanschläge mit zum Teil langwierigen Auswirkungen: in 223 Fällen waren die betroffenen Strecken über 12 Stunden, in 18 Fällen über 24 Stunden gesperrt. Das System der Reihensprengungen hatte wieder neue Erfolge: 14 150 Sprengstellen wurden gezählt, dagegen nur 2995 Minen ausgebaut. 343 Züge wurden zum Entgleisen gebracht, 208 Lokomotiven und 1802 Eisenbahnwagen beschädigt und rund 150 km Gleis unbrauchbar gemacht.

Die sonstigen Störungen des Verkehrs durch Flieger, Desertion des einheimischen Streckenschutzes und der einheimischen Eisenbahner sowie Sabotageakte hielten sich in normalen Grenzen.

Den Anlaß zu den vorstehenden Erörterungen gaben die operativen Phasen Aufmarsch, Angriff, Verteidigung und Rückzug der Heeresgruppe Mitte im Sommer 1943. Es sollte herausgestellt werden, welchen Einfluß das Transportwesen auf Führung, Durchführung und Behinderung aller Pläne gehabt hatte.