



Beim Stellwerk Ao (Allenstein Ost) stand ein aus Neidenburg gekommener Zug, den alle Insassen, unter Zurücklassen ihres Gepäcks, bei Einsetzen des Beschusses fluchtartig in Richtung Allensteiner Stadtwald verlassen hatten. Die auf dem Bahnhof stationierten Eisenbahn-Flakgeschütze mußten befehlsgemäß gesprengt werden; noch heute sehe ich den verzweifelten Blick des Oberleutnants ...

Von 4.00 Uhr bis 6.00 Uhr hielt ich mich im Stellwerk Aw (Allenstein West) in der Nähe der Brücke Bahnhofstraße – Trautziger Straße auf, als gegen 5.00 Uhr Stellwerksmeister Witt angelaufen kam. Er schilderte aufgeregt, die Russen hätten ihm an der Westrampe die Uhr abgenommen, den in dem bereitstehenden Zug wartenden Frauen Uhren, Schmuck und Ringe. Gleichzeitig beobachteten wir, wie die Baracke des Bahnhofsoffiziers in hellen Flammen stand.

Die sowjetischen Truppen näherten sich dem Bahnhofsgelände von Süden her. Gegen 6.30 Uhr fuhren einzelne russische Panzer von der Bahnhofstraße her auf die hochgelegene Eisenbahnbrücke und beschossen von dort den Rangierbahnhof. Deutsche Truppen besetzten die Trautziger Straße (nördlich des Bahnhofs), das Stellwerk Aw, das Bahnbetriebswerk (Bw) und den Ablaufberg. Bei Tagesanbruch des 22. Januar waren das Empfangsgebäude, die Güterabfertigung und die Bahnhofstraße schon von den Sowjets besetzt. Im Bahnhof standen noch drei Züge:

- Der bereits erwähnte Wehrmachtzug an der Westrampe;
- Ein Zug an Bahnsteig 4, Gleis 6 mit etwa 1400 Personen, darunter 200 Kranken sowie Krankenschwestern aus dem Marienhospital und dem Hindenburg-Krankenhaus;
- Der Hilfszug aus Werkstattwagen in der Nähe des Bw, dem einige Räumwagen angehängt waren, mit 12 Eisenbahnern, vom Hbf, einigen Bw-Angehörigen, dem Lokdienstleiter Senkowski und mehreren Flüchtlingsfamilien.

Von der rund 1000 Mann starken Belegschaft des Bahnhofs waren an der Ostseite bei Stellwerk Ap neben mir nur mehr Zugschaffner Dorsch und Reichsbahn-Obersekretär Schiersching anwesend. Wir beschlossen, wenigstens den Zug mit den Flüchtlingen und den Kranken aus Gleis 6 herauszubekommen und in Richtung Göttkendorf/Wormditt abzufahren, obwohl die Stellwerke schon nicht mehr besetzt waren. Wir versuchten, den Zug mit einer Lok des Bw Tilsit (Lokführer Dost) zu bespannen. Infolge verschneiter Gleise und mangelhafter Fahrwegprüfung durch einen Rangierer entgleiste die Lok gegen 7.30 Uhr bei einer Gleissperre auf Gleis 10. Nun wollten wir den Zug mit einer auf Gleis 11 stehenden, mit einem Eisenbahnponier als Lokführer besetzten Panzerzuglok bespannen. Kaum war sie angefahren, erhielt sie durch einen russischen Panzer von der Eilgutrampe einen Treffer in den Dampfdom und fiel auch aus.

Eine dritte Lok mit Pufferschaden und wenig Dampfdruck wurde von Lokführer Dost und dem zufällig anwesenden Rohrmeister Rohde vom Städtischen Wasserwerk „spitz gemacht“. Ich entsann mich meiner Kenntnisse aus der Ausbildungszeit und stellte vom Stellwerk Aw her die Fahrstraße zum Zug an Gleis 6. Am Stellwerk machte ich eine grausige Entdeckung. Landgerichtsrat Dr. Q., der Führer des örtlichen Volkssturms, unter dessen Befehl wir noch im Dezember 1944 Panzergräben um Allenstein ausgehoben hatten, hatte dort sich selbst, seine Frau und seine beiden neun- und zehnjährigen Kinder erschossen ...

Gegen 10.00 Uhr setzte beim Vorbahnhof Allenstein West und bei Likusen heftiges Artilleriefeuer ein. Soldaten berichteten uns, der Gegner sei aus Richtung Kortau im Vormarsch. Die Abfahrt nach Nordwesten in Richtung Göttkendorf/Wormditt war damit in Frage gestellt. Also beschlossen wir, die Fahrt nach Nordosten in Richtung Rothfließ zu wagen. Wie zwei „gute Geister“ tauchten plötzlich Stellwerksmeister Witt und Kollege Kärner auf Bahnsteig 4 auf. Sie legten vom Stellwerk Ap aus die Weichen zum Umsetzen der Lok auf die Ostseite des Bahnhofs. Um 10.45 Uhr war unser Zug abfahrbereit, erhielt jedoch Beschuß von den auf der Eilgutrampe stehenden Panzern. Lokführer Dost, gerade am Anfahren, hielt sofort an. Ein Melder brachte vom Kompanieführer einer deutschen Kampfeinheit, der unser Treiben beobachtet hatte, die Nachricht, er werde die Panzer durch Granatwerferbeschuß niederhalten. Gesagt, getan. Lokführer Dost konnte endlich um 11.10 Uhr mit Rohrmeister Rohde als Heizer, mir als Transportleiter und Schaffner Dorsch als Zugführer abfahren. Leider erhielt der Zug bei der Ausfahrt noch MG-Feuer, das einem armen Flüchtling das Leben kostete.

Bis kurz vor Rothfließ ging es ohne Halt durch – aber um 13.00 Uhr, 3 km vor dem Bf Rothfließ, war Schluß. Fünf Flüchtlingszügen vor uns hatte der Bahnhof Rothfließ wegen Überfüllung die Annahme verweigert; sie standen auf der Strecke. Ich ging zu Fuß nach Rothfließ, um die Lage zu erkunden. Von den Zügen flehten mich Frauen, die mich an der Uniform als Eisenbahner erkannten, an, endlich weiterzufahren. Auf einigen offenen Wagen bemerkte ich mehrere erfrorrene Flüchtlinge. Im Bahnhof Rothfließ erfuhr ich, daß auch die weiter vorne liegenden Bahnhöfe Bischdorf und Korschen überfüllt waren. Endlich, nach fünf Stunden Warten, ließ uns der Bf Rothfließ um 18.00 Uhr einfahren. Zu allem Überfluß meldete Lokführer Dost noch einen Lokschaaden; und drei Stunden dauerte es bis – gottlob! – der Bahnhof Rothfließ sogar eine Ersatzlok stellen konnte. Denken Sie einmal, lieber Leser in Ihrer warmen Stube, an die Empfindungen der Flüchtlinge und Kranken im Zuge: drei Stunden im Zug bei -15° Außentemperatur, die Heizung fiel aus, nichts zu Essen, die Frauen ohne Nachricht vom

Mann an der Front, die Ungewißheit, ob und wann es weiter ging, und ein „Führer“, der sich in seinem Bunker in Berlin verkroch und auf dem Papier Phantomarmeen hin- und herschob ... Die Zwischenzeit hatte ich zu einem Ferngespräch nach Korschen genützt und den dortigen Aufsichtsbeamten gebeten, wenigstens die Kranken in Korschen versorgen zu lassen, und hatte darüber die Abfahrt „meines“ Zuges verpaßt. Mit einem Leerzug gelangte ich nach Korschen, um dort zu erfahren, daß „mein“ Zug schon vorher, nämlich in Bischdorf, umgeleitet worden war. Später erfuhr ich, daß er über Heilsberg – Zinten nach Königsberg gelangte – nachdem er drei Tage in Deutsch-Thierau gestanden hatte.

In Korschen teilte mir Fahrdienstleiter Buick mit, der Allensteiner Hilfszug sei auch noch herausgekommen. Gegen 3.00 Uhr traf er in Korschen ein. Ihm wurde noch eine Fahrtnummer aus Lötzen angehängt (Lazarettzug), und auch ich ergatterte darin noch ein Plätzchen. Am 23. Januar um 7.30 Uhr ging es weiter über Heilsberg – Zinten nach Königsberg, wo der Zug spät in der Nacht eintraf. Weiter ging es über die noch offene Strecke über Metgethen nach Fischhausen, von wo der Lazarettzug nach Pillau weiterfuhr (Einschiffung der Verwundeten und Kranken). Der Hilfszug traf am 24. Januar 1945 um 10.00 Uhr in Germau ein und wurde entladen; ausgeladen wurden Akten, Büromaterialien, Möbel, Schreib- und Rechenmaschinen des Bw Allenstein, die im Stall des Bahnhofsaufsehers Tietz und im Schuppen eines benachbarten Bauern eingelagert wurden und sicher später beim Russeneinmarsch ein schönes Feuerchen nährten. Ich selbst fand, völlig ausgehungert und übermüdet (fünf Tage war ich auf den Beinen gewesen), eine kräftige Suppe und ein Nachtlager bei Schmiedemeister Grönert in Germau.

Wie es mir weiter erging in Ostpreußen? Chaotisch – hier ein Befehl – da ein Befehl. Am 28. Januar 1945 wurde ich nach Pillau abkommandiert, wo ich mit 17 weiteren Allensteiner Eisenbahnern am 29. Januar um 5.15 Uhr mit einem Räumzug aus Palmnicken ankam. Hier traf ich im Hafen durch Zufall meine Schwester Anna. Sie war mit drei kleinen Kindern acht Tage von Skandau hierher unterwegs gewesen und konnte sich – unter Zurücklassung ihrer gesamten Gepäcks – nach dem Reich einschiffen. Ein Stehplatz auf dem überfüllten Schiff kam ihr nach tagelangem Warten ohne Verpflegung wie ein Lotteriegewinn vor!

Ich selbst wurde mit dem Kollegen Szuzies abkommandiert in die Personalauffangstelle zur Betreuung versprengter ostpreußischer Eisenbahner, die im alten Ostbahnhof in Pillau eingerichtet wurde. Wir erhielten besondere Ausweise, um nicht Gefahr zu laufen, vom Sicherheitsdienst als „Versprengte“ aufgegriffen zu werden, denn Kamerad Heldenklau war unterwegs. Ab 4. Februar 1945 hat-

ten wir im Hafen am alten Kurfürstenbollwerk die Einschiffungen zu überwachen. Und schon am 5. Februar erhielten wir ein neues Kommando: Vom Arbeiter bis zum Oberinspektor wurden wir für mehrere Tage zum Holzeinschlag eingeteilt. Die Kohlenvorräte für Lokomotiven wurde äußerst knapp, und das geschlagene Holz mußte zum Heizen verwendet werden. Abends brachte ein Arbeitszug das Holz zum Lokbahnhof Pillau, wo sich nach und nach große Stapel ansammelten (Anmerkung Wenzel: nur Birkenholz brennt ohne Trocknung – aber im ordentlichen Ostpreußen gab es doch kaum Birkenholz, das „Unkraut des Waldes“, wie mir ein alter Koblenzer Revierförster mal sagte).

Weiter Gustav Wenger: Bis zum 20. Februar 1945 war ich wieder in der Auffangstelle tätig; zahlreiche Eisenbahner aus dem Raum Heiligenbeil/Braunsberg, dem Raum Germau/Neukuhren und auch viele Privateisenbahner der Königsberg-Cranzer Eisenbahn wurden von uns zur Einschiffung oder zur Dienstleistung weitergeleitet. Am 18. Februar 1945 wurden alle Eisenbahner der Reichsbahn-Einsatzgruppe zugeteilt und erhielten Feldpostnummern. Am 20. Februar wurde ich Kurier der Reichsbahndirektion Königsberg und „pendelte“ per Schiff durch eine von einem Eisbrecher gebrochene Fahrtrinne durch das Haff mit Dienstpost zwischen Pillau und dem Befehlszug des Präsidenten im Heiligenbeiler Kessel. Mehrfach fuhr ich per Schiff von Pillau zur Auffangstelle nach Schwerin und zurück. Auf die letzte, mir am 18. April 1945 anvertraute, Kurierpost nach Pillau wartete dort niemand mehr – der Fahrauftrag wurde überholt durch den Absetzbefehl für alle Königsberger Eisenbahner von Schwerin nach Neustadt (Holstein), wo ich das Kriegsende erlebte.