

Meine Begegnungen mit dem T-34/76 mit der Fahrgestellnummer 150 148

Am 13. Juni 1952 , 06 : 00 Uhr am Unteren Bahnhof in Plauen im Vogtland bestieg ich einen LKW Horch H3A und fuhr mit noch 3 jungen Männern , mit denen ich mich für einen freiwilligen Dienst in der Kasernierten Volkspolizei gemeldet hatte nach Gera , meinen künftigen Dienstort .

Ich wurde am folgenden Tag in die damalige C-Lehrabteilung in den Fahrerzug als Kursant eingegliedert . Wir waren damals in diesem Zug 24 Genossen . Zugführer war Oberleutnant Helmut Poppe , der spätere Generalmajor und Stadtkommandant von Berlin von den wir uns noch im Sommer 1952 zum Aufbau der Eggesiner Panzer - Division verabschieden mussten.

Unsere Ausbildung erfolgte , um uns zu Panzerfahrer heranzubilden . C - Lehrabteilung , das war die Panzer - Lehrabteilung . Aber vorerst hatten wir straffe Ausbildung als Infanteristen und es dauerte schon einige Zeit , bevor wir einen Panzer zu sehen bekamen.

Unter einem Schlepptdach am oberen Ende der im so genannten " Türkengraben " gelegenen Kaserne , den zur Kaserne umfunktionierten ehemaligen Zeiss - Werken , standen neben einer so genannten offenen " Maybach - Raupe " abgedeckt die "C - "Geräte . Das waren 4 T-34 / 76 und 6 SU 76 . Die Kampftechnik der C - Lehrabteilung . Aber vorerst noch unseren neugierigen Blicken entzogen . Es war damals ja alles noch " so geheim " : . . .

Wochen vergingen . Wir wurden zunächst mit einigen taktischen Fragen zum Einsatz der Panzer und in der Folge dann mit den taktisch - technischen Daten der Panzer und Sfl vertraut gemacht .

Mit Spannung wurde der erste Parktag , an dem wir die Technik dann zu sehen bekamen, erwartet . Die großen Abdeckplanen wurden von den Fahrzeugen entfernt , die schweren Bleisammler aus der Waffenkammer an die Fahrzeuge geschleppt und von zwei älteren Fahrern eingebaut . Wir bekamen einen ersten Eindruck von der uns erwartenden harten Arbeit bei den Panzern.

Aber zunächst wurden natürlich die Fahrzeuge betrachtet , begutachtet und so manche Kriegsspuren festgestellt . Blessuren , die auf die Härte von aufeinander treffenden Stahl und auch auf die tödlichen Folgen von Abschüssen der Panzer durch deutsche Waffen schließen lassen konnten. Natürlich warf das bei uns jungen Männern auch die Fragen nach den Schicksal der in diesen Panzern bis nach Deutschland kämpfend und auch sterbend gefahrenen Besatzungen auf .

Es erfüllte uns mit Ehrfurcht , aber auch mit einem verpflichtenden Gefühl , diese Waffen im Sinne des Schutzes des Friedens und des Sozialismus beherrschen zu lernen .

Wir strengten uns dem entsprechend an . Es war für uns junge Deutsche ja besonders verpflichtend , diese Waffen des Sieges über den Faschismus besitzen zu dürfen.

So kam auch die Zeit , zu der wir mit der Fahrausbildung und der technischen Ausbildung begannen . Es ging ins Gelände . Mit den Panzern durch die Stadt , die Wiesenstrasse lang, am Unterm Haus vorbei über Langenberg in den Zeitzer Forst hatten wir einen langen Weg zurück zu legen um in das Ausbildungsgelände bei Aga zu gelangen. .

Im September waren dann die Fahrprüfungen auf T-34 und Sfl .

Wer wird Fahrer auf welchen Typ ? Wer bekommt strukturmäßig ein Fahrzeug ?

Die Spannung stieg.. Am Lehrgangsende wurden eine Reihe Kursanten zum

Oberwachtmeister und einige andere nur zum Wachtmeister befördert. Ich gehörte mit meinem Freund Eberhardt Schild von Spannenberg zu den Wachtmeistern . Wir waren zunächst enttäuscht. Aber die unterschiedliche Einstufung ergab sich dadurch , dass die

Oberwachtmeister Panzerkommandanten und die Wachtmeister Panzerfahrer wurden . Das hat uns natürlich dann erfreut , denn wir wollten ja Fahrer werden .Ab 7. Oktober 1952 wurden in der KVP militärische Dienstgradbezeichnungen eingeführt und somit wurden wir zum Gefreiten der KVP ernannt.

Eberhardt und ich , wir bekamen jeder unseren T-34 . Die beiden anderen Panzer hatten bereits ältere Fahrer .

Nun müsste ich sagen , dass jetzt , mit der Übergabe des Panzers meine Begegnung mit der 150 148 begann. Falsch ! Die 150 148 war ein Lehrgefechtsfahrzeug und auf ihn hatte ich bereits etliche Fahrstunden absolviert. Also waren wir uns schon nicht mehr fremd . Dennoch , jetzt war es “ mein Dicker “ . Und den lernte ich auch jetzt erst richtig kennen .

Bei der genaueren Besichtigung des Panzers war auf der linken Seite in Nähe der hinteren Kraftstoffbehältergruppe eine größere Stahlplatte von ca 25 x 40 cm aufgeschweißt . Das lies auf einen schweren Schaden durch Geschößwirkung schließen . Auf der Bugplatte zwischen Kugelblende und Fahrerluke war ein kreisrundes Durchschußloch (auch im Fahrzeuginneren erkennbar) verschweißt worden . Das könnte von einem UK - Geschöß oder einer Panzerfaust verursacht worden sein . Der Turm wies auf seiner rechten Seite deutliche Spuren von gegnerischer Waffenwirkung auf , wobei es allerdings durchaus möglich sein konnte , dass es sich auch um einen mit einem anderen Panzer im Verlauf einer Instandsetzung ausgetauschten Turm gehandelt haben könnte.

Jedenfalls war und ist mir klar , dass allein die beiden sichtbaren und verschweißten Einschüsse Opfer unter den Besatzungen gefordert haben . Ich habe ihrer mit Ehrfurcht gedacht und tue es noch !

Wie schwer es für einen jungen Panzerfahrer werden kann ,wenn man noch unerfahren ist , sollte ich bei meiner übrigens ersten selbstständigen Fahrt in der Kaserne erfahren . Ich hatte im Objekt ca 150 m den Panzer vom Schleppdach in die uns zugewiesene Halle zu fahren. Als ich vom ersten in den zweiten Gang schalten wollte schlug der Schalthebel dieses einfachen 4 - Ganggetriebes derart hart über meinen ausgestreckten rechten Arm zurück , dass ich dadurch eine geraume Zeit froh war , nicht fahren und schalten zu müssen. Es war schmerzhaft , wenn man die Drehzahlen bei diesen einfachen Verschiebezahnradtrieb nicht richtig in Übereinstimmung brachte.

Bis zum Mai 1953 arbeite ich mit der 150 148 als Fahrinstrukteur und Kompaniefahrlehrer und bildete andere Fahrer aus . Dabei war ich selbst noch gewissermaßen “ Lehrling “ und längst nicht perfekt im Fahren . So musste ich erleben , wie ich beim Überwinden eines Konterescarps auf der Hindernisbahn den Panzer mit eingelegten Vorwärtsgang versehentlich rückwärts rollen lies nachdem ich den Motor “ abgewürgt “ hatte und dieser beim rückwärts rollen ansprang . Dieses furchtbar quälende Geräusch werde ich nie vergessen . Es tat mir richtig weh. . Und so etwas passierte mir auch nie mehr. Aber er hat es unbeschadet überstanden. .

Der 8. Mai war in der DDR für uns der “Tag der Befreiung vom Faschismus “. Am 8.Mai 1953 feierten wir noch in der Kaserne in Gera. Am 9.Mai 1953 frühzeitig verlegten wir mit unseren Panzern mit der Eisenbahn mit uns unbekanntem Ziel . Als jüngster Fahrer fuhr ich auf dem Verladebahnhof als letzter mit meinem “Dicken” auf den Wagon.. Da in Doberlug - Kirchhain ein Umspannen der Lok erfolgte und das vordere Ende des Zuges jetzt nach hinten kam , musste ich am Zielbahnhof den Zug als Erster verlassen . Wir waren in Spremberg angelangt ..Als erster unseres Transports fuhr ich die wenigen hundert Meter zu Kaserne in die ich durch zwei Regulierer an der Einmündung zu Forsterstrasse und am Kaserneneingangstor eingewiesen wurde . Ich staunte nicht schlecht , am Tor von Sowjetischen Soldaten begrüßt zu werden . Wo war ich denn ? Die haben mich regelrecht aus

den " Dicken " gezogen und begrüßt . Wir waren die ersten Deutschen die in sowjetischen Panzern in eine noch von der Sowjetarmee (Nachkommando) genutzten Kaserne einführen . Hinter mir kam mein Genosse und Freund bis zu seinem Tod vor 10 Jahren, Eberhard Schild von Spannenberg aus Oberschindmaas bei Glauchau in Sachsen.

Das war am späten Nachmittag des 9. Mai 1952 , Tag des Sieges in der UdSSR. . Es wird mir erst jetzt bewusst , nachdem ich mich mit einem ebenfalls an diesem Tag aus Marienberg abends gegen 21 :00 Uhr eingetroffenen Genossen unterhielt , dass ich damit wahrscheinlich - ich kann es nicht belegen - der erste deutsche Panzerfahrer mit der 150 148 in der Spremberger Kaserne auf dem Georgenberg war .

Noch in der gleichen Stunde , die Panzer in einer Halle abgestellt , die Panzerhauben noch auf den Köpfen und die Pistole 08 am Koppel ging es mit LKW auf ein Dorf in eine Scheune zum Strohsäcke füllen. Wir hatten ja noch nicht einmal Schlafstellen für die Nacht . Das musste alles noch vor Einbruch der Nacht geschehen. Es war abenteuerlich . Erst am folgenden Tag konnten wir uns dann um unsere Panzer und das in ihnen verstaute Gepäck und die Ausrüstung kümmern.

In Spremberg habe ich dann im Fahrerbataillon mit meinem Panzer als Kompaniefahrlehrer Panzerfahrer und Richtschützen ausgebildet., in Nochten mit sowjetischen Tankisten auf dem Schießplatz im Erdbunker gemeinsame Tage und Nächte verbracht und unsere Leute ausgebildet.

Während dieser gesamten Zeit habe ich von meiner Besatzung kaum jemand am Panzer erlebt . Mein Kommandant bereits in Gera war der damalige Unteroffizier Wolfgang Übel aus Adorf im Vogtland. Wolfgang traf ich 1967 in Plauen wieder. Da war er Oberstleutnant und Leiter des "Haus der Armee " , später " Haus der Grenztruppen " . Unser Ladeschütze auf unserem Panzer war Gefreiter Richard Wollmann . Richard sprach besser polnisch als deutsch . Er stammte aus Ostpommern . Ein Kraftpaket und prima Kumpel . Nur an unseren MG -Schütze / Funker kann ich mich nach den Jahren nicht mehr erinnern ..

Dann kam der 17. Juni 1953 mit dem Aufstand in Berlin . An einem frühen Morgen sahen wir aus den Fenstern über die Forster Strasse in den Wald Richtung Ost und sahen uns Sowjetischen Panzern gegenüber. Sie waren über Nacht aus Polen kommend Richtung West dann weiter gezogen . Richtung Berlin .. Ihre Rohre galten nicht uns . Aber es war schon ein eigentümliches Gefühl , die Geschützrohre seiner Freunde auf sich gerichtet zu sehen .

Der 17. Juni 1953 hatte für mich und meinen " Dicken " Konsequenzen . In Spremberg wurde mit 4 T-34 / 76 und 6 SU-76 als Panzerersatztechnik eine so genannte Alarmkompanie zur schnellen Herstellung der Gefechtsbereitschaft gebildet. Mein Panzer wurde Führungsfahrzeug und mein Kommandant und Kompaniechef wurde Unterleutnant Gerhard Mehnert, der zuletzt als Oberst in Leipzig MB III und später als wissenschaftlicher Mitarbeiter tätig war. Es war mein letzter Kommandant mit dem ich auf der 150 148 diente. Es war die Rede davon , dass G. Mehnert als blutjunger Soldat der Wehrmacht im Abwehrkampf noch das Ritterkreuz erhalten haben soll . Er hat T- 34 bekämpft . Jetzt befehligte er selbst T- 34 . Aber vorher hatte ihn die Rote Armee eingesperrt . Lager in Deutschland. . Man sprach von Mühlberg.. Ironie der Geschichte ?

Ende August musste ich meinen Panzer abgeben und ging für zunächst drei Jahre auf die Offiziersschule , die Panzertechnische Lehranstalt der KVP in Erfurt. .

Aber bereits nach zwei Jahren absolvierte ich Erfurt als technischer Offizier im zweiten Offiziersdienstgrad (Leutnant) und wurde ab Anfang November nach Bärenstein in der Nähe von Oberwiesenthal / Erzgebirge in die dortige Instandsetzungskompanie als Panzerinstandsetzungszugführer versetzt. .

In Bärenstein befand sich das zum späteren MSR -7 gehörende Panzerbataillon . Komplet mit T-34/85 aus polnischer Produktion (Gefechtspark) und einigen alten T- 34 / 76 (Lehrgefechtsfahrzeuge) ausgerüstet . An diesen Fahrzeugen gab es noch keine Arbeit. Uns beschäftigten die noch im tiefen Schnee stehenden ca 20 SU 76 die zur Übergabe an die Grenzer vorzubereiten waren.

Als ich aber dennoch eine Inspektion im Park durchführte traute ich bei einem 76 er meinen Augen nicht . Da stand meine 150 148 . Nach zwei Jahren hatte er es von Spremberg / Niederlausitz nach Bärenstein / Erzgebirge geschafft und war früher dort als ich . Mein alter "Dicker " .

Na ja , Zeit für Sentimentalitäten gab 's nicht und ich verlor den Panzer mit der Übergabe der anderen Technik an die Grenze auch aus den Augen.

Im Mai 1956 verlegten wir alles von Bärenstein nach Marienberg / Sachsen . Wir bekamen einen neuen Park , neue Werkstatt , neue Aufgaben. Ich blieb in der Panzerinstandsetzung, wurde Stellvertreter für Technische Ausrüstung der Instandsetzungskompanie und hatte somit mehr zu tun als mich nur um das Panzerbataillon zu kümmern. Dennoch trieb es mich ab und an in den Panzerpark . Und wen finde ich ? Meine 150 148 war wie ich auch in Marienberg angelangt . Und ich glaubte , er wäre mit zur Grenze ab versetzt worden. Das war er aber eben nicht.

Eines Tages im Sommer im Sommerlager in Nochten wurde ich zum Regimentskommandeur befohlen. Er setzte mich darüber in Kenntnis , dass eine Übung bevorstehe , bei der er jeden Panzer benötige. Im Regiment stünde noch ein Panzer , nicht fahrbereit. Ansehen , reparieren! Ich nahm mir einen Panzerschlosser und fuhr zurück ins Regiment. Na ja , da war es meine 150 148 die da nicht fahrbereit im Park in einer Ecke stand.. Irgend so ein Super - Spezialist hatte an der Maschine die Grundeinstellung derart verstellt , dass wir ganz schön zu tun hatten um die Maschine wieder zum Laufen zu bringen . Aber es gelang . Ich rief den Kommandeur an , der Panzer wurde auf die Eisenbahn verladen und ab ging es ins Sommerlager zur Teilnahme an der Übung. Meinen Schlosser und mir brachte es Sonderurlaub ein .

Aber danach , so glaubte ich , trennten sich unsere Wege endgültig. Die 150 148 verschwand aus dem Regiment und damit aus meinem Blickfeld . Ich wusste nicht , wohin er kam. Ich nahm an „er wurde verschrottet . Er war weg..

Im Dezember 1957 wurde ich zur Infanterieschule Plauen als Fachlehrer für Panzertechnik und Panzerfahrerschule versetzt und unterrichtet dort angehende Offiziere in Panzertechnik und Panzerfahrerschule . An der Offiziersschule gab es eine Panzerkompanie mit ausschließlich Lehrgefechtsfahrzeugen . Bei meiner Besichtigung der Ausbildungsbasis und der Panzer finde ich doch tatsächlich die 150 148 wieder und auch den Fahrer , der den Panzer schon in Marienberg fuhr : Unteroffizier Kober. . Na , was soll ich noch groß erzählen . Alte Bekannte haben sich wieder getroffen.

Hat mir der "Dicke" in Marienberg mit der Instandsetzung Sonderurlaub und Lob eingebracht, brachte er mir in Plauen eine Gehirnerschütterung ein. Und das kam so : Ich hatte bei der Fahrausbildung ja ab und an auch die 150 148 als Schulfahrzeug . Und eines Tages im August saß ich wieder einmal neben einen Fahrschüler als dieser über die große Hindernisbahn musste . Es ging den Steilhang hoch. Oben am Kippunkt sah der Fahrer für eine Sekunden nur blauen Himmel und dann als nächstes von oben nur Baumwipfel , Das hat den Junge derart beeindruckt , dass er versäumte, nach abkippen des Panzers und beim Hang abwärts rollen vom ersten in den dritten Gang zu schalten . Er lies den Panzer mit getretenem Kupplungspedal ein Stück hangabwärts rollen und dann kuppelte er plötzlich ein. Da hob es mich aus dem Sitz , meine Stirn knallte gegen die Bugplatte genau auf die Stelle , wo die Leitung der Bordsprechanlage von einer Rohrschelle gehalten wird . Und da ich keine

Kopfhaube trug , bekam ich eine leichte Gehirnerschütterung und eine Platzwunde am Kopf obendrein. Aber es war meine eigene Schuld. Mit dem damaligen Fahrschüler , der später als Oberstleutnant Stabschef im Wehrkreiskommando Werdau war ,stehe ich heute noch gelegentlich in Verbindung..

Ende des Jahres 1958 verlies ich die Offiziersschule als Lehrer.. Seit dem habe ich nie wieder etwas vom Panzer T-34/76 mit der Fahrgestellnummer 150 148 gehört oder gesehen Bis ich am 8. Mai 2011 den T- 34 - Fan H.-Jürgen Voß kennen lernte und er sich über die Fahrgestellnummer 150 148 mit Hilfe der Frau Andreewa vom Deutsch - Russischen Museum Berlin / Karlshorst kundig machte.

Ich war sehr erfreut von ihm zu hören, dass es gelang , durch die Kollegen des Panzermuseum Moskau Herkunft und erste Reise des Panzers zu erfahren . Demnach wurde mein Panzer im August 1942 in Nischni Tagil (Ural) im Panzerwerk 183 gebaut und am 9. September 1942 mit der Eisenbahn nach Wladimirskaja - Gebiet , Station Kosterowo transportiert und dort in die 65. Panzerbrigade eingegliedert..

Wie ich von H.- Jürgen Voß am 31. 07. 2012 erfuhr , hat mein “ Dicker “ an den Kämpfen um Berlin teilgenommen und im Bestand des 11. Korps die deutsche Hauptstadt erreicht .

Was werden wir noch über den Weg des Panzers , und was noch weitaus wichtiger und interessanter wäre , über die Schicksale der mit diesem Panzer verbundenen Menschen erfahren können ?

Es wird sich wohl vieles nicht nachvollziehen lassen . Aber allein schon das Gedenken an die uns unbekannt Menschen , die in diesem Panzer lebten, kämpften und starben , ist es wert, das nieder zuschreiben und in Erinnerung zu behalten .

Für die Bemühungen , mich in in diesem Bestreben zu unterstützen möchte ich mich bei Frau Andreewa , H.- Jürgen Voß , den unbekannt Kollegen des Moskauer Panzer - Museums und weiteren mir nicht bekannten Personen herzlich bedanken .

*Berlin , am 31. Juli 2012
Oberstleutnant a.D. Hans Schumann*