

Wolfgang Lehmann

Ein Pelzmützentransport

Vor 70 Jahren, am 31. Januar 1947, setzte sich in Frankfurt an der Oder ein langer Güterzug aus Viehwaggons in Bewegung, in dem hunderte Männer und Jugendliche eingepfercht waren. Darunter war auch ich, damals 16 Jahre.

Sie stammten aus den Sowjet-KZ Jamlitz und Ketschendorf, wo sie nach einer Untersuchung durch sowjetische Militärärzte ausgesucht worden waren. Sie bestand darin, daß kurz in eine Pobacke gekniffen wurde.

Das Lager Ketschendorf, aus dem ich kam, war von den Sowjets Ende April 1945, vor Ende der Kampfhandlungen, in der Wohnsiedlung der Reifenwerke Fürstenwalde eingerichtet worden. Sie war Anfang der vierziger Jahre bezogen worden und war für etwa 500 Bewohner gedacht. Im Höhepunkt der Belegung, Mitte 1946, befanden sich mehr als 10.000 Gefangene darin. Davon waren 315*, das entspricht etwa drei Prozent, ausgesucht worden. Bei einem Zwischenaufenthalt in Brest-Litowsk, an der polnisch-russischen Grenze, wurden davon nach einer medizinischen Nachuntersuchung 92 nach Deutschland zurückgeschickt, jedoch nicht entlassen, sondern in andere Sowjet-KZ, z. B. Buchenwald, eingeliefert.

In ‚meinem‘ Viehwaggon gab es an den Stirnseiten in etwa 50 cm Höhe jeweils eine Bretterlage, auf denen Männer lagen. Da wir etwa 40 Personen im Waggon waren, hatten nicht alle Platz darauf. So saß ich auf dem Waggonboden an der Längswand, immer mit angezogenen Beinen. Wegen der Enge konnte ich die nicht ausstrecken. In Ketschendorf hatten wir nach der Absonderung von den anderen Gefangenen Winterbekleidung erhalten, darunter eine Pelzmütze, wovon später der Name Pelzmützentransport abgeleitet wurde, und einen Luftwaffenmantel, der mir viel zu lang war, bei 1,62 m, mir aber jetzt gut tat, denn ich ihn wickelte ich mich ein wie in ein Schneckenhaus. Ich hatte dafür meinen dicken Stoffmantel hergeben müssen, den ich, zu meinem Glück, bei meiner Verhaftung am 24. Oktober 1945 in meinem Heimatort Großräschen mitgenommen hatte. Auf ihn hatte ich liegen können, denn in Ketschendorf gab es in dem Keller, in dem ich einziehen konnte, nachdem ich in der ersten Zeit auf der Betontreppe zum Keller schlafen mußte, nur eine Bretterlage in etwa 1 m Höhe. Matratzen, Strohsäcke oder Bettzeug gab es nicht. Jungen, die im Sommer verhaftet worden waren, also nur dünne Sommerkleidung an hatten, bekamen bald durchgelegene Stellen an den Beckenknochen. Wenn es jemand wegen zu großer Schmerzen nicht mehr aushalten konnte, mußten sich alle

AUSGEWÄHLTE TEXTE

umdrehen, denn wir lagen ‚gepackt‘ wie Ölsardinen alle auf einer Seite, die Beine leicht angezogen.

Bald nach unserer Anfahrt fing man an nachzudenken, wo die Fahrt wohl enden könnte, denn gesagt hat man uns das nicht. Schon im Lager gab es immer wieder Gerüchte, die ‚Parolen‘ genannt wurden. Jetzt wurde gemunkelt, wir würden zur Oderregulierung gebracht werden, worunter ich mir nichts vorstellen konnte. Als die Fahrt immer weiter ging, hieß es, wir kämen nach Ostpreußen, um dort im Frühjahr die Felder zu bestellen (nach deutscher Gründlichkeit muß ja Ordnung sein), denn wir wußten ja alle um die Vertreibung der dortigen Menschen durch die Sowjets und Polen.

An den Zwischenaufenthalt in Brest-Litowsk habe ich keinerlei Erinnerungen. Auf der Weiterfahrt durch die Sowjetunion gab es nur einen längeren Halt in Moskau, wo wir in einem Bad uns waschen konnten. Während der Zeit wurde unsere Kleidung ‚entlaust‘, d. h. einer Heißluftbehandlung ausgesetzt, wodurch Ungeziefer abgetötet werden sollte. Bis zu unserer Ankunft in Sibirien am 7. März 1947* habe ich den Waggon nicht verlassen dürfen.

Außer den schon beschriebenen Bretterlagen gab es noch einen gußeisernen Ofen mit senkrechtem Rohr durch das Waggondach und einen offenen Blechbottich für die Notdurft, beide in Waggonmitte. Außerdem steckte in einer Außenwand eine hölzerne Rinne zu Pinkeln. Fenster gab es keine, aber durch das Loch der Pinkelrinne und durch Ritzen in den Wänden konnten wir Tag und Nacht erkennen.

In unregelmäßigen Abständen hielt der Zug und wir bekamen dann zu essen und zu trinken. Ob es Suppe gab, weiß ich nicht mehr, denn wir hatten ja keine Geschirre dafür, aber an Trockenbrot kann ich mich genau erinnern. Das waren ganz harte Brocken, die man nicht zerbeißen konnte, sondern im Mund aufweichen mußte. Da hatte man lange etwas im Mund. Zum Trinken gab es Tee, aber nur ganz selten, wodurch der Durst immer schlimmer wurde. Wenn ich heute lese, man solle am Tag wenigstens zwei Liter Flüssigkeit trinken, dann ist es verwunderlich, daß wir die 67 Tage Fahrt überlebt haben, denn in dieser Zeit habe ich wohl keine 10 Liter trinken können. Einige finden an, ihren Urin zu trinken. Schließlich leckten wir den Reif an den Wänden ab. Dafür wurde jedem vom Waggonältesten eine bestimmte Fläche zugeteilt. Schließlich bekamen wir sogar Salzheringe, die wir gierig verschlangen, aber den Durst noch verschlimmerten.

Unser Waggonältester hieß Peter Menzer, ein Mensch von adliger Haltung. Er war wohl Offizier in der Wehrmacht gewesen und sprach fließend Russisch. Wer russisch sprach, hatte immer Vorteile, denn diese Leute bekamen irgendeinen ‚Posten‘ zu ihrem Vorteil. Peter war dann im Lager in Sibirien in der Buchhaltung, wie ich es nennen möchte, wo z. B. unsere Löhne bearbeitet wurden. Dann war da noch Benno

AUSGEWÄHLTE TEXTE

Lange, wohl ebenfalls ein Wehrmachtsoffizier mit russischen Sprachkenntnissen. Aus unserem Ketschendorfer Jugendhaus kann ich mich nur an Adolf Lebküchler erinnern, der aus Lemberg stammte und ebenfalls fließend russisch sprach. Ihn habe ich nach der friedlichen Revolution 1989 auf abenteuerliche Weise in Leipzig wiedergefunden. Ebenso fand Herbert Scherner (aus dem Lager Jamlitz) 2002 zu mir, der auf der ganzen Fahrt neben mir gesessen hatte, ohne daß wir unsere Namen kannten, dann aber bis zu seinem Tode 2011 freundschaftlich verbunden waren.

Als wir in Novosibirsk auf dem Bahnhof das Tuten der Lokomotiven hörten, die wie Schiffssirenen klangen, glaubten wir, in Wladiwostock am Pazifik zu sein. Wir hatten ja keine Vorstellung von der unendlichen Weite dieses riesigen Landes.

Endlich wurden am 6. März* die Türen zum Aussteigen geöffnet. Ich fiel sofort vornüber in den Schnee, weil ich wegen des dauernden Sitzens so steif war, daß ich nicht stehen konnte. Sofort schaufelte ich wie wild Schnee in meinen Mund. Die sowjetischen Bewacher trieben uns jedoch hoch und schlugen sogar mit Gewehrkolben auf uns ein, zu unseren Gunsten, den wir wären sonst an dem Schneewasser gestorben. Im Lager trank ich dann mehrere große Blechschüsseln mit Wasser leer.

Etwas mehr als drei Jahre sollte es dauern, bis wir, wieder in Viehwaggons, aber unverschlossen, die Heimreise nach Deutschland antreten durften. Am 1. Mai 1950 rollte der Zug über die Oderbrücke in Frankfurt. Es war für mich, mit nunmehr 21 Jahren, wie ein zweiter Lebensanfang nach meiner Geburt, ohne Lehre, ohne Schulabschluß und ohne Vater, der war seit Februar 1945 als Soldat vermißt und ist es bis heute geblieben.

Aus der Erinnerung niedergeschrieben im Alter von 87 Jahren.

1998 wurde von der Lagergemeinschaft Ketschendorf, die sich sofort nach dem Zusammenbruch der kommunistischen Gewaltherrschaft gebildet hatte, das Buch ‚Die Straße die in den Tod führte‘ herausgegeben. Bearbeitet wurde es auf wissenschaftlicher Grundlage von dem (nicht betroffenen) Historikerehepaar Jan und Renate Linpinski. Es ist längst vergriffen. Da in ihm das Schicksal der ‚Pelzmützen‘ nicht behandelt ist, rief unser Kamerad Werner Teltow auf, unsere Erinnerungen niederzuschreiben. Dem sind 14 Kameraden gefolgt. Das von ihm bearbeitete Buch ‚Pelzmützentransport‘ wurde 2002 ebenfalls von der Lagergemeinschaft Ketschendorf herausgegeben und ist ebenfalls vergriffen.

Die mit * gekennzeichneten Daten stammen daraus.

Die Skizze des ‚Reiseweges‘ ist aus meinen Dokumentationen zu den Ketschendorf-Ausstellungen 2009 in Rimbach und 2011 in Heppenheim entnommen.

Die Aufnahme wurde im Mai 1950 unmittelbar nach meiner Heimkehr vom Fotografen Willy Jockel in Großräschen gemacht.

AUSGEWÄHLTE TEXTE



Aufnahme im Mai 1950
Fotograf Willy Jockel Großräschen

Transportweg zur Zwangsarbeit
nach Sibirien ca. 5000 Bahn-km

