

## Heilbronner helfen bei den Schanzarbeiten in den Vogesen im Herbst 1944

VON GERHARD KALLER

Als sich amerikanische und französische Truppen im Sommer 1944 der Ostgrenze des Elsasses näherten, versuchte man durch Schanzarbeiten in den Vogesen eine Auffangstellung zu schaffen und dort das weitere Vordringen zu verhindern oder wenigstens deutlich zu verlangsamen. Im Generallandesarchiv liegt im Bestand 235 (Kultusministerium) ein Aktenheft mit Berichten badischer Lehrer vor, die dort eingesetzt waren<sup>1</sup>. An einer anderen vergleichsweise versteckten Stelle gibt es einen weiteren Bericht des Heilbronner Einsatzleiters Robert Schuster<sup>2</sup>. Der Bestand 465d besteht aus Akten von NS-Dienststellen, die von den amerikanischen Truppen 1944/45 aufgefunden und nach den USA verbracht worden waren. Sie wurden später an die entsprechenden deutschen Archive zurückgegeben. Das Aktenheft 53 wurde im Generallandesarchiv geheftet und mit einem Aktentitel versehen. Es behandelt vor allem die Frage des Transportes der Schanzer mit der Eisenbahn. Es werden aber auch Reibereien und Missverständnisse abgehandelt, die zwischen der Gauleitung des Gaues in Baden-Elsass und anderen NS-Dienststellen auftraten. Der Bericht von Robert Schuster verdankt seine Überlieferung in einem nun in Karlsruhe verwahrten Aktenheft einem solchem Spannungsverhältnis. Der benachbarte Gau Württemberg-Hohenzollern besaß in Straßburg einen Verbindungsführer des Gauleiters zum Gau Baden-Elsass. Dieser wandte sich am 3. Oktober 1944 gleich an drei Führungspersonen „im Hause“, nämlich an den Gaustabsamtleiter Schuppel, den Gauorganisationsleiter Kramer und den Gauinspektor Brust. Das erhaltene Exemplar war an Brust gerichtet. Der schon erwähnte Verbindungsführer Michelfelder beschwerte sich darin in drei Punkten über Missstände. Punkt 1 handelt vom Rücktransport württembergischer Schanzer *jedenfalls verbittet sich Gauleiter Murr derartige Eigenmächtigkeiten, die seines Erachtens im Endeffekt dazu angetan sind, seine Bemühungen um die Gestellung weiterer 10.000 Arbeitskräften zumindest zu stören*<sup>3</sup>. In Punkt 2 stellt der Verbindungsführer mit Nachdruck fest: *die Rückführung von Transporten württembergischer Arbeitskräfte hat nur mit ausdrücklicher Genehmigung meines Gauleiters zu erfolgen. Die württembergischen Einsatzkräfte haben daher so lange im Einsatz zu*

1 GLAK 235/16685. Vgl. Gerhard Kaller: Die Schanzarbeiten in den Vogesen 1944, in: Badische Heimat, Heft 1, 2001, S. 103–122.

2 GLAK 465d/53.

3 GLAK 465d/53.

verbleiben, als vom Gauleiter Murr kein anderweitiger Befehl vorliegt<sup>4</sup>. In Punkt 3 erwähnt er die Übersendung des fraglichen Protokolls von Robert Schuster mit der Bitte die darin erwähnten Mängel weitgehendst abzustellen<sup>5</sup>. Der Bericht Schusters kam der Gauleitung offensichtlich gelegen. Es ist sogar möglich, dass die Schuster zu seiner damals sehr offenen Kritik angeregt hat.

Wer war nun dieser Robert Schuster? In dem Schriftstück werden nur seine NS-Ämter erwähnt: Parteigenosse und SA-Oberscharführer. Sein Zivilberuf war Volksschullehrer. Er unterrichtete in Heilbronn an der Karlsschule, war am 9. August 1894 in Wannweil geboren und um 1930 mit seiner Familie (Ehefrau und vier Kinder der Geburtsjahrgänge 1919 bis 1928) nach Heilbronn gezogen. Er wohnte in der Pfühlstrasse 86 im ersten Stock. Die Wohnung wurde bei dem Luftangriff am 4. Dezember 1944 zerstört. Die Familie verließ daraufhin vermutlich Heilbronn. Sie zählte nicht zu den bekannten Opfern des Angriffs, ist aber später in Heilbronn nicht mehr nachweisbar<sup>6</sup>. Es ist denkbar, dass die Familie wieder in ihren Herkunftsort bei Wannweil zurückgekehrt ist. Beruf und Alter von Robert Schuster passen sehr gut zu den Beobachtungen im badischen Raum. Auch die dortigen Einsatzleiter waren sehr oft Volksschullehrer der gleichen Alterstufe (Geburtsjahrgänge 1890 bis 1900), die meist in ihrer Eigenschaft als Inhaber von Führungspositionen in der SA oder NSDAP diese Aufgaben zugewiesen erhalten hatten.

Aufmerksamen Lesern werden vielleicht einige Passagen in dem Bericht von Robert Schuster bekannt vorkommen. Bereits anfangs 1961 veröffentlichte Wilhelm Steinhilber den Aufsatz „die Heilbronner Schanzkommandos im Herbst 1944“<sup>7</sup>. Einige Stellen darin schildern Dinge, die auch bei Schuster vorkommen, zum Beispiel die Heimsendung von drei Männern, deren Häuser beim Luftangriff vom 10. September 1944 Fliegerschäden erlitten hatten, das Durcheinander auf dem Bahnhof Müllheim und vor allem der Todesfall mit einer Rangierlokomotive im Bahnhof Mühlhausen. Andere Mitteilungen von Steinhilber müssen ganz eindeutig aus anderen Quellen stammen, wie der Tod des Magazinverwalters Karl Gürtler durch den Sturz in den Rhein-Rhone-Kanal. Ob das nun wirklich ein *doppeltes Unglück* beim gleichen Transport war wie Steinhilber formuliert, erscheint mir jedoch fraglich. Es hat eher den Anschein, als ob Herrn Steinhilber Berichte über verschiedene Transporte oder Teile von Transporten in eine gemeinsame Darstellung eingeflossen sind. Während es sich bei dem Protokoll von Robert Schuster um ein zeitgenössisches Dokument handelt, das auf einen sehr engen Zeitraum zu datieren ist (18. September – 3. Oktober 1944), sind die Quellen von Steinhilber nuschwer zu verfolgen. Er selbst gibt das Stadtarchiv Straßburg an. Es ist zwar durchaus möglich, dass eine von drei Ausfertigungen des Schreibens des Verbindungsführers Michelfelder auf

4 GLAK 465d/53.

5 GLAK 465d/53.

6 Die persönlichen Daten von Schuster verdanke ich der freundlichen Mitteilung des Stadtarchivs Heilbronn.

7 Wilhelm Steinhilber: Die Heilbronner Schanzkommandos im Herbst 1944, in: Schwaben und Franken, Heimatgeschichtliche Beilage der „Heilbronner Stimme“, 6. Jg., Nr. 12 v. 27. 12. 1961, S. 3–4.



Umwegen in das Stadtarchiv Straßburg gelangte. Steinhilber hat aber mit Sicherheit auch andere Quellen benutzt, so einen einseitige Bericht des Predigers G. Müller aus Heilbronn-Sontheim, der sich in seinem Nachlass im Stadtarchiv Heilbronn findet<sup>8</sup>. Dieser Bericht bestätigt weitgehend die Aussagen von Schuster, er erwähnt zum Beispiel den Rangierunfall in Mühlhausen, aber nicht den tödlichen Sturz in den Kanal. Das mit Maschine geschriebene Blatt trägt das handschriftlich geschriebene Datum vom 19. 12. 1959. Dieses Datum kann auch sehr gut von Steinhilber ergänzt worden sein, also eine Art Einlaufdatum darstellen. Es gibt auf dem Blatt auch weitere handschriftliche Ergänzungen, die wie nachträgliche Zusätze aussehen, so einen Vermerk über den Tod des Autohausbesitzers Friedrich. Wie man sich in der Frage des Datums auch entscheidet, es gibt in dem Bericht von Müller auch andere Stellen, die für eine spätere Entstehungszeit vielleicht nach Monaten oder Jahren sprechen. Verdächtig ist schon der Eingangssatz: *Soviel ich mich erinnern kann, hatte unser Einsatz zum Schanzen mit dem Volkssturm nichts zu tun*<sup>9</sup>. Die beiden Dinge konnten auch gar nichts miteinander zu tun haben, denn am 10. September 1944 gab es noch gar keinen Volkssturm. Ähnlich auffällig ist die folgende Passage: *Als ich den Einrückungsbefehl hatte, sprach ich telefonisch mit Herrn Trölsch wegen meinem Blasenleiden. Dann sagte er: Sie können ohne Sorge sein, Sie bekommen da, wo sie hinkommen ein warmes Bett! Was kam es damals auf eine Lüge an?!<sup>10</sup>* Hier ist vor allem das Wort „damals“ auffallend.

Der Bericht von Robert Schuster ist nicht nur zeitgenössisch, er zeichnet sich auch durch eine erstaunliche Offenheit und Lebendigkeit aus. Wiederholt werden wörtliche Zitate eingeschoben. Darin unterscheidet er sich auch von den Berichten der badischen Lehrer zum gleichen Thema. Er ist ein in seiner Art einmaliges Dokument aus einer schweren Zeit.

#### Abschrift!

*Es erscheint auf Vorladung der Parteigenosse Robert Schuster SA-Oberschaarführer wohnhaft in Heilbronn, Pfühlstrasse 86 und erklärt unter dem Anfügen, die Angaben jederzeit beedigen zu können, folgendes:*

*Am 10. September 1944 fuhr ich als Führungskraft mit einem Transport Heilbronner Arbeitskräfte für den Westwall im Sonderzug 19.30 Uhr von Heilbronn ab. Der Transport lief über Eppingen – Bruchsal – Germersheim – Landau. Der Transport wurde von Landau aus jenseits des Rheins nach Süden geleitet über Hagenau – Straßburg – Schlettstadt. In Schlettstadt erfuhren wir, daß die Bahnlinie durch Fliegerangriff zerstört war. Der Zug blieb daher die Nacht über in Schlettstadt liegen. Am nächsten Morgen wurde der Transport über Straßburg – Kehl – Offenburg zurückgeleitet und nach Freiburg geführt. In Freiburg erfuhren wir, daß die vorgesehene Weiterfahrt wieder infolge der Zerstörung von Bahn-*

8 StadtA Heilbronn Nachlass Steinhilber Nr. 48.

9 StadtA Heilbronn Nachlass Steinhilber Nr. 48.

10 StadtA Heilbronn Nachlass Steinhilber Nr. 48.



geleisen nicht möglich sei; außerdem erhielten wir Kenntnis von dem am 10. 9. auf Heilbronn erfolgten Fliegerangriff. Dadurch entstand bei den Männern des Transportes schon eine gewisse Unruhe und der Wunsch, nach Heilbronn zurückzukehren. Der Transportleiter, Sturmführer Mayer, hat sich mit der Kreisleitung Heilbronn in Verbindung gesetzt und von dort die Bestätigung über den Angriff erhalten, außerdem die Anweisung, daß drei total geschädigte Männer unverzüglich nach Hause zurückkehren können. Der übrige Transport sollte an die Arbeitsstelle geleitet werden. Die Männer haben sich mit diesem Entscheid zufrieden gegeben. Der Bahnhofsoffizier in Freiburg eröffnete uns, daß wir bei Müllheim eingesetzt werden sollten. Am Dienstag früh um 4.30 Uhr wurde der Transport weitergeleitet, und zwar über Altbreissach – Neubreissach. Bei Banzenheim gerieten wir in einen Fliegeralarm. Der Zug wurde geräumt, die Männer begaben sich in Deckung in den Wald. Der Zug selbst wurde beschossen, die Lokomotive zerstört. Zwei Züge vor uns und vier hinter uns wurden ebenfalls so beschädigt, daß sie die Fahrt nicht mehr fortsetzen konnten. Die Männer wollten begreiflicherweise von der Stelle weg, da wir uns in völlig freiem Gelände befanden, eine Verpflegung und Unterkunft für die Nacht demzufolge nicht vorhanden war. Der Bahnbeamte eröffnete uns, daß er noch mit dem Eintreffen einer Maschine und dem Abtransport des Zuges rechne. Es wurde vereinbart, daß wenn gegen Mittwoch früh 3 Uhr ein Weitertransport nicht erfolgen würde, die Arbeitskräfte zu Fuß nach Müllheim geführt würden. Tatsächlich war bis in die Morgenstunden keine Maschine zur Verfügung, so daß gegen 4 Uhr abmarschiert wurde. Die nicht marschfähigen Männer wurden beim Zug zurückgelassen. Infolge der unterschiedlichen Marschfähigkeit der Männer und der zum Teil sehr hinderlichen Ausrüstung zog sich die Kolonne immer mehr auseinander. Ich marschierte als Führungskraft am Schluß der Kolonne. In Müllheim traf sich wieder der ganze Transport. Um ½9 Uhr meldete Kamerad Krauter und ich den Transport beim Kreisleiter. Der Kreisleiter schrie uns sofort an: „Was wollen Sie überhaupt hier? Ihr Transportführer ist ein Scheißkerl! Wenn ich ihn da hätte, würde ich ihn sofort aufhängen! Wenn Ihr etwas wäret, hättet Ihr Euch sofort an die Front begeben!“ Meine Bitte um Verpflegung für die Männer wurde mit der Bemerkung abgetan: „Ich habe für Euch nichts zu fressen!“ Er erklärte sich dann bereit, die Gauleitung in Straßburg anzurufen, wir sollten in einer Stunde wieder vorbeikommen, dann würden wir erfahren, wo wir hinkämen. Als ich mich nach einer Stunde wieder zu ihm begab wurde ich vom Reichspropagandaleiter dahingehend unterrichtet, daß keine Verbindung zu Straßburg herzustellen sei, wir sollten warten. Gegen ½1 Uhr kam der Kreisleiter aus der Kreisleitung und fuhr ohne von uns Notiz zu nehmen ab. Später trafen wir einen Hauptmann Stahl, der dem Kameraden Krauter persönlich bekannt war und der sich bereit erklärte, unseren Männern wenigstens warmen Kaffee zu geben. Um ½4 Uhr kam der Kreisleiter wieder und sagte uns – von jetzt ab in einem ruhigeren Ton –, daß er in der Zwischenzeit mit Straßburg gesprochen habe. Die Sache verhalte sich doch etwas anders wir würden am Abend mit dem Zug nach Mühlhausen transportiert und dort von der Kreisleitung übernommen werden. Abends erhielten wir eine warme Verpflegung durch die



Kreisleitung. Für 20 Uhr war die Abfahrt vorgesehen. Gegen 20 Uhr kam ich mit Kamerad Krauter auf den Bahnhof. In der Zwischenzeit waren verschiedene Männer vom Arzt als untauglich ausgemustert und nach Hause geschickt worden. Auf dem Bahnhof herrschte ein furchtbares Durcheinander. Sämtliche Zugänge waren verstopft, die Bahnsteige waren unbeleuchtet, irgendwelches Führungspersonal der Kreisleitung oder der Bahn war nicht vorhanden. Es war auch nicht zu erfahren, auf welchem Bahnsteig der Zug nach Mühlhausen abgehen sollte. Etwa gegen 21 Uhr fuhr ein Zug vollbesetzt in Müllheim ein. Es folgten nun verschiedene sich widersprechende Befehle „Heilbronn soll einsteigen“ – „Heilbronn soll nicht einsteigen“. Schließlich war es so, daß ein Teil unseres Transportes eingestiegen war der andere Teil sich bei Abfahrt des Zuges sich noch auf dem Bahnsteig befand. Der Transportleiter und Kamerad Krauter sind mit diesem Zug abgefahren. Ich verblieb bei den zurückbleibenden Männern. Der Fahrdienstleiter, den ich daraufhin aufsuchte, teilte mir mit, daß wahrscheinlich noch ein Zug kommen würde mit dem ich meine Männer nach Mühlhausen bringen könnte. Ein Uffz. der Bahnstreife eröffnete uns, daß wir im Falle eines Alarms den Bahnhof zu verlassen hätten, ein Unterkommen sei für uns für diesen Fall jedoch nicht vorhanden. Gegen 23 Uhr fuhr der in Aussicht gestellte Zug ein, in den ich einen Teil der Männer verladen habe, ein weiterer Teil musste jedoch in Müllheim zurückbleiben, weil der Zug schon bei der Einfahrt voll gewesen ist. Mitten in der Nacht kamen wir bei völliger Dunkelheit und strömendem Regen auf dem Güterbahnhof in Mühlhausen an. Entsprechend dem Befehl der Gauleitung, daß wir von der Kreisleitung Mühlhausen übernommen werden sollten, versuchte ich, mit meinen Männern den Bahnhof zu erreichen. Infolge der völligen Dunkelheit geriet einer der Männer unter eine Rangierlokomotive und wurde getötet. Ich begab mich zunächst zu dem Bahnhofsoffizier, der mir eröffnete, ich müßte mit meinen Männern sofort weiter nach Belfort fahren. Meine Einwendung, daß ein Transportangehöriger überfahren worden sei, wurde mit dem Bemerkungen abgetan: „Das macht gar nichts, hier verrecken noch viele“. Als ich mich auf den Befehl der Gauleitung berief, daß ich mich bei der Kreisleitung Mühlhausen zu melden habe, stellte er eine Verbindung mit der Kreisleitung her, die mir ebenfalls den Auftrag gab, sofort wieder die Männer zu verladen und nach Belfort weiterzufahren. Um 8 Uhr kamen wir in Belfort an, wo wir von einem badischen politischen Leiter in Empfang genommen wurden. Dieser erklärte uns, daß wir noch ein Stück zu marschieren hätten und wies uns in die Richtung nach Charlesvillars<sup>11</sup>. Die Strecke, die wir zurückzulegen hatten, betrug 7km. Unterwegs begegneten uns Soldaten, die von der Front zurückkamen und unsere Männer dadurch ungünstig beeinflussten, daß sie erklärten: „Schmeißt doch Eure Sach weg, Ihr kommt doch nie mehr zurück“. Durch diese Bemerkungen und die mangelnde Verpflegung – außer dem erwähnten warmen Abendessen in Müllheim hatten wir nichts mehr erhalten – sank die Stimmung. In Charlesvillars meldeten wir uns bei dem Unterabschnittsleiter, der uns mit den Worten begrüßte: „Was wollt Ihr überhaupt hier? Wir kommen ohne

11 Vermutlich Chalonvillars westlich von Belfort.



*Euch aus, macht daß Ihr heimkommt“. Später wurde er etwas ruhiger und sagte, daß er höchstens 150 Mann benötige und daß er mit den anderen nichts anfangen könne. Am Donnerstag gegen 17 Uhr fand ein Appell statt, bei dem sich ein Teil der Männer krank meldete. Ich wurde mit der Führung des Heimtransportes beauftragt. Am Donnerstag abend erhielten wir zum erstenmal wieder eine warme Verpflegung. Am Freitagfrüh marschierte ich mit meinen Männern nach Essert, wo die Kranken von einem Arzt untersucht wurden. Dort fanden sich noch andere Kranke von anderen Kreisen ein, die ich geschlossen zurückführen sollte. Ich versuchte, von der Unterabschnittsleitung eine Liste der von mir zu betreuenden Männern und einen Fahrbefehl zu erhalten. Es wurde mir erwidert, ich solle sehen, wie ich meine Leute über den Rhein bekomme. Auf meine Bitte um Verpflegung erhielt ich zur Antwort: „Ich bin froh, wenn ich meine Leute verpflegen kann, Kranke brauchen überhaupt nichts zu fressen. Seht zu, wie Ihr heimkommt“. Die Liste habe ich gegen 18 Uhr doch bekommen und begab mich zu meinen Männern auf den Bahnhof. Gegen 21.30 Uhr fuhr der Zug tatsächlich ab, kam er nur wenige Kilometer weit und wurde später nach Belfort zurückgefahren, angeblich wegen Lok-Schadens. Wir verbrachten die Nacht im Zug. Die von einem Bahnbeamten in Aussicht gestellte Lokomotive mit einem Transport aus Mühlhausen kam nicht, um 8 Uhr morgens musste der Bahnhof geräumt werden. Beim Bahnhofsoffizier erhielt ich die Verpflegungsbescheinigung für meine Männer, und zwar für einen Teller Suppe und für Marschverpflegung für 1 Tag. Dies war das dritte Mal, daß wir innerhalb von 8 Tagen verpflegt wurden. Die Wehrmachtsstreife machte uns auf die Möglichkeit aufmerksam, evtl. mit Lastwagen zurückzufahren. Unser dahingehender Versuch scheiterte jedoch, da sämtliche Lastwagen schon besetzt oder mit Gütern überfüllt waren. Wir begaben uns wieder auf den Bahnhof bzw. an die Verpflegungsstelle und nahmen unsere Marschverpflegung in Empfang. Ich begab mich noch einmal zum Bahnhofsoffizier, um von diesen zu erfahren, ob nicht doch noch ein Zug fahre. Es wurde mir eröffnet, daß tagsüber keinerlei Züge verkehren, weshalb ich wieder zu dem Verpflegungsheim zurückging. Um 11.50 Uhr erhielt ich die Mitteilung, daß doch ein Zug fahren werde, der 12.30 Uhr abfahren sollte. Mit den Männern, die sich um diese Zeit im Verpflegungsheim befanden, bin ich sofort zum Bahnhof aufgebrochen. Unser Abtransport erfolgte dann gegen 12 Uhr.*

*Ich möchte noch nachtragen, daß der Kreisleiter von Müllheim die aufgetauchten Schwierigkeiten auf die Kreisleitung Heilbronn zu schieben versuchte, indem er behauptete die Kreisleitung hätte uns einen Marschbefehl mitgeben sollen in dem das Endziel benannt war.*

*Auf die Wiedervorlesung verzichte ich. Der Inhalt des Protokolls ist mir vom Diktat her bekannt.*

*Im Stenogramm unterschrieben!*

*(gez.) Robert S c h u s t e r*

*z.B:*

*gez. Unterschrift*