

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 18 (1942-1943)  
**Heft:** 39

**Artikel:** Eine Nacht in Wasser und Schlamm  
**Autor:** Niekamp, Herbert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-711563>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

in allen Teilen. Sie ist nur noch eine einzige Lehmmasse. Mit einem Holzstück oder mit dem Seitengewehr befreit der Fahrer die beweglichen Teile der Maschine vom Schmutz, fährt zehn Meter weiter und beginnt dann von neuem mit dem Abkratzen des Lehm. So kommt es, daß für einen Kilometer Fahrt eine ganze Stunde gebraucht wird.

Nicht viel besser hat es der Lastwagenfahrer. Er muß seine ganze Fahrkunst anwenden, nur damit er nicht stecken bleibt und die «StraÙe» verstopft. Mit viel Geschick und Geistesgegenwart schaukelt er seinen Lastwagen durch den Lehmbrei, das Steuerad fest in seinen Händen. Er muß täglich (oder sollte!) bis 500 Kilometer zurücklegen. Bis tief in die Nacht fährt er unaufhaltsam im Lehmbad weiter, pflichtbewußt und unermüdlich in der Erfüllung seines Auftrages. Er weiß, wenn er ausfällt, daß seine Kameraden an der Front in Gefahr kommen können, daß die Munition oder die Verpflegung nach vorn **müssen!** Die Motorfahrer auf den russischen Straßen wissen nach einer Fahrt, was sie geleistet haben; Handgelenk, Kopf und Rücken tun weh, sind steif geworden von der Anstrengung. Kaum ist die Fahrt beendet, geht es von neuem los, unermüdlich jeden Tag. Fahrer und Hilfsfahrer lösen sich ab. Der Hilfsfahrer hat sich daran gewöhnt, auf dem schüttelnden Wagen seinen Schlaf zu finden, er weiß, sein Kamerad schafft es schon. Oft kommt es aber vor, daß beide zwei oder drei Tage oder mehr, kein Auge zudrücken können. Fahren, fahren und nochmals fahren für die Kameraden an der Front. —



Tauwetter im Osten — fußhoch steht das Wasser auf den Straßen.

Zu Beginn der Fahrt schimpfte und fluchte mancher unter den Motorfahrern. Aber das nur anfangs, es gibt sich sehr bald. Jede Aufregung ermüdet, und man kommt dadurch nicht vorwärts. Im Gegenteil, wer sich gleichmütig weiter abplagt, ist weit voraus; und der Schimpfende sieht, wie die Kolonne ihm langsam entschwindet. Alleinbleiben will in dieser Hölle kei-

ner. Der Selbsterhaltungstrieb beflügelt den Schwächsten. Nach einer solchen Fahrt meinen manche: «Schlimmer kann es nicht mehr werden.» Das ist der Trost, den sich der Motorfahrer selbst zuspricht. Aber bisher hat es sich immer gezeigt, daß es für jeden Zustand eine Steigerung gibt, die dann doch wieder überwunden wird. M.

## Eine Nacht in Wasser und Schlamm

Im Osten, 15. April.

Eine Leuchtkugel stieg von der Seite des Feindes hoch und warf für Augenblicke ihr grelles Licht auf die deutschen Stellungen. Wild knallte eine sowjetische Maschinenpistole herüber. Nur ein paar

kurze Feuerstöße, dann lag wieder Stille und Dunkelheit über den Sümpfen. Horchend standen die Grenadiere der Gruppe «Zabel» in den Gräben und warteten auf den Melder des Nachbarstützpunktes, der das Zeichen des Aufbruchs geben sollte. «Diesmal ist die Loslösung verdammt keine Kleinigkeit. Die Russen passen auf wie die Hunde», flüsterte Hannes, der Schütze eins. Er schüttelte sich dabei und trat frierend von einem Fuß auf den andern. Der Bunkerofen lag schon seit einer Stunde zerstört. Drüben, keine 80 Meter weit, hatten die Sowjets sich eingegraben. Jedes Klappern, jedes laute Sprechen mußten sie unbedingt hören. Der Melder kam, und hinter ihm tauchten aus dem Dunkel einer hinter dem andern, die Gruppen des Nachbarstützpunktes, auf. «Waffen und Gerät aufnehmen. Marsch.» Die Gruppe «Zabel» schloß sich an. So löste sich Gruppe um Gruppe vom Feind. Im Gänsemarsch schritt die Kompanie auf einen Trakt zu, wo die Munitionskarren und Panjewagen warteten. Vor allen Dingen hieß es, sich so leise wie nur möglich zu bewegen, damit die Russen gar nicht aufmerksam wurden. Feldflaschen und Kochgeschirr waren vorher schon sorgfältig festgebunden worden. Nur das Schilf und Sumpfgas brach verräterisch unter den Füßen. Die ganze Last der Waffen und Geräte drückte schwer. Mancher Fluch fiel schon auf diesen drei Kilometern. Dann waren sie verladen, und die Panjewagen und Karren zogen an. Querab ging es, den kürzesten Weg zur neuen Stellung,



Nur der Knüppeldamm, der Meter um Meter aus gefällten Bäumen und Aesten erstellt werden muß, vermag den Nachschub an die Kampffront zu sichern.

die hinter einem 60 Meter breiten Fluß sich entlangzog.

Kaum die Hand vor Augen konnte man sehen. Das Wasser floß in Stiefel und Schuhe. Die Räder der Wagen sanken ein. Schiebekommandos ran, um sie wieder herauszureißen. Die Pferde dampften und schnaubten. Peitschen klatschten durch die Luft. Eine furchtbare Wühlerei durch den Moorschlamm begann. In Abständen stiegen Leuchtkugeln hoch, die die allgemeine Richtung zeigten. Da legten die Panjergäule sich nieder. Es ging einfach nicht mehr. Die Pferde ausgespannt. Waffen und Geräte auf ihre Rücken verlastet. Der Karren blieb stehen. Und weiter durch Wasserlachen, die Seen gleichkamen, weiter durch den Schlamm, der bis zu den Hüften reichte, gewatet. Ueber dem Marsch lag ein Schreien, das die Tiere antrieb, ein Fluchen, wenn der Fuß unverhofft in ein Loch trat, und der Körper vornüber der Länge nach den Sumpfboden suchte. Rechts und links dieses teuflischen Weges rief es nach einem Kameraden oder schoß ein Grenadier in die Luft, um für sich und

seine Gruppe, die aus der Richtung noch tiefer in den Moorboden gekommen war, Hilfe herbeizurufen. Freiwillige tasteten vor, die sie herausholten. «Gott sei Dank, daß die Sowjets unser Abhauen nicht bemerkt haben. Jetzt noch ein paar Granaten in diesen Sumpf, dann wäre die Hölle los», rief der kleine Paul seinem Vordermann zu. Und sie kamen durch. Der Sumpf nahm sein Ende. An den lichterloh brennenden Katen eines Dorfes vorbei führte der Weg über einen Reisacker dem Fluß zu. Wasser und Sumpf lagen zurück. Doch hingen nun die Füße auf dem regenaufgeweichten Boden, der sie festkittete. Endlich erreichte die Spitze den Fluß. Alles Halt. Nur jetzt nicht zu lange stehenbleiben. Von vorn kam der Befehl «Fähre nicht fahrbereit. Alles kehrt Marsch. Ueber die sechs Kilometer weite Brücke.» Die Grenadiere fluchten, aber was half's? Kehrt, marsch. Weiter durch den verdammten Dreck. Dieses verfluchte Land.

Der Morgen graute. Sechs Kilometer zur Brücke, sechs jenseits des Flusses in die Stellung. Also zwölf Kilometer als Zugabe.

Erhöhte Marschgeschwindigkeit wurde befohlen. Von der Seite meldeten Sicherungsgruppen sowjetische Reiter. Das konnte ja noch nett werden. Jetzt dazu auch noch die Russen. Der Schweiß lief in die vom Sumpfwasser nassen Kleider. Keuchend ging der Atem der Grenadiere. Einige faßten den Schweif der Pferde oder die mitgekommenen Karren und ließen sich ziehen. Die Füße hingen wie Blei und wollten nicht mehr. Doch der Wille, die Pflicht rissen sie wieder hoch. Dieser Marsch kostete die letzten Fünkchen Willen und Kraft und forderten den ganzen Kerl. Aber die Grenadiere bewiesen diesen Willen, diese Kraft. Und die Brücke wurde erreicht. Als die letzten davorstanden, schossen die Sowjets schon herüber. Doch waren sie zu spät gekommen. Die neue Stellung hinter dem Fluß gab ihnen die Antwort. Ruhe erwartete nicht die Grenadiere. Die Posten mußten gestellt, die Waffen eingeschossen werden. Die Kette der Abwehrfront des Kubanbrückenkopfes schloß sich von neuem.

Kriegsbericht Herbert Niekamp, PK.

## Panzerwerkstattkompagnien

(-g.) Deutschen Presseberichten von der Ostfront zufolge soll die unfreiwillige Winterkampfpause in erster Linie auch dazu benützt werden, um so weit als möglich das rollende Material zu überholen. Da werden vor allem die Panzerwerkstattkompagnien Arbeit bekommen. Der eigentliche Einsatz dieser technischen Einheiten ist jedoch nicht nur während der Kampfpausen vorgesehen, sondern sie folgen als mobile Kompagnien unmittelbar den operierenden Panzerverbänden, um die einzelnen Panzerkampfwagen laufend reparieren und überholen zu können.

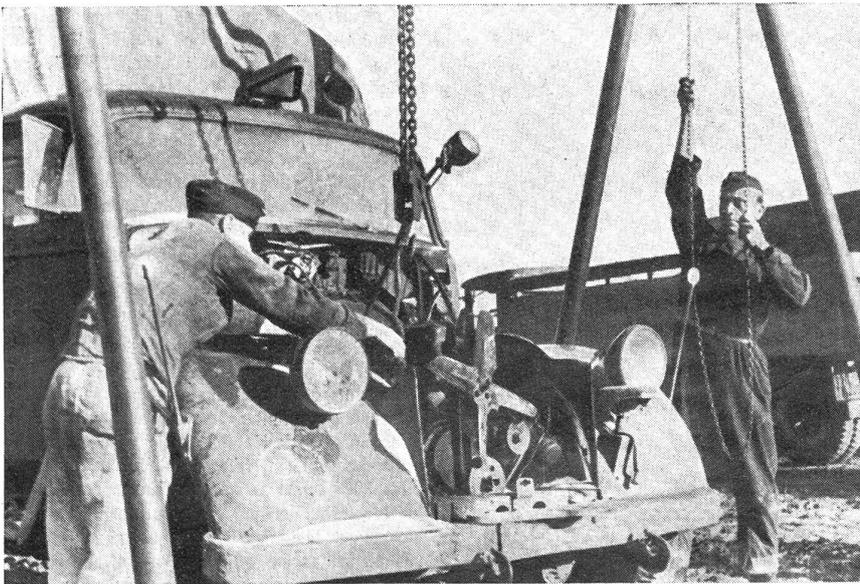
Bei einem Bewegungskrieg, der sich in einem großen Raume abspielt, ist die Beanspruchung der Panzerkampfwagen als

Folge der großen Marschleistungen erheblich. Wird dazu auf schlechten Straßen oder im staubigen Gelände gefahren, so muß mit einem gesteigerten Verschleiß der Motoren und Laufwerke der Panzerkampfwagen gerechnet werden, bei einem Einsatz auch noch mit Beschufschäden. Instandsetzungen an Ort und Stelle durchzuführen, ist Aufgabe der Panzerwerkstattkompagnien. Sie müssen die durch normalen Verschleiß oder durch Feindeinwirkung eingetretenen zeitweiligen Ausfälle wieder beheben. Daß die Panzerwerkstattkompagnien in der Lage sind, allen Anforderungen gerecht zu werden, haben sie beim Einsatz in der Sowjetunion bewiesen, die Gefechtskraft der deutschen

Panzerregimenter wurde durch Tausende von Marschkilometern und bald sechs Monate Kampf nicht erschöpft.

In der Panzerwerkstattkompagnie ist es mit Hilfe hochwertiger Spezialfahrzeuge und leistungsfähiger Maschinen möglich, auch schwierigere Facharbeiten unmittelbar an der Front rasch auszuführen. Hierfür stehen technische Hilfskräfte mit großer Betriebserfahrung und eingehender Heimatschulung (Maschinenschlosser, Getriebeschlosser, Dreher, Schweißer, Panzerspezialisten, Waffen- und Nachrichtenmechaniker, Elektroschlosser) zur Verfügung.

Zur Durchführung der Instandsetzung kommen die Panzer zur Panzerwerkstattkompagnie und verlassen sie erst nach einer gründlichen Generalrevision. Motor, Getriebe und Laufwerk müssen mit modernen Hilfsmitteln in kurzer Zeit instandgesetzt oder ausgewechselt werden. Einschufstellen in der Panzerung werden behoben, hochwertige Paßarbeiten an Zahnradern, Lagern oder Lenkgetrieben durchgeführt. Um alle Reparaturen ohne Wartezeit durchführen zu können, werden im Train der Panzerwerkstattkompagnie die zum Instandsetzen notwendigen Ersatzteile oder Austauschgeräte mitgeführt. Mit Hilfe dieser Teile wird es ermöglicht, daß ein Panzer, der beispielsweise mit einem Motorschaden eingeliefert wird, nach Austausch des Motors die Werkstatt innerhalb kurzer Zeit wieder verläßt. Die Panzerwerkstattkompagnie ergänzt fehlende Teile ständig aus den hinter der Front befindlichen großen Panzerersatzteillagern. In großen Hallen ausgebreitet lagern hier die verschiedenen Teile: Motoren, Getriebe, Ketten, Laufwerksteile und vieles anderes, nach Typen geordnet. Für ihre Aufgabe vorbereitete Lagerverwalter sorgen für die Bereitstellung der Ersatzteile, beraten die Truppe und tragen für rechtzeitigen Nachschub aus der Heimat Sorge.



Werkstattarbeiter beim Ausbau des Motors eines geländegängigen Mannschaftstransportwagens.