

HUBERT BLÄSI

Operation Colan – Sabotageakte britischer Agenten
im Kraichgau im Februar 1945

Sonderdruck aus:

Christhard Schrenk · Peter Wanner (Hg.)

heilbronnica 5

Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 20

Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte 37

2013

Stadtarchiv Heilbronn

Operation Colan¹ – Sabotageakte britischer Agenten im Kraichgau im Februar 1945

HUBERT BLÄSI

Alle Krieg führenden Mächte des Zweiten Weltkriegs unterhielten Geheimdienste. Ihre Aufgaben bestanden u.a. in der Beschaffung von Nachrichten über den Feind, in der Subversion durch gezielte Falschinformationen (Flugblätter), um Verwirrung zu stiften und die Kampfmoral zu untergraben und in der Ausführung von Sabotageakten zur Unterbrechung der Verkehrsinfrastruktur und der Lähmung von Produktionsanlagen.

Diesen Zielen dienten in Großbritannien ab 1939 je eine Unterabteilung im damaligen Kriegsministerium, im Außenministerium und bei MI6 (Military Intelligence, Section 6). Im Sommer 1940, als die deutsche Invasion Großbritanniens drohte, wurden diese drei Abteilungen zusammengeführt. Die neue Organisation nannte sich „Special Operations Executive (S.O.E.)“, was man mit „Amt für Sondereinsätze“ übersetzen könnte. Die Existenz von S.O.E. wurde aus guten Gründen geheim gehalten; zunächst wurde sie weder dem Parlament noch der Presse gegenüber zugegeben.²

Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs konzentrierte sich die Aktivität von S.O.E. in Europa immer mehr auf die Unterstützung von Widerstandsgruppen in den von Deutschland besetzten Ländern, vor allem in Frankreich, Holland, Belgien, Norwegen, aber auch in Griechenland und Jugoslawien. Im Unterschied zu Deutschland gab es in diesen Ländern starke Gruppierungen, die aktiv im Untergrund durch Sabotageakte und teilweise im offenen Kampf gegen die deutsche Besatzungsmacht agierten. So etwa die *Résistance* in Frankreich und Belgien, das *Bureau Bijzondere Opdrachten* in den Niederlanden, die *Home Front* in Norwegen und die Partisanenbewegungen in Griechenland und Jugoslawien. Überall in diesen Ländern konnten mit Fallschirm abgesetzte Agenten mit „Empfangskomitees“ rechnen und insgesamt begegnete die Bevölkerung auch dann den Agenten mit Sympathie, wenn die Menschen sich nicht aktiv am Widerstand beteiligten. Im Gegensatz hierzu stand die Situation in Deutschland. Offenen Widerstand gegen das Regime gab es nur durch wenige Einzelpersonen und kleine Gruppen. Die Überwachung durch Gestapo und Sicherheitsdienst (SD) und regimetreue „Volksgenossen“ war praktisch lückenlos, und Widerstand leistende Personen und Gruppen konnten zudem nicht mit der Unterstützung, nicht einmal mit einer gewissen Sympathie der Bevölkerung rechnen.

¹ Die im Folgenden geschilderten Operationen beruhen auf der Auswertung der Akten in den National Archives London, Bestand HS6/665 S.O.E. Germany No. 126.

² MACKENZIE, S.O.E. (2000), S. XVII

Selbst Kontaktaufnahmen des deutschen Widerstands zu britischen und alliierten Regierungsstellen, etwa im Vorfeld des Attentats auf Hitler am 20. Juli 1944, begegneten stets starkem Misstrauen, zuweilen auch ausgesprochenem Desinteresse.

Die „Arbeit“ von S.O.E. in Bezug auf Deutschland beschränkte sich deshalb zunächst auf die Gewinnung von Informationen über die militärische und wirtschaftliche Situation, auf die Beobachtung der Kampfmoral der deutschen Truppen und der Moral der Zivilbevölkerung, auf Flugblattaktionen und das Ausstreuen von Gerüchten. Dies geschah in Zusammenarbeit mit dem Amt für psychologische Kriegsführung PWD (Psychological Warfare Division). Das waren auf alliierter Seite die Instrumente dieser Phase des Krieges. Später kam es zu Sabotageakten, um die Produktion von kriegswichtigen Gütern zu behindern oder bedeutende Anlagen der Verkehrsinfrastruktur zu zerstören. Dies vor allem dann, wenn es nicht gelang, Produktionsstätten und Verkehrsanlagen durch Luftangriffe auszuschalten.

Die hier untersuchte Operation der S.O.E. im Spätwinter 1944/45 wirft in zweierlei Hinsicht Fragen auf. Durch den Einsatz von mit Fallschirmen abgesetzten Agenten sollten, wie später im Einzelnen zu zeigen sein wird, die Bahnlinien Bietigheim – Heilbronn und Bietigheim – Illingen durch Sprengung unterbrochen werden. Dieser Auftrag wurde zu einer Zeit formuliert, als der gesamte Verkehr in Deutschland, zumal in Südwestdeutschland, auf Schiene und Straße unter der ständigen und allgegenwärtigen Bedrohung durch die alliierten Luftstreitkräfte lag, in Südwestdeutschland durch die 1st Tactical Air Force und das XIX Tactical Air Command. Es verging in dieser Zeit (Januar bis April 1945) kaum ein Tag, an denen die genannten Bahnstrecken nicht durch *Jabo*³-Angriffe unterbrochen wurden. Warum wurden drei britische Agenten unter hohem Risiko trotzdem auf die beiden Bahnstrecken angesetzt?

Die zweite Frage betrifft die für den Sabotageauftrag gewählte Gegend. Längst waren in der Konferenz von Jalta die zukünftigen Besatzungszonen festgelegt. Heilbronn und Bietigheim lagen in der zukünftigen U.S.-Zone. Außerdem lagen Württemberg und Baden als Operationsgebiet vor der Front der 6. U.S. Heeresgruppe, die zum Zeitpunkt des Sabotageaktes bereits im Elsass und in der Westpfalz stand. Zudem hatten die Amerikaner ihren eigenen militärischen Geheimdienst O.S.S. (Office of Strategic Services) und ein Absetzen von Fallschirmagenten wäre von einem amerikanischen Flugplatz in Ostfrankreich aus im Februar 1945 sehr viel einfacher gewesen, als von einer Basis in Ostengland.

Planung des Einsatzes

Für den Einsatz als Agenten in Deutschland boten sich Personen an, die während der Jahre des Dritten Reiches ins Exil nach England gelangt waren. Die Beherrschung

³ Jagdbomber

der deutschen Sprache, geistige und körperliche Fitness und eine anti-nationalsozialistische Gesinnung waren unabdingbare Grundvoraussetzungen für einen Einsatz als Agent. Mit solchen Agenten arbeitete das S.O.E. in den ersten Kriegsjahren. „Gegen Ende des Krieges wurden die Luftoperationen von England aus [...] alle von so genannten ‚Bonzos‘⁴ ausgeführt – Kriegsgefangenen, die aus dem Zustrom ‚abgezweigt‘ worden waren, bevor die Tatsache ihrer Kriegsgefangenschaft offiziell gemeldet worden war. 54 dieser Männer wurden unter großem Zeitdruck ausgebildet; sie erwiesen sich als brauchbar. Natürlich wurde ihre ‚Arbeit‘ auf relativ einfache Aufgaben beschränkt. Dazu kam, dass es immer ernstzunehmende Beschränkungen der Luftoperationen des S.O.E. gab, die von anderen Diensten ausgingen. [...] Trotz dieser Schwierigkeiten wurden zwischen November 1944 und April 1945 elf Einsätze mit insgesamt 19 Mann durchgeführt. Die Verluste waren gering und neun dieser Einsätze waren zumindest teilweise erfolgreich. Bei keinem dieser Einsätze wurde jedoch Funkkontakt mit ihrer Basis hergestellt.“⁵

Zu den genannten elf Einsätzen zwischen November 1944 und April 1945 zählte der hier beschriebene Einsatz, der unter der Codebezeichnung „Operation Colan“ lief.⁶

Für „Operation Colan“ wurden drei deutsche Staatsangehörige ausgewählt, die allerdings keine typischen Kriegsgefangenen waren. Johann Hoch, der aus Bayern stammte und in München gearbeitet hatte, wurde 1934 als Kommunist verhaftet. Nach drei Monaten im KZ Dachau wurde er zu drei Jahren Haft in Landsberg verurteilt. Auf Bewährung entlassen, floh er nach Russland, wo er in der Landwirtschaft arbeitete. Dort wurde er nach dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht durch die Gestapo verhaftet. Wieder gelang ihm die Flucht, diesmal nach Frankreich; er fand bis zur Besetzung durch amerikanische Truppen Anschluss an die F.F.I. (Forces Françaises de l'Interieur). Der zweite Deutsche, Gerhard Taplick, arbeitete 1939 in einer Schuhfabrik und wurde in diesem Jahr wegen regimefeindlicher Betätigung zu 18 Monaten Haft verurteilt. Nach Entlassung bis zu seiner Einberufung zur Wehrmacht arbeitete er wieder in einer Schuhfabrik. Im Mai 1942 wurde er in Paris von einem deutschen Militärgericht zu acht Jahren Zuchthaus verurteilt, weil er dem französischen Widerstand Waffen verkauft hatte. Im August 1944 – inzwischen war er zu Zwangsarbeit am Westwall eingesetzt – gelang ihm die Flucht zu den vorrückenden Amerikanern. Der dritte Mann, Willi Vonderheidt, war Gelegenheitsarbeiter. 1935 entzog er sich zunächst der Einberufung zur Wehrmacht, wurde 1939 dann doch zur Luftwaffe eingezogen. 1944 desertierte er in Paris und stellte sich den alliierten Truppen.

⁴ Bonzo – Titelfigur einer britischen Cartoon-Serie aus den 1920er Jahren.

⁵ MACKENZIE, S.O.E. (2000), S. 712

⁶ Alle Fakten stammen aus den Originalunterlagen aus den National Archives London, Bestand HS6/665 S.O.E. Germany No. 126.

Die Agenten mussten eine Verpflichtung unterschreiben, in der auch ihre Bezahlung vereinbart wurde. Die „Operation Colan“ wurde sorgfältig und bis in alle Einzelheiten vorbereitet. Beim sog. „Briefing“ der Agenten wurde das Ziel ihres Auftrags genau beschrieben: „Die zweigleisigen Eisenbahnlinien Bietigheim–Heilbronn und Bietigheim–Illingen sind durch möglichst gleichzeitige Entgleisung von Zügen zu unterbrechen“. Als mögliche Angriffspunkte für die Strecke Bietigheim–Heilbronn wurden genannt:

„1. Ein Punkt zwischen den Stationen Besigheim und Walheim, wo die westlichen Ufer von Enz und Neckar ziemlich steil ansteigen; 2. Die Eingänge des Tunnels zwischen Kirchheim und Lauffen, weil dort die Geländeeinschnitte für einen Anschlag geeignet sind; 3. Eine Stelle 1 km südlich des Bahnhofs von Nordheim, weil die Bahnlinie dort durch einige Einschnitte geführt ist, die sich ebenfalls für Anschläge eignen; 4. Der Rundlokschuppen in Heilbronn-Böckingen, der sich für einen Angriff mit Sprengmitteln eignet; gegebenenfalls könnte, falls die Zeit reicht, eine Lokomotive so gesprengt werden, dass sie in die Grube der Drehscheibe stürzt.“

Für die erstgenannte Strecke waren die Agenten Hoch und Taplick, für die zweite Strecke Vonderheidt vorgesehen. Es war geplant, die Agenten bei der ersten günstigen Gelegenheit zwischen dem 17. Februar und dem 5. März 1945 mit dem Fallschirm beim Kartenreferenzpunkt 862581, 400 m westlich des Hartwalds abzusetzen.⁷

„Der nach Südosten zu gelegene Wald bietet reichlich Möglichkeit, sich zu verstecken, und es ist daran gedacht, dass sie ihre Fallschirme und ihre Springerkombination dort vergraben.“ Weiter ist aus den „Briefing“-Unterlagen zu ersehen, dass Treffpunkte und Zeiten festgelegt waren, um den Weg der Agenten zu ihren jeweiligen Zielen sicher zu stellen. Besondere Bedeutung für die Auftraggeber hatten folgende Faktoren:

„a) Die günstigste Stelle für die Entgleisung, z.B. Tunnels, Kurven, Geländeeinschnitte und Steigungen; b) Zeiten, zu denen Züge im frühen Teil der Nacht vorbei fahren; c) Wachposten und Patrouillen; d) Bodenbeschaffenheit und Vegetation, die bei Annäherung an und beim Abmarsch vom Ziel ausgenutzt werden können.“

Auch genaue Anweisungen für die Anbringung der Sprengladungen wurden gegeben. Der gesamte Auftrag einschließlich des Rückzugs sollte in deutscher Heeres- oder Luftwaffenuniform durchgeführt werden. Die notwendigen Dokumente (Soldbuch, Marschbefehl, Reichskarten für Urlauber, Fahrschein) waren vorbereitet.⁸ Schließlich wird die Ausrüstung der Agenten beschrieben. Vom deutschen Militärmantel bis zum Rasierapparat, vom Fernglas und Thermometer bis zu den Benzdrine-Tabletten⁹ war an alles gedacht. An Sprengmitteln sollte jeder Agent eine

⁷ Nördlich von Eppingen-Mühlbach; vgl. Karte S. 329

⁸ S.O.E. unterhielt eine eigene Abteilung, die sich nur mit der Herstellung gefälschter Dokumente beschäftigte.

⁹ Aufputschmittel, das heute unter der Bezeichnung Amphetamin bekannt ist.

In dieser Gegend zwischen Eppingen und Mühlbach sprangen die drei Agenten in der Nacht vom 22. auf 23. Februar 1945 ab. Im Hintergrund sind die Häuser von Mühlbach zu sehen.



Die Gegend um den Landeort der Agenten südwestlich von Eppingen auf einer zeitgenössischen Karte.

Sprengladung, Typ Frilford, mitführen, die aus je zwölf einzelnen Sprengsätzen zu je 380 g (insgesamt also etwa 4,5 kg) bestand; die einzelnen Ladungen waren durch Zündschnur verbunden und sollten mit Hilfe der mitgeführten Sprengkapseln und der Zeitzünder (sog. Time pencils) zur Explosion gebracht werden. Zusammen mit der notwendigen Verpflegung betrug das Gewicht, das jeder Agent in einem Beinsack mitführen musste, ca. 18 kg.

Alle drei Agenten sollten sich in die Schweiz zurückziehen. Nach Ankunft in der Schweiz sollten sie sich bei der ersten Militärdienststelle melden und dabei das Stichwort „Jeremias 320“ angeben. Einem Schweizer Abwehroffizier, mit dem sie daraufhin zusammenträfen, sollten sie über alle während ihres Marsches durch Deutschland beobachteten Militär- und Zivilangelegenheiten berichten. „Über die eigentliche Aufgabe in Deutschland dürfen Sie ihm kein Wort sagen.“ Diesen Offizier sollten sie bitten, ihren Freund, Herrn Albrecht, herbei zu rufen. „Sobald dieser Herr Albrecht erscheint, werden Sie ihn fragen: ‚Sind Sie Herr Albrecht?‘ Darauf soll dieser die Antwort geben: ‚Ja, wir waren einmal in Zürich zusammen.‘“

Dieser Herr Albrecht sollte die Rückreise der Agenten nach Großbritannien organisieren. Falls der Rückzug in die Schweiz nicht gelingen sollte, käme auch ein „Durchsickern“ durch die Frontlinie in Frage. Dabei sollten sie sich zu dem britischen oder amerikanischen S-2 Offizier¹⁰ bringen lassen und ihm sagen: „Ich bin (Deckname). Ich habe für Major Rockeby vom Stab der Special Forces eine Mitteilung.“

Es fällt im Übrigen auf, dass die gesamten Anweisungen sowohl in Englisch wie in Deutsch vorliegen, was darauf schließen lässt, dass die Agenten der englischen Sprache nicht oder nur bedingt mächtig waren.

Ausführung des Auftrags

Nachdem der Landeplatz für die „Operation Colan“ (49° 07′ 00″ Nord 08° 54′ 56″ Ost, d.h. 22½ km westlich Heilbronn, 2½ km südlich Eppingen) bereits im November 1944 durch das Air Ministry genehmigt worden war, startete am Abend des 21. Februar 1945 vom Flugplatz Tempsford (Bedfordshire)¹¹, 50 km nördlich von London, ein Flugzeug vom Typ Lockheed „Hudson“ der No. 161 Squadron mit den drei Agenten Hoch, Taplick und Vonderheidt an Bord. Etwa um Mitternacht in der Nacht vom 21. auf 22. Februar 1945 sprang Hoch als erster der drei Agenten mit dem Fallschirm ab.

¹⁰ Zuständig für Spionage und Feindnachrichten.

¹¹ Schriftliche Mitteilung von Mr. Bruno Lecaplain, No. 38 Group R.A.F. Association vom 19. September 2010.



Lockheed „Hudson“ (hier eine Maschine der amerikanischen Luftwaffe); mit einem Flugzeug dieses Typs wurden die Agenten zu ihrem Einsatzort gebracht.

In seinem Abschlussbericht¹², der am 19. und 30. Mai 1945 in England abgefasst wurde, gab Johann Hoch an, dass er statt wie beabsichtigt auf freiem Feld auf einem Baum in einem Obstgarten nahe bei einer Kirche und einem Bauernhaus landete, d.h. etwa 2 km südwestlich des geplanten Landeplatzes.

Er begab sich daraufhin zu dem mit den beiden anderen Agenten vereinbarten Treffpunkt. Auf dem Weg dorthin traf er um 0:30 Uhr am 22. Februar 1945 auf Gerhard Taplick. Gemeinsam gingen sie weiter zum Treffpunkt am Waldrand. Während sie gerade ihre Fallschirme und Springerkombinationen vergruben, hörten sie im Wald das Knacken von dünnen Zweigen. Es stellte sich heraus, dass Willi Vonderheidt, der dritte Agent, ebenfalls dabei war, seine Ausrüstung zu vergraben.¹³ Es war inzwischen 1:30 Uhr. Hoch und Vonderheidt beschlossen, einen kurzen Erkundungsrundgang zu unternehmen; Taplick blieb am Waldrand zurück. Auf ihrem Rundgang entdeckten Hoch und Vonderheidt vier Masten und einige Baracken, die sie für eine Funkstation hielten. Auch sahen sie womöglich erst kürzlich verlassene

¹² Der Bericht von Johann Hoch ist sehr ausführlich und genau. Er wird deshalb der folgenden Schilderung zugrunde gelegt.

¹³ In diesem Zusammenhang ist interessant, dass im Spätjahr 1945 ein Landarbeiter drei Fallschirme auf dem Rathaus in Mühlbach abgab. Er hatte sie im Schlettig-Wald gefunden. Sie waren nur leicht verscharrt. Siehe hierzu auch DETTLING, Mühlbach (2008), S. 169. In dieser Quelle wird zwar vom Spätjahr 1944 gesprochen; hier handelt es sich sicher um eine Datumsverwechslung, weil Fundort und Anzahl der Fallschirme mit den Originalberichten aus den National Archives London übereinstimmen. Dazu auch mündliche Mitteilung von Ortsvorsteher Frieder Fundis, Eppingen-Mühlbach, vom 24. September 2010, der die Datumsverwechslung für sehr wahrscheinlich hält.

Flakstellungen. Nach der Rückkehr zu Taplick bereiteten sie mit Hilfe des mitgebrachten Tommy-Cooker¹⁴ eine Tasse Kaffee zu, wobei sie den Kocher etwas in den Boden versenkten, damit die Flamme nicht gesehen werden konnte. Zwischen 4:00 und 5:00 Uhr machten sich die drei Agenten fertig, um zu ihren Einsatzbasen zu kommen. Hoch trug die Uniform eines Feldwebels des deutschen Heeres, Taplick die Uniform eines Unteroffiziers der Luftwaffe und Vonderheidt trug ebenfalls Luftwaffenuniform. Als falsche Identitäten hatte Hoch die eines Feldwebels, der auf einer Dienstreise von Heilbronn nach München war, Taplick und Vonderheidt stellten abgeschossene Piloten dar, die auf dem Weg zu ihren Einheiten waren.

Der Angriff auf die Strecke Bietigheim – Heilbronn

Hoch und Taplick verließen Vonderheidt an einer Wegkreuzung im Hartwald und gingen in südwestlicher Richtung bis zum Waldrand 1 km nördlich von Ochsenburg. Später trafen sie einen Bauern, den sie fragten, ob er einen Offizier mit einem Auto gesehen habe, der sie nach Heilbronn mitnehmen sollte, da die Strecke Karlsruhe–Heilbronn unterbrochen sei. Der Bauer nannte ihnen den Namen des nächsten Dorfes Michelbach. So gingen sie weiter nach Osten der Straße nach und wandten sich dann nach Süden Richtung Michelbach. Sie wurden von einem Heeresfahrzeug überholt, später von einem Bus, der mit SS-Leuten besetzt war. Der Bus hielt an und der SS-Hauptmann wollte wissen, wohin sie unterwegs seien. Hoch antwortete, dass ihr Fahrzeug im nächsten Ort stünde und dass sie dorthin gingen. Hoch und Taplick gingen nun weiter nach Osten, vermieden aber die Orte Michelbach und Pfaffenhofen. Als ein Polizist sie kontrollierte, erläuterten sie ihm ihre Deckgeschichten: Hoch sei auf einer Dienstreise nach München über Heilbronn und sei per Anhalter unterwegs, weil die Eisenbahnverbindungen so schlecht waren, während Taplick seine „story“ vom abgeschossenen Piloten erzählte. Der Polizist wollte wissen, ob er seinen Absturz gemeldet und seinen Fallschirm abgegeben habe, was Taplick bejahte. Zum Glück fragte der Polizist nicht nach dem Namen seines Fliegerhorstes. Mit diesen Erklärungen war der Polizist zufrieden und zeigte ihnen noch den Weg nach Lauffen und Kirchheim. Nachdem sie Pfaffenhofen umgangen hatten, überquerten Hoch und Taplick die Straße Pfaffenhofen–Güglingen etwa 500 m westlich Güglingen in südlicher Richtung. Bis zum Einbruch der Nacht marschierten sie dann in Richtung Ost-Südost; in der Nähe des Gehöfts Treffentrill entschlossen sie sich, in einem Gebüsch zu übernachten. Wegen Fußbeschwerden von Taplick – die Stiefel passten schlecht – konnten die beiden das vorgesehene Tempo nicht einhalten.

Am Morgen des 23. Februar marschierten Hoch und Taplick unter Umgehung des Dorfes Meimsheim nach Nordosten, bis sie den Waldstreifen 1,5 km südwestlich

¹⁴ Esbit-Kocher

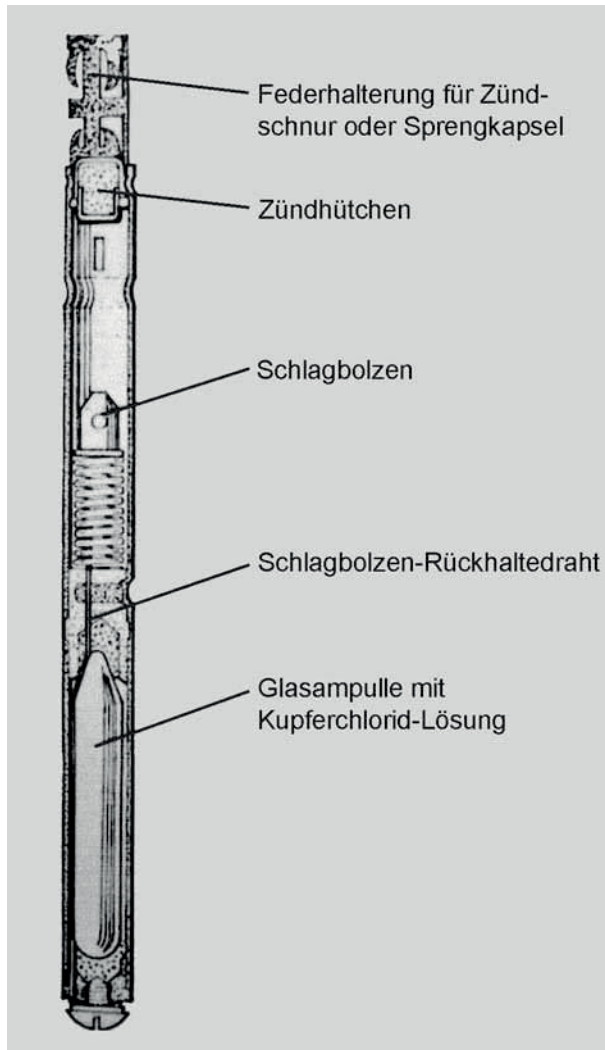
von Lauffen erreichten. Das sollte die Basis für ihren Auftrag werden. Da Taplick immer noch Probleme mit den Füßen hatte, beschlossen sie, bis zum nächsten Morgen zu warten, ehe sie die Gegend erkundeten.

Um 5:00 Uhr am Morgen des 24. Februar gingen sie zu einem Punkt oberhalb der sog. Lauffener Schlinge etwa 500 m vom nördlichen Eingang des Tunnels zwischen Lauffen und Kirchheim. Zu ihrer Bestürzung mussten sie feststellen, dass Arbeiter am nördlichen Tunneleingang mit der Behebung von Schäden beschäftigt waren. Offensichtlich hatte ein Jabo-Angriff stattgefunden. Der nördliche Tunneleingang war ihnen als eines ihrer möglichen Ziele angegeben worden. Etwa um 14:30 Uhr begab sich Hoch auf einen weiteren Erkundungsgang, nachdem er die Sprengmittel aus seinem Rucksack bei Taplick im Versteck zurückgelassen hatte. An der Bahnstrecke nördlich des Tunnels traf er auf einen Feldwebel, der an der Strecke patrouillierte. Er kam mit ihm ins Gespräch und erzählte ihm, dass er von Heilbronn zu Fuß hierher gekommen sei, in der Hoffnung irgendwo entlang der Strecke einen Zug nach Stuttgart zu erreichen. Der Feldwebel berichtete, dass der Tunnel am Nachmittag des Vortags bombardiert worden sei und dass ein Lazarettzug entgleist sei. Eine Gruppe von Fremdarbeitern unter Aufsicht von Reichsbahnbediensteten sei damit beschäftigt, den Schaden zu beheben. Die Strecke müsse auf jeden Fall, so der Feldwebel, bis zum Abend des 24. Februar instand gesetzt sein. Zwei Wachposten seien an jedem Tunneleingang postiert, und Mitglieder des Volkssturms bewachten die Strecke von Lauffen bis Heilbronn. Denn in Deutschland seien feindliche Agenten unterwegs, und seine Einheit habe den Befehl erhalten, wichtige Bahnlinien zu bewachen.

Hoch verabschiedete sich im besten Einvernehmen von dem Feldwebel und kehrte nach einem kurzen Umweg zu Taplick zurück. Es war 16:30 Uhr. Sie ruhten eine Weile und planten dann ihr weiteres Vorgehen. Um 19:30 Uhr wurde die Arbeitskolonne in Richtung Lauffen abgezogen. Gegen 20:00 Uhr kam eine Lokomotive von Lauffen, um den beschädigten Lazarettzug zu bergen. Ab 21:00 Uhr schien der Verkehr auf der Strecke normal zu laufen. Die Züge fuhren allerdings nicht sehr schnell.

Da es nicht möglich war, das ursprünglich vorgesehene Ziel, den Tunnel, anzugreifen, wählten die beiden Agenten ein anderes günstiges Ziel und zwar eine Kurve etwa 1,5 km nördlich des Tunnels, 500 m von dem Weichenwärterhäuschen, in dem sich der Feldwebel aufhielt. Dort fanden sie auch passende Deckung in einem Gebüsch in 2–3 m Höhe westlich der Bahnstrecke. Hier bereiteten sie die Sprengladungen vor und beobachteten die Volkssturmpatrouillen, die nicht auf den Gleisen, sondern auf dem seitlich verlaufenden Weg hin- und hergingen. Um 21:10 Uhr brachten sie ihre Sprengladungen an den Gleisen an, Taplick seine Ladung mit Zeitzündern am westlichen Gleis, Hoch am östlichen Gleis. Jeder prüfte die Sprengladung des anderen, um sicher zu stellen, dass alles in Ordnung war. Um 21:30 Uhr wurden die Zeitzündern durch Zerdrücken der Glasampulle in den „Time Pencils“ scharf gestellt. Damit war nach etwa zwei Stunden mit einer Explosion zu rechnen.

Danach zogen sich die beiden Agenten in ihr Versteck zurück, um ihre Rucksäcke aufzunehmen. Dann marschierten sie in nördlicher Richtung los mit dem



*„Time Pencil“, wie er in den
erwähnten Sprengladungen
Verwendung gefunden hat.*

Ziel Heilbronn. Zuerst überquerten sie die Nebenbahnlinie (die Schmalspurstrecke Lauffen–Leonbronn), wo sie in die Hauptbahn einmündet, und durchquerten einige Obstwiesen, bis sie an die Straße Lauffen–Nordheim kamen. Dort wurden sie plötzlich von zwei Volkssturmmännern angehalten. Sobald diese sahen, dass es sich bei ihnen um Wehrmachtsoldaten handelte, ließ man sie weitergehen. Beide gaben an, dass sie auf dem Weg nach Lauffen seien, und die Volkssturmmänner zeigten ihnen die Richtung nach Lauffen. Also mussten sie auf der Landstraße wieder nach

Süden gehen, bis sie außer Sicht der Volkssturmmänner waren; dann wandten sie sich wieder nach Norden. Um 23:40 Uhr hörten sie eine starke Explosion. Natürlich nahmen sie an, dass es sich um ihre Sprengladungen handelte. Schließlich kamen sie zu einem Schwimmbad.¹⁵

Nachdem sie sich in einer offenen Umkleidekabine gewaschen und ihre stark verschmutzten Uniformen wieder in Ordnung gebracht hatten, setzten sie ihren Weg nach Norden fort, bis sie schließlich den Bahnhof Klingenberg erreichten. Inzwischen war es 11:30 Uhr am 25. Februar. Hoch erkundigte sich, wann der nächste Zug nach Stuttgart fährt. Er erhielt die Auskunft, dass das nicht vor 15:00 Uhr sein werde, da in der vergangenen Nacht die Bahnlinie bei Lauffen durch „Partisanen“ gesprengt worden sei. Da sie in der zurückliegenden Nacht nicht geschlafen hatten, ruhten sie sich in einem Gehölz in der Nähe bis gegen Mittag aus und kehrten dann zum Bahnhof Klingenberg zurück.

Dort warteten viele Soldaten auf eine Zugverbindung nach Stuttgart, und so konnten Hoch und Taplick sich frei bewegen ohne aufzufallen. Sie kauften an der Theke der Bahnhofswirtschaft ein Getränk. Hier hörten sie, wie sich das Bahnhofspersonal über den Schaden an der Strecke Bietigheim–Heilbronn unterhielt und was man den Agenten oder Fremdarbeitern, die dies getan hatten, gerne antun würde. Die Frau hinter der Theke erzählte, dass sie etwa um 23:30 Uhr eine Explosion gehört habe. Und ein Lokomotivheizer berichtete, dass ein Güterzug mit acht Wagen entgleist sei, wobei der Lokführer verletzt worden sei.

Um 16:50 Uhr wurde der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen. Hoch und Taplick gelang es, um 17:15 Uhr einen Personenzug nach Stuttgart zu nehmen. In Stuttgart stiegen sie in den Zug nach Augsburg um. Unterwegs wurden sie mehrmals ohne Zwischenfall kontrolliert. Schließlich erreichten sie um 1:00 Uhr nachts am 26. Februar Augsburg. Dort verbrachten sie den Rest der Nacht in einem Übernachtungsheim der Wehrmacht.

Am nächsten Morgen ging es mit dem Zug weiter nach München-Pasing, wo sie gegen 10:30 Uhr ankamen. Hier mussten sie den Zug verlassen und ihren Weg nach München per Anhalter fortsetzen. Hoch hielt es für richtig, Fahrschein und Marschbefehl mit Datum und Uhrzeit der Ankunft in Pasing abstempeln zu lassen; Taplick weigerte sich, das zu tun, weil sein Fahrschein beschmutzt und zerknittert war und er sich schämte, ihn zu zeigen. Außerdem wurde Taplick nervös wegen der Glaubwürdigkeit seiner Dokumente, und er meinte, man solle sie so wenig wie möglich zeigen. Auch machte er sich Sorgen wegen der an seiner Uniform fehlenden Frontflugschleife.¹⁶ Nach Ankunft in München gingen sie direkt zu Hochs Haus (Hoch

¹⁵ Wahrscheinlich das Freibad von Nordheim.

¹⁶ Die Frontflugschleife war eine Auszeichnung, die Piloten für eine bestimmte Anzahl von Einsätzen verliehen wurde.

war Münchner). Das Haus war beschädigt und Hochs Frau lag im Krankenhaus, die Kinder waren aufs Land verschickt worden. Nur die Schwägerin war zu Hause.

Hoch und Taplick blieben bis zum 4. März in München. Die meiste Zeit hielt sich Taplick wegen seiner schmerzenden Füße in der Wohnung der Schwägerin auf, während Hoch sich bereits um die Vorbereitung ihres Weitermarsches in die Schweiz kümmerte. Die Schwägerin hielt beide für Deserteure. Nur seiner Frau sagte Hoch, dass er aus England komme und einen Auftrag in München zu erfüllen habe. Von der Sprengung der Bahnlinie bei Lauffen sagte er nichts. Sie lebten bis zum 4. März von ihren Reichskarten für Urlauber und von gelegentlichen Diebstählen. Hoch wurde verschiedentlich kontrolliert und sowohl seine Papiere wie auch seine Deckgeschicht erwieisen sich noch immer als brauchbar.

Am 4. März nahmen sie den Zug von Pasing nach Immenstadt. Hoch wurde am Bahnhofseingang und auf dem Bahnsteig kontrolliert. Taplick vermied die Kontrollen und näherte sich dem Bahnsteig über die Gleise. Möglicherweise wurde er dabei beobachtet. Noch einmal wurden sie im noch stehenden Zug von einer Wehrmachtstreife kontrolliert. Dann kamen zwei Beamte in Zivil (wahrscheinlich SD-Leute) und wollten die Papiere aller Passagiere sehen. Hoch zeigte Soldbuch, Fahrschein und Marschbefehl als Kurier. Einer der Beamte wollte wissen, warum er nicht in dem für Kuriere reservierten Abteil führe. Hoch antwortete, er habe seinen Kurierauftrag erledigt und keine geheimen Unterlagen bei sich; außerdem habe er einen Bekannten getroffen, mit dem er reisen wolle.

Dann musste Taplick seine Papiere zeigen. Einer der Beamten fragte nach seinem Namen, und Taplick gab seinen wirklichen Namen an. Der SD-Mann zeigte zunächst keine Regung, wollte aber wissen, wo er sich in der letzten Zeit aufgehalten habe, zu welchem Flugplatz er unterwegs war, weshalb seine Papiere nicht mit Datum und Uhrzeit der Ankunft in München versehen sei und wovon er während seines Aufenthalts in München gelebt habe. Taplick sagte darauf, er habe in einer Kantine der Luftwaffe gegessen, was der SD-Mann nicht gelten ließ, weil fliegendes Personal sich immer selbst verpflege. Daraufhin zeigte er die Reisemarken, die er in England erhalten hatte. Der SD-Mann war mit den Reisemarken zufrieden, aber er sagte, Taplicks Fall müsse überprüft werden. Er wurde gefragt, ob er Gepäck habe und Taplick deutete auf seinen Rucksack. Den solle er mitnehmen. Plötzlich erinnerte sich Hoch, dass Taplick zwei in Stoff eingewickelte Handgranaten¹⁷ in seinem Rucksack hatte. Die hatten sie mitgenommen, falls sie beim Grenzübertritt in die Schweiz in Schwierigkeiten geraten sollten. Deshalb wandte sich Hoch an die SD-Männer und sagte, dass Taplick ein oder zwei Dinge, die ihm, Hoch, gehörten, in seinem Rucksack habe, während er, Hoch, das Brot für beide in seinem Brotbeutel trage. Ein SD-Mann sagte, er solle sich beeilen, und Hoch nahm die Handgranaten an sich und gab die Brote in Taplicks Rucksack. Dann wurde Hoch gefragt, wie

¹⁷ Wahrscheinlich Eierhandgranaten

lange er Taplick kenne. Hoch sagte, dass er ihn seit zwei Tagen kenne. Dann wurde Taplick abgeführt. Hoch hielt es nun für ratsam, den Zug zu verlassen, falls Taplick sich gezwungen sähe, Hochs Namen und Identität preiszugeben.

Beim Verlassen des Bahnhofs konnte Hoch durch ein Fenster sehen, dass Taplick in einem Büro der Bahn völlig nackt auf einem Stuhl saß, während zwei Mann seine Kleider durchsuchten. Auch Taplicks Rucksack hatte man ausgeleert, und Hoch sah einen Tommy-Cooker und eine amerikanische Verpflegungspackung, die sie aus England mitgenommen hatten, auf einem Tisch liegen. Aus Hochs Bericht geht hervor, dass er den Abtransport von Taplick mit einem Polizeiwagen beobachten konnte. Über den weiteren Verbleib erfuhr er nichts.

Am nächsten Tag (5. März) fuhr Hoch mit dem Zug nach Immenstadt und von dort nach Friedrichshafen. Den häufigen Kontrollen gegenüber erklärte er, dass er seine Familie besuchen wolle, die nach Lindau evakuiert worden sei. Ein Offizier, dem er vorgeführt wurde, äußerte starke Zweifel an Hochs Geschichte, zumal er für die lange Zeit vom 21. Februar bis 5. März, die seit Antritt seiner Reise vergangen war, keine plausible Erklärung hatte. Auch eine Fahrt von Karlsruhe nach München über Friedrichshafen erschien dem Offizier fragwürdig, weshalb er einen entsprechenden Vermerk in Hochs Papiere veranlasste; eine Bestrafung konnte dieser Offizier selbst nicht aussprechen, weil er nicht Disziplinarvorgesetzter war. Das sollte nach Rückkehr Hochs zu seiner Einheit geschehen. Wieder war ein Versuch, über die Grenze in die Schweiz zu gelangen, gescheitert.

Als Hoch nach München zurückkam, war seine Frau erneut im Krankenhaus zu einer Operation. Die Schwägerin war inzwischen weggezogen. Weil das Haus, in dem seine Frau gewohnt hatte, somit leer stand, zog er es vor, nicht mehr in dieses Haus zurückzukehren. Also wanderte er durch die Stadt; die Nächte verbrachte er in öffentlichen Luftschutzräumen oder in ausgebombten Häusern, die von ihren Bewohnern verlassen waren.

Am 16. März beschloss Hoch, mit Hilfe eines Wehrmachtfahrscheins, den er aus England mitgebracht hatte und den er selbst ausfüllte, einen erneuten Versuch zu unternehmen, an die Schweizer Grenze zu gelangen. Unterwegs musste er feststellen, dass in der Grenzregion die Kontrollen sehr zahlreich waren; auch hatte das Wetter inzwischen umgeschlagen – es war frostig und starker Schneefall kam hinzu –, so dass er nach München umkehrte. Da Johann Hoch nun keinen Wehrmachtfahrschein mehr hatte, löste er an kleinen Landbahnhöfen immer wieder Fahrkarten für Strecken unter 75 km. Nach seiner Rückkehr nach München entschied er sich, nun den Einmarsch der Amerikaner abzuwarten, zumal sein Codewort für den Grenzübertritt nur bis 20. März Gültigkeit hatte. Inzwischen hatte er alles Geld ausgegeben, das er aus England mitgebracht hatte (150 RM). Es war deshalb schwierig, Lebensmittel zu ergattern, und er fühlte sich zusehends schwächer.

Anfang April kam Hoch in Kontakt mit einer Gruppe fahnenflüchtiger Soldaten, die sich in einem Lazarett als ambulante Patienten mit Tricks um den Dienst an der Front drückten. Dieser Gruppe gelang es, durch Diebstähle im Lazarett in den Besitz

von Formularen und Dienstsiegeln zu kommen. So erhielt Hoch ein neues Soldbuch. Sein Foto konnte er aus seinem bisherigen Soldbuch entnehmen. Er nahm hier auch einen neuen Namen an. Zur Tarnung wurde Hoch ein Verband angelegt; so konnte er den Einmarsch der Amerikaner in München einigermaßen sicher abwarten.

Am 1. Mai, dem Tag des Einmarsches der Amerikaner in München, meldete sich Hoch bei der amerikanischen Militärregierung im Rathaus in München. Ihm wurde gesagt, er solle in einer Woche wieder kommen. Von der Stelle, die sich mit deutschen Angelegenheiten befasste (Civil Affairs Office), erhielt Hoch eine Bescheinigung, die er einem Posten am Rathaus übergab. Er solle hier warten, wurde ihm gesagt. Aber nichts geschah.

Am 5. Mai brachte Hoch ein entfernt verwandtes Kind zu seiner Mutter nach Starnberg. Er wurde von einem amerikanischen Lastwagen mitgenommen. Dem mitfahrenden Offizier erklärte er, dass er unbedingt einen kompetenten Offizier sprechen müsse, weil er eine wichtige geheime Mitteilung zu machen habe. Er wurde zu einem Hauptmann geführt, der ihn nach Passwort und Ausweis fragte. Da er beides nicht vorweisen konnte, wurde er nach Gauting verbracht, wo er sehr schlecht behandelt wurde. Er wurde durchsucht, Pistole und Uhr wurden ihm abgenommen. Am 6. Mai brachte man Hoch nach Miesbach. Dort war die Behandlung korrekt. Am 13. Mai wurde Hoch von einem britischen Offizier in Augsburg abgeholt. Nach einem Abstecher nach München, wo er seine Frau im Krankenhaus in Bogenhausen kurz besuchen durfte, fuhren Hoch und der Offizier nach Hamburg und von dort ging es am 17. Mai 1945 mit dem Flugzeug zurück nach England.

Nach dem Bericht von Taplick, der, wie zu zeigen sein wird, erst am 18. Oktober 1945 geschrieben wurde, versuchten die beiden Agenten schon am 2. März 1945 zur Schweizer Grenze zu kommen:¹⁸

„Ich saß mit Hoch im Zug, als die Gestapo kam und unsere Papiere verlangte. Ich gab sie hin. Ich kann mich nicht mehr erinnern, was er mich alles fragte. Ich musste mitgehen und wurde der Wehrmachtspolizei übergeben. Es waren etwa 200 m bis zur Wache. In dieser Zeit hatte ich schon meinen Plan. Auf der Wache wurde mir alles abgenommen. Es war mein Glück, dass ich mit Hoch tauschte, als ich noch im Zug war. Meine Granate, die ich in einem kleinen Beutel hatte, gab ich ihm als Brot hin. Was Hoch nach dem gemacht hat, weiß ich nicht, habe auch dann nichts mehr von ihm gehört. Als man mich fragte, wo ich hin wollte, sagte ich kurz: ‚Ich bin fahnenflüchtig, bin seit vier Wochen von der Truppe entfernt‘. Man ließ mich in Ruhe und hat mich nach Ingolstadt gebracht. Um nicht flüchten zu können, bekam ich fünf Mann mit, außerdem einen Rucksack mit 30–40 Pfund auf dem Rücken und die Hände gefesselt. Dies war nur 6½ Stunden. In Ingolstadt wurde ich vernommen und habe es so weit gebracht, dass mir Frontbewährung

¹⁸ Der Bericht von Taplick ist in holprigem Deutsch geschrieben. Wo erforderlich, wurden grammatikalische Berichtigungen vorgenommen.

gegeben wurde. Zwei Tage später bekomme ich eine Wehrmachtsuniform. Stunden, bevor ich fortkommen sollte, wurde ich zum Kommandanten gerufen und musste mich wieder ausziehen, wurde im Bunker eingesperrt und bekam Fußketten, die ich dann fast sechs Wochen an den Füßen hatte. Es gab kein Wasser, nicht rasiert, rein gar nichts. Nach ein paar Tagen wurde ich verhört, aber sie erreichten nichts und das passte ihnen nicht. Man warf mir vor, ich hätte die Papiere von einem deutschen Piloten, der irgendwo notlanden musste und den ich entweder ermordet habe oder sonst irgendetwas gemacht habe. Das habe ich aber aufs Äußerste von mir gehalten. Aber man hatte wieder etwas Neues. Aus meiner Pistole sei erst vor kurzem geschossen worden, und so ging es in einem fort. Nachts um 11 oder 12 Uhr wurde ich zur Vernehmung geholt, aber vergebens haben sich die Herren bemüht. Am 8. oder 10. April kam ich nach Dachau und wurde gleich in die politische Abteilung geführt und erhielt zehn Schläge mit der Peitsche, wurde umgekleidet und kam sofort in den Bunker, wo ich dann darin blieb, bis der Amerikaner kam. Wenn ich mich nicht irre, war es am 29. oder 30. April 1945. Am 24. Mai 1945 sind wir Deutsche zum Teil entlassen worden. Im Juni fing ich an zu arbeiten. Musste aber öfters unterbrechen, da ich nicht in der Lage war zu arbeiten. Am 10. Oktober wurde ich von einem amerikanischen Offizier abgeholt und nach hier [nach England] gebracht.“

Der Angriff auf die Strecke Bietigheim–Illingen

Zusammen mit den Agenten Johann Hoch und Gerhard Taplick war am 21. Februar 1945 auch Willi Vonderheidt zwischen 23.30 und 23.59 Uhr zwischen Eppingen und Mühlbach mit dem Fallschirm abgesprungen. Als er landete, befand er sich etwa 50–80 m von Häusern (von Mühlbach) entfernt unter Obstbäumen. Zunächst blieb er einige Minuten ruhig liegen, um sicher zu gehen, dass er nicht gehört wurde. Seinen Fallschirm, der sich in einem Baum verfangen hatte, holte er herunter, rollte ihn zusammen und begab sich mit seinem Beinsack und dem Fallschirm zum nahe gelegenen Wald, der etwa 600 bis 700 m entfernt war. Die Nacht war mondhell und klar. Es lag kein Schnee, aber der Boden war hart und mit Reif bedeckt. Als Vonderheidt in den Wald kam, verharnte er in einer Bodenwelle, um zu sichern. Alles schien ruhig. Dann vergrub er seinen Fallschirm und den Springeranzug an zwei verschiedenen Stellen. Er bestimmte seine eigene Position und machte sich in Richtung auf den vereinbarten Treffpunkt mit Hoch und Taplick auf den Weg.

Etwa 150 m vor dem vereinbarten Treffpunkt traf er auf die beiden anderen Agenten. Die waren bester Stimmung. Da alles ruhig blieb, machten sie sich eine Tasse Kaffee. Bei einem kurzen Erkundungsgang entdeckten sie, dass sich praktisch an dem Punkt, an dem sie ursprünglich landen sollten, eine Funkpeilstation befand. Sie bestand aus vier hölzernen Masten und zwei oder drei Baracken, die auf einem eingezäunten Platz von 80 x 100 m standen. Vonderheidt meint, dass die Station immer noch in Betrieb war, da er glaubt, einen Wachposten gesehen zu haben. Weiter nach Süden sahen sie etwas, was sie für aufgegebene Flakstellungen hielten.

Etwa um 4:00 Uhr am 22. Februar 1945 trennten sich die Agenten, und Vonderheidt marschierte in südöstlicher Richtung durch den Wald. Nach 3 km ging ihm auf, dass seine Deckgeschichte vom abgeschossenen Piloten völlig fehl ging, wenn man bei ihm einen Rucksack fände, der Dinge enthielt, die ein abgeschossener Flieger niemals aus einem beschädigten Flugzeug hätte retten können. Deshalb vergrub er seinen Rucksack und brachte die Dinge, die er für seinen Auftrag brauchte, in seiner Fliegerkombi unter, die er sich über die Schulter warf. Er ging weiter, bis er am Waldrand an einer Stelle nordöstlich von Michelbach ankam. Von hier konnte er die Straße, die in das Dorf führte, beobachten und stellte fest, dass dort Soldaten waren. In diesem Augenblick sah er seine beiden Kameraden, die auf der Straße zum Dorf gingen, Rucksäcke auf dem Rücken wie Touristen. Sie gingen in das Dorf hinein.

Kurz darauf hörte er aus dieser Richtung Schüsse. Er bekam Angst und entfernte sich in östlicher Richtung in den Wald hinein. Wieder hörte er Schüsse, offensichtlich aus der Richtung, aus der er kam. Es war etwa 9:30 Uhr. Um mehr Sicherheit zu haben, kletterte er auf einen Baum, auf dem er 20 Minuten sitzen blieb. Inzwischen hatte sich seine Aufregung gelegt. Jetzt war er ungefähr 400 m von Michelbach entfernt. Nun ging er in südlicher Richtung weiter, blieb, solange es ging, im Wald, bis er an einen Waldrand über dem Dorf Weiler kam. Links unter sich sah er das Dorf; Zaberfeld lag rechts von ihm, aber er konnte es nicht sehen, weil es von einem Hügel verdeckt war. Vor ihm lagen Weinberge, darunter konnte er die nach Zaberfeld führende Straße, die Zaber und eine Schmalspurstrecke erkennen. Weiter drüben lagen die Wälder am Stromberg, die er durchqueren musste, um zu seiner Basis zu kommen. Weil das Kochen einer Mahlzeit seinen Standort verraten hätte, aß er etwas Schokolade.

Gegen 15:00 Uhr kam ein Mann, um in dem Weinberg unterhalb von ihm zu arbeiten. Vonderheidt wollte allgemeine Informationen über die Gegend bekommen. Deshalb sprach er den Mann an. Er erzählte seine Deckgeschichte, die durchaus glaubhaft klang, weil am Morgen über diesem Gebiet Luftkämpfe stattgefunden hatten. Der Mann deutete an, dass er Deutsch nicht verstehe. Daraufhin versuchte es Vonderheidt mit Französisch, und es stellte sich heraus, dass der Mann französischer Kriegsgefangener war, der bei einem Bauern in Weiler arbeitete. Nachdem der Franzose von sich erzählt hatte, brachte Vonderheidt das Gespräch auf militärische Dinge. Er erfuhr so, dass in Weiler keine Soldaten seien, dass aber in der Umgebung Soldaten einquartiert seien. In den Wäldern nach Süden seien, soweit der Franzose das wisse, keine Soldaten und keine Flakstellungen. Im Übrigen wolle er bis 19:00 Uhr im Weinberg arbeiten, weil er bei früherer Rückkehr im Haus des Bauern arbeiten müsse.

Um 18:50 Uhr, als es schon dämmrig wurde, hielt Vonderheidt es für ratsam, weiter zu gehen, ehe der Franzose ins Dorf zurückging. Er lief in Richtung Zaber über Felder, überquerte den Bach auf einer Fußgängerbrücke westlich von Weiler, dann die Eisenbahnlinie. Er ging dann zwischen der Straße nach Zaberfeld und der Bahnlinie. Hier wurde er von einer Frau auf einem Fahrrad überholt, die nach Weiler fuhr.

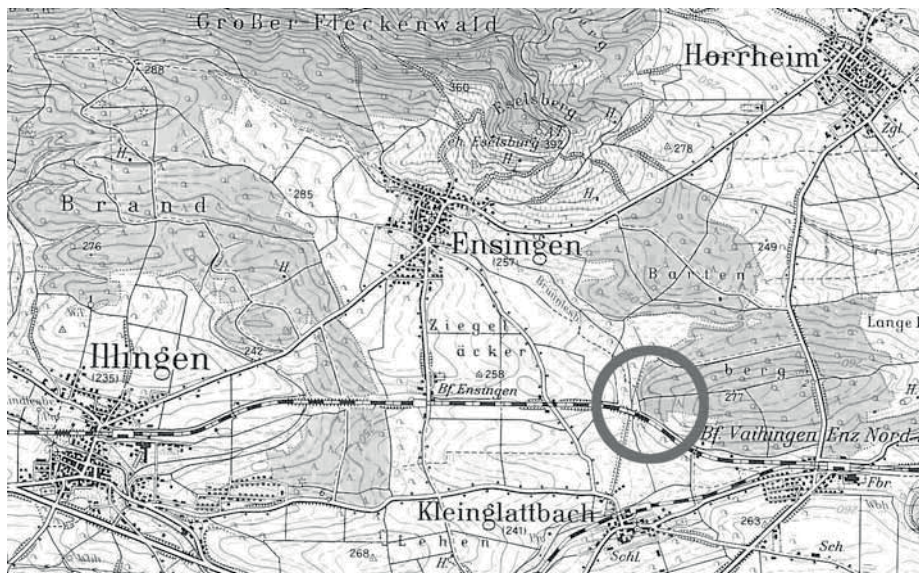
Um nicht aufzufallen, ging er etwa 50 m weiter auf der Straße Richtung Zaberfeld, bis er dachte, dass die Frau ihn nicht mehr sehen konnte. Dann wandte er sich nach Süden weg von der Straße über Felder in Richtung Wald.

Es war eine schöne, mondhele Nacht. Als er etwa drei Viertel des Weges über die Felder zum Wald zurückgelegt hatte, hörte er hinter sich, etwa 250 m entfernt, Stimmen. Fast gleichzeitig forderte ihn jemand auf, anzuhalten. Schnell überlegte Vonderheidt und legte seine Fliegerkombination und einen Lederwams, die er über der Schulter getragen hatte, nieder und ging zu den rufenden Leuten zurück und fragte, ob sie ihn meinten. Es waren drei Personen: die Frau, die ihn auf dem Rad überholt hatte, ein Bauer mit einer Hacke und ein Oberfeldwebel der Infanterie. Letzterer erkannte sofort Vonderheidts Dialekt und fragte, ob er, wie er selbst, aus Frankfurt sei. Das bejahte Vonderheidt und der Oberfeldwebel sagte, er brauche die Papiere von Vonderheidt nicht zu sehen. Wo er denn in Frankfurt wohne, wollte der Oberfeldwebel wissen. Vonderheidt gab als Adresse Mainzer Landstraße 259 an, aber das Haus sei zerstört worden. Vonderheidt wusste das, weil sein Vetter dort wohnte. Er war erleichtert, dass der Oberfeldwebel seine Papiere nicht sehen wollte, denn die hätten ihn als in Köln geboren mit einer Wohnungsadresse in Köln ausgewiesen.

Vonderheidt erzählte nun seine Deckgeschichte und alle drei entschuldigten sich, wobei der Bauer so weit ging, ihm 20 Mark anzubieten, was Vonderheidt ablehnte. Der Oberfeldwebel und der Bauer erklärten, dass die Frau in großer Eile zu ihnen gekommen sei und gesagt habe, sie habe einen amerikanischen Fallschirmspringer gesehen. Als Vonderheidt das hörte, fragte er gleich, ob er so aussähe. Dem sei nicht so. Aber es seien bereits viele amerikanische Flieger in deutschen Uniformen in der Gegend gelandet und die Bevölkerung sei deshalb auf der Hut. Vonderheidt fragte dann nach der nächsten Haupteisenbahnlinie, weil er so schnell wie möglich zu seiner Einheit zurück möchte. Bis Lauffen könne er zwar der Schmalspurstrecke folgen, aber dort führen wenig Züge und mit großem zeitlichen Abstand (dies hatte er von dem französischen Kriegsgefangenen erfahren). Er habe sich deshalb entschlossen, zur nächsten großen Bahnstation zu gehen. Der Oberfeldwebel schlug vor, dass Vonderheidt die Nacht in seinem Haus verbringen solle, um am nächsten Morgen seinen Weg fortzusetzen. Dann würde er selbst ihn mit dem Auto nach Lauffen bringen.

Vonderheidt dankte, aber lehnte das Angebot ab. Er habe bereits mit seiner Einheit telefoniert und er müsse dringend zurück. Darauf sagte ihm der Oberfeldwebel, dass die nächste Haupteisenbahnstrecke etwa 11 bis 12 km südlich jenseits der Hügel und hinter dem Wald verlaufe. Wahrscheinlich würde er aber von einem Auto mitgenommen, wenn er auf der Straße gehe. Man verabschiedete sich freundlich.

Vonderheidt setzte seinen Weg durch den Wald fort und hielt sich nach Süden. Sein Ziel war die Straße, die auf dem Kamm des Hügels verlief. Als er die Straße erreicht hatte, ging er auf ihr bis zu einer Kreuzung, wo er sich nach rechts wandte. Später kam er an ein Dorf, das er westlich umging (möglicherweise Häfnerhaslach). Weiter ging er in südlicher Richtung, wo er einer Straße und einem Bach in südöstlicher Richtung folgte bis etwa 400 m vor ein Dorf.



Die Gegend zwischen Vaihingen und Illingen mit der Bahnlinie in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg; der Kreis markiert den Beobachtungsposten von Vonderheidt.

Hier wurde er von einem Posten angehalten, einem älteren Mann in Luftwaffenuniform, der auf der Straße am Waldrand patrouillierte. Der Posten fragte ihn, ob er abgeschossen worden sei. Das bejahte Vonderheidt und erging sich in wüsten Beschimpfungen. Er müsse zu Fuß gehen, weil keine Züge führen. Der Posten schlug ihm vor, zum nahegelegenen Flugplatz Großsachsenheim zu gehen, dort könne er sich melden. Vonderheidt erwähnte dann, dass er in der Aufregung des Luftkampfes die Parole für die Nacht vergessen habe. Wahrscheinlich werde er auf dem Weg dorthin ständig kontrolliert und ohne Parole sei das lästig. Er bot dem Posten eine Zigarette an und fragte, ob er ihm die Parole sagen könne. Der Posten zögerte zunächst, meinte aber, dass Vonderheidt offensichtlich kein Spion sei. Die Parole heiße „Jugendfreund“. Im Lauf der Unterhaltung fragte Vonderheidt den Posten, ob er die kleine Brücke bewache, auf der sie standen. Der Posten erklärte, dass es sich bei dem Wald um ein Auflockerungsgebiet für Tanklastwagen handle und dass im Wald Benzin in Fässern gelagert werde. Vonderheidt erfuhr auch, dass der Posten zu einer Wachkompanie gehörte, die im nächsten Dorf (vermutlich Gündelbach) zusammen mit den Mannschaften der Tanklastwagen einquartiert sei.

Da Vonderheidt nun die Parole der Nacht kannte, konnte er seinen Weg ziemlich offen fortsetzen. Trotz schmerzender Füße wegen der schlecht passenden Fliegerstiefel ging er nach einer kurzen Erholungspause weiter, passierte eine Sägemühle und kam schließlich zu einem großen Dorf (wahrscheinlich Horrheim). Am Ende des

Dorfs wandte er sich nach rechts und folgte einer Straße nach Süden. 50 m vor einem Waldeck wurde er von zwei Posten angerufen. Vonderheidt sagte die Parole und fragte, wo der nächste Bahnhof sei. Nach dem Hinweis der Posten ging Vonderheidt etwa 700 m der durch einen Wald führenden Straße nach und wandte sich dann nach Westen, wo er seine in Aussicht genommene Basis zwischen 4:00 und 5:00 Uhr am 23. Februar 1945 erreichte.

Alles war sehr ruhig und Vonderheidt richtete sich an einer günstigen Stelle auf einem Erdwall am Waldrand ein, von wo er einen Blick auf die Bahnlinie hatte. Rechts erstreckte sich der Wald für weitere 100 m; dahinter lagen offene Felder durch welche sich die Bahnstrecke nach Illingen hinzog. Unmittelbar links von ihm in Richtung Bietigheim lag eine Lichtung, auf der einige Baracken standen. Etwa 250 m weiter nach links und auf seiner Seite der Bahnlinie war ein Signalkasten, 50 m weiter davon stand ein Bahnwärterhaus mit einem Obstgarten. Weiter links, aber außerhalb seiner Sichtweite, lag etwa 500 m entfernt der Bahnhof Vaihingen. Jenseits der Bahnlinie lag offenes Gelände, das nach Kleinglattbach hin abfiel. Vonderheidts Beobachtungsposten bestand aus einem Stoß Reisig, in welchem er sich verbarg, so dass er von drei Seiten völlig versteckt und auch von der vierten Seite in Richtung Bahnlinie ganz gut gegen Blicke geschützt war. Die Bahnlinie verlief an dieser Stelle in einem Einschnitt. Auf Vonderheidts Seite war die Böschung etwa 7 bis 8 m hoch, auf der Kleinglattbacher Seite waren es 3 oder 4 m.

Den ganzen 23. Februar blieb Vonderheidt auf seinem Beobachtungsposten. Während des Tages fuhr keine Züge; aber mehrere Leute kamen in den Wald, um Holz zu sammeln und gelegentlich konnte er hinter sich im Wald Motorengeräusch hören. Während der Abendstunden bemerkte Vonderheidt, dass der Schrankenwärter abgelöst wurde und zum Bahnwärterhaus ging. Kurz vor 19:00 Uhr kam ein Zug aus Richtung Bietigheim, kurz danach kam einer aus Richtung Illingen. Dieser Zug hielt jedoch 300 m rechts von Vonderheidt vor dem Bahnhof. Das geschah offenbar wegen eines Fliegeralarms; tatsächlich fand an diesem Abend der schwere Luftangriff auf Pforzheim statt. In Richtung Pforzheim konnte Vonderheidt heftiges Flaksperrfeuer sehen¹⁹ und vom Platz Großsachsenheim stiegen Nachtjäger auf. Das veranlasste die Passagiere, den Zug zu verlassen und im Wald Deckung zu suchen. Da dies überwiegend Soldaten waren, wurde es für Vonderheidt gefährlich, wenn er in seinem Versteck blieb. So ging er heraus und mischte sich unter die Leute. Als er tiefer in den Wald hineinging, sah er viele Tanklastwagen und getarnte Benzinfässer. Er vermutete, dass es sich um ein Treibstofflager für den nahen Flugplatz handelte. Aus Gesprächen und Diskussionen mit Soldaten entnahm er, dass die Kampfmoral schlecht war. Etwa um 21:00 Uhr war der Angriff auf Pforzheim vorbei und der Zug fuhr weiter.

¹⁹ Hier irrte sich Vonderheidt; in Pforzheim gab es damals keine Flak.



Blick von der Straße Kleinglattbach–Illingen in Richtung auf das Waldstück, in dem sich Vonderheidt verborgen hielt. Vor dem Wald in einem Einschnitt verlief die Bahnlinie Bietigheim–Illingen (Aufnahme September 2010).

Während der Nacht fuhren acht oder neun Züge vorbei; auch im Bahnhof Vaihingen beobachtete Vonderheidt viele Rangierfahrten. Am Morgen des 24. Februar passierten nach 6:00 Uhr ein Personenzug nach Bietigheim und kurz danach ein Zug nach Illingen das Versteck von Vonderheidt. Um sich nicht durch ein Feuer beim Kochen zu verraten, aß Vonderheidt, solange er im Versteck saß, nur Kekse, Bonbons, Schokolade und Energietabletten. Weil er seit dem Morgen des 21. Februar nicht mehr geschlafen hatte, ruhte er sich während des Vormittags aus. Am Nachmittag prüfte er zwei Verzögerungszünder, einen braunen und einen roten; der braune zündete nach 35 Minuten, der rote nach 110 Minuten. Es herrschte schönes, mildes Wetter bei normalen Temperaturen. Dann machte er seine Sprengladung fertig. Um doppelt sicher zu gehen, befestigte er an jedem Ende der Sprengladung zwei Verzögerungszünder, damit auf jeden Fall mindestens einer die Explosion auslöste. Danach ging er etwas in den Wald hinein und vergrub seine gesamte überzählige Ausrüstung in einem Loch. Auf den Grund des Loches legte er die Karte seines Einsatzgebiets, die er verbrannte; dann deckte er das Loch mit Zweigen zu. Auch an dem Reisighaufen, der sein Basislager war, verwischte er alle Spuren. Fliegerkombination und Lederweste rollte er zusammen und nahm sie mit.

Um 19:05 Uhr kam ein Personenzug von Illingen, den Vonderheidt passieren ließ. Dann begab er sich zu den Gleisen und legte die Sprengladung an die innere Schiene

des zweiten Gleises. Er glaubte, dass die Sprengung ausreichen würde, beide Gleise zu unterbrechen.

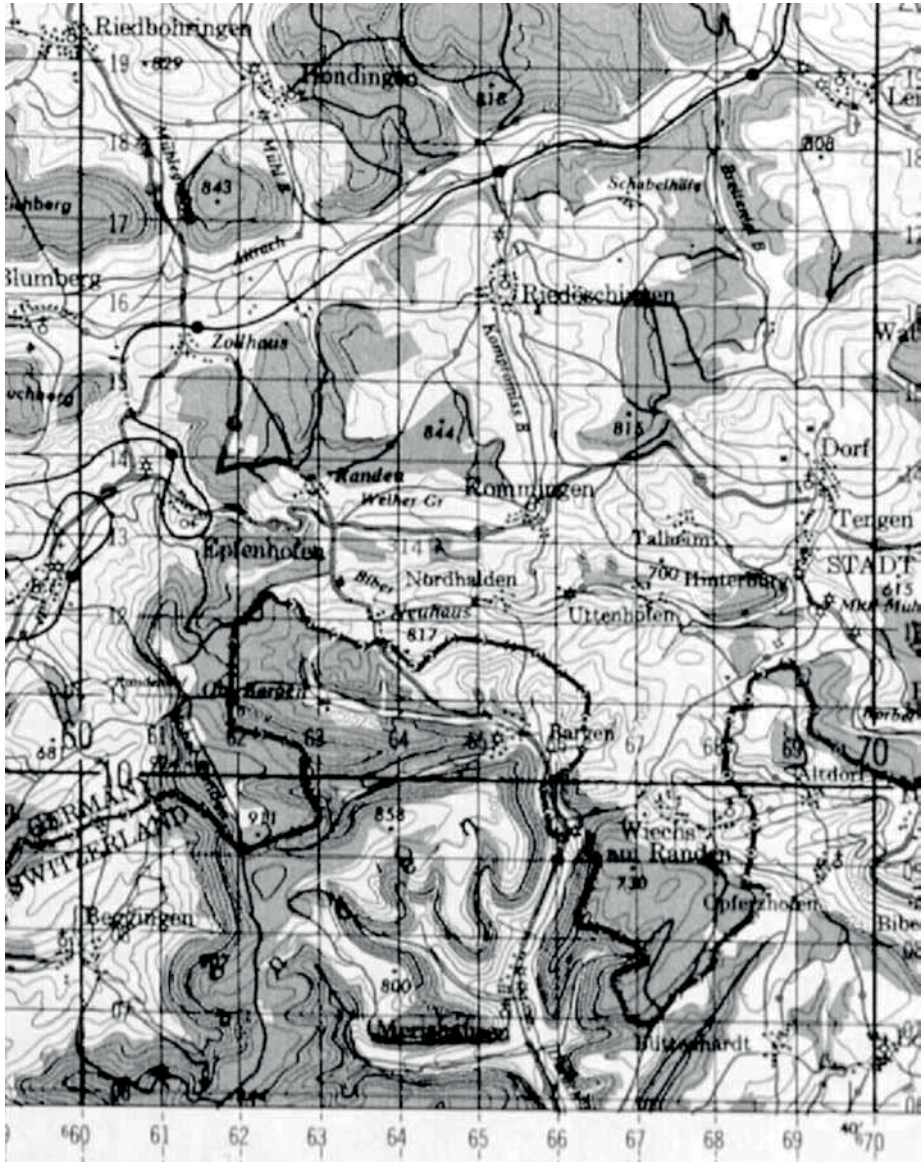
Darauf entfernte er sich in Richtung Illingen. Etwa 50 m nach Ende des Waldes verließ er dort die Bahnlinie, wo sie einen Bach überquert. Hier reinigte er seine Stiefel. Dem Bach folgte er bis Kleinglattbach, dort wandte er sich nach rechts über die Felder, um die Hauptstraße Illingen–Stuttgart westlich von Vaihingen (heute B 35) zu erreichen. Weil in Vaihingen und Umgebung viele Soldaten waren, umging er die Stadt südlich, kam später wieder auf die Hauptstraße zurück und durchquerte Enzweihingen. Kurz hinter dem Dorf versuchte er ohne Erfolg, ein Auto anzuhalten. Da die Straße jetzt anstieg, hoffte er, dass er weiter oben bessere Chancen hätte, mitgenommen zu werden. Seine Füße schmerzten jetzt sehr. Als er etwa die Hälfte der Steigung zurückgelegt hatte, hielt neben ihm ein ziviler Citroën-LKW, der mit Weinfässern beladen war. Der LKW-Fahrer nahm ihn bis zum Hauptbahnhof in Stuttgart mit. Dort kam Vonderheidt um 22:20 Uhr an.

Seit Kleinglattbach war Vonderheidt auf keine Kontrolle gestoßen. Beim Dienst habenden Unteroffizier im Hauptbahnhof erkundigte er sich nach dem nächsten Zug nach Tuttlingen. Der sollte nach Auskunft des Unteroffiziers um 0:20 Uhr am 25. Februar fahren. Weil er mehrere Stunden warten musste, riet ihm der Unteroffizier, er solle doch das in der Nähe gelegene Soldatenheim aufsuchen. Das wollte Vonderheidt nicht; er blieb und redete mit dem Unteroffizier und den beiden Soldaten, die mit diesem Dienst taten. Er bekam eine Tasse Kaffee, und der Unteroffizier füllte ihm seinen Wehrmachtfahrschein aus, der ihn bis nach Geisingen²⁰ bringen sollte. Schließlich kam der Zug, und Vonderheidt stieg in ein Abteil, in dem schon Soldaten und einige Bahnpolizisten saßen. Diese wollten nach Tuttlingen bzw. nach Donaueschingen. Im Zug wurde Vonderheidt nicht kontrolliert.

Gegen 6:00 Uhr kam der Zug in Horb an; er konnte nicht weiterfahren, weil die Strecke an verschiedenen Stellen unterbrochen war. Den Passagieren wurde gesagt, dass vor dem Abend kein Zug weiter führe. Bis 8:00 Uhr blieb Vonderheidt im Wartesaal des Bahnhofs; dann wurde der Bahnhof wegen drohender Luftangriffe geräumt. Von Mitreisenden erfuhr er, dass zwischen Pforzheim und Heilbronn keine Züge verkehrten, weil die Strecke an zwei Stellen unterbrochen sei. Vonderheidt glaubte, dass sein Anschlag eine Rolle gespielt haben könnte.

Als Vonderheidt den Bahnhof in Horb verlassen musste, schloss er sich einigen Soldaten an, deren Ziel Tuttlingen war. Die Gruppe beschloss, zunächst bis Dettingen zu Fuß zu gehen. Auf der Straße wurden sie nicht kontrolliert. Bei der Ankunft in Dettingen gelang es ihnen, ein Glas Bier zu bekommen, aber sie konnten nichts zu essen auftreiben. Da bis zum Abend kein Zug fuhr, rasteten sie auf einem Feld. Wenig später kam ein älterer Mann in Begleitung von zwei Kindern vorbei. Als dieser Mann von ihrer Notlage erfuhr, nahm er sie mit sich zurück ins Dorf. Dort schickte

²⁰ Geisingen südwestlich von Tuttlingen, ca. 15 km bis zur Schweizer Grenze.



Ausschnitt aus der US-Karte 1:100.00, Blatt X-3 Schwenningen, Ausgabe 1944 (nicht maßstäblich) mit den Orten Riedschingen (652163), Zollhaus (613155), Riedbohringen (600192), Randen (630136), Neuhaus (638120) und schließlich dem Fluchtziel Barmen im Kanton Schaffhausen (655105).

(National Archives, Washington, D.C., U.S.A., Record Group No. 407)

er jeweils zwei aus der Gruppe zu Bekannten, Vonderheidt und ein junger Flaksoldat sollten bis zum Abend bei ihm bleiben. Er gab ihnen auch zu essen und bot ihnen ein Bett an, wo sie bis 19:00 Uhr schlafen konnten. Den Namen konnte Vonderheidt sich merken: „Pius Hipp aus 14 Dettingen-Hohenz.“²¹

Um 20:00 Uhr gingen Vonderheidt und der Flaksoldat zum Bahnhof, wo gegen 21:00 Uhr der Zug abfuhr. Der Flaksoldat stieg in Rottweil aus. Danach machte Vonderheidt im Zug die Bekanntschaft einer jungen Frau. Er fand heraus, dass sie aus Köln stammte. Da er an seine Ausweispapiere dachte, in denen als Geburtsort Köln angegeben war, hielt er es für angebracht, in Gesellschaft dieser Frau zu reisen. Er setzte deshalb seinen Flirt fort und erfuhr dabei, dass die Frau schon einmal Schwierigkeiten mit der Gestapo gehabt hatte. Vonderheidt überredete sie, mit ihm zu reisen. Er sagte ihr, dass er zu seiner Einheit auf dem Flugplatz Neudingen unterwegs sei. In der Nacht vom 25. auf 26. Februar gegen Mitternacht kamen die beiden in Tuttlingen an. Der Bahnhof war stark zerstört und es fuhren keine Züge. So mussten sie ihre Reise zu Fuß fortsetzen. Sie gingen bis Immendingen, wo sie am 26. Februar morgens um 6:00 Uhr ankamen. Eine Frau, die sie in einem Kuhstall arbeiten sahen, baten sie um ein Getränk. Sie gab ihnen Kaffee und etwas Brot. Als sie weitergingen, sahen sie vor sich auf der Straße, wie Feldgendarmen die Vorbeikommenden überprüften. Es gelang Vonderheidt und seiner Begleiterin, die Kontrolle zu umgehen und ihren Weg nach Hintschingen fortzusetzen. Dort kamen sie um die Mittagszeit an.

Vonderheidt machte sich nun einige Sorgen, da er in der Gegend keinerlei Luftwaffenpersonal bemerkt hatte. Was er gesehen hatte, waren Zollgrenzschutzbeamte.

In Hintschingen aßen sie im Bahnhofrestaurant zu Mittag. Weil sie sehr müde waren, wollten sie die Nacht dort verbringen. Die Wirtin riet ihnen, nicht zu bleiben, weil dies wegen der Luftangriffe – es gab drei Brücken in der Nähe – zu gefährlich sei. Trotz dieser Warnung blieben sie dort und übernachteten. Am nächsten Morgen, es war der 27. Februar, um 4:00 Uhr brachen sie auf und folgten der Straße nach Auldingen. Nach einer kurzen Rast setzten sie ihren Weg fort bis zu einer Straßenkreuzung, wo die Straße nach Riedöschingen abzweigt. Der nächste Weg zur Schweizer Grenze wäre nun der durch Riedöschingen gewesen. Dabei hätte Vonderheidt aber eine Hügelkette überqueren müssen; dazu sah er sich wegen seiner schmerzenden Füße nicht in der Lage. Er entschied sich deshalb, in Richtung Neudingen zu gehen, ein Haus zu finden, wo er einen Tag pausieren und seine restliche Flucht planen konnte, und dann die ahnungslose Frau zurückzulassen.

²¹ 14 war die damalige Postleitzahl von Württemberg-Hohenzollern; dem Verfasser ist es gelungen, Nachkommen von Pius Hipp in Dettingen ausfindig zu machen. Leider sind Pius Hipp und die genannten Kinder in der Zwischenzeit verstorben. Über die Begebenheit selbst ist den Nachkommen nichts bekannt.

Sie folgten nun der Hauptstraße bis nach Zollhaus-Blumberg, das sie gegen 17:00 Uhr erreichten. Da sie dort keine Unterkunft fanden, gingen sie weiter Richtung Riedböhringen. Auf dem Weg dorthin trafen sie eine Radfahlerin, die sie anhielten und wegen eines Quartiers fragten. Die Frau bat sie, mit ihr nach Hause zu gehen, ihre Mutter könne ihnen sicher helfen. Ein Bauer mit einem Pferdefuhrwerk nahm sie dann bis Riedböhringen mit. Als sie im Haus der Frau ankamen, wurden sie freundlich empfangen und bewirtet. Die Mutter der Radfahlerin konnte sie zwar nicht aufnehmen, aber sie schickte sie zu einer Nachbarin, die das konnte, weil bei ihr einquartierte Soldaten am Morgen nach Singen abgerückt waren.

Vonderheidt und die junge Frau aus dem Zug blieben zwei Tage und zwei Nächte bei dieser Familie. In dieser Zeit plante er seine Flucht über die Grenze. Der jungen Frau sagte er, dass er alleine nach Neudingen gehen werde, um festzustellen, ob seine Einheit noch dort war. Falls dies nicht der Fall sein sollte, würde er nach Riedböhringen zurückkommen und sie abholen. Er plante, am 1. März 1945 aufzubrechen, um über die Grenze zu gehen. An diesem Tag – es war 7:45 Uhr in der Frühe und er lag noch im Bett –, hörte er eine Diskussion in der Küche nebenan. Es ging um die Einquartierung von Soldaten; er hörte, wie seine Gastgeberin zu jemand sagte, dass sie im Augenblick keinen Platz habe, da ein Verwandter bei ihr wohne, der aber an diesem Tag abreisen werde, so dass das Zimmer am Abend frei wäre. Der quartiermachende Offizier schien mit dieser Auskunft zufrieden. In diesem Moment platzte der anwesende 15-jährige Sohn der Familie mit der Nachricht heraus, dass der Gast ein Feldweibel der Luftwaffe sei, der abgeschossen worden war und so weit hatte zu Fuß gehen müssen, dass seine Füße sehr wund waren.

Daraufhin betrat der Offizier, ein Hauptmann, das Zimmer von Vonderheidt und wollte seine Papiere sehen. Vonderheidt zog seine Hose an und ein Paar Hausschuhe, die ihm geliehen worden waren. Inzwischen fragte der Hauptmann nach seinen Waffen und nahm Pistole, Pistolentasche und Gürtel an sich, während seine Begleiter, ein Feldweibel und ein Polizist, Vonderheidts Papiere prüften und sie in Ordnung fanden, mit Ausnahme von einigen Daten im Soldbuch und auf dem Pilotenschein. Vonderheidt versuchte, eine Geschichte zu erfinden, die die Diskrepanz erklärte. Sie wurde nicht akzeptiert und der Feldweibel sagte, dass er, der Feldweibel, sich das von Vonderheidts Einheit bestätigen lassen müsse. Auf die Frage, wo seine Einheit stationiert sei, erklärte Vonderheidt, seine Einheit habe in den letzten Wochen den Standort so oft gewechselt, dass er nicht sicher sagen könne, ob sie jetzt noch in Neudingen liege. Der Feldweibel bedauerte, dass das Telefon nicht funktioniere, sonst hätte man die offene Frage gleich klären können. Aber es treffe sich gut, dass er ohnehin heute mit dem Auto nach Neudingen müsse und da werde er Vonderheidt mitnehmen. Seine Papiere werde er in der Zwischenzeit behalten; dann steckte er sie in seine Tasche.

In der Zwischenzeit hatte der Hauptmann einige von Vonderheidts Kleidern untersucht. Vonderheidt war vorsichtig gewesen und hatte seine Kleider in zwei verschiedenen Zimmern abgelegt. In beiden Zimmern waren Fenster. In dem Zimmer, in dem er geschlafen hatte, hatte er Jacke, Hose, Pullover und Mütze abgelegt. Im an-

deren Zimmer lag die Fliegerkombination. Der Hauptmann fand darin einen Dolch und fragte Vonderheidt, ob der ihm gehöre. Vonderheidt verneinte das. Der Hauptmann ging noch einmal zurück in das andere Zimmer, wo er noch eine französische Rasierklinge und eine Landkarte fand. Unterdessen befragten der Feldwebel und der Polizist in der Küche die junge Frau.

Plötzlich rief der Hauptmann den Feldwebel und den Polizisten in das andere Zimmer. Diesen Augenblick nutzte Vonderheidt, um aus dem Fenster seines Schlafzimmers auf den Balkon und von dort etwa 6 m tief in den Garten zu springen. Schnell schaute er zum Fenster hoch, konnte aber niemand sehen, der ihn beobachtete. Er rannte durch den Garten, überstieg eine Mauer, rannte über ein Feld, bis er zu einem Bach kam, den er durchwatete. Weiter lief er hinter eine kleine Anhöhe, der ihn vor Blicken vom Haus her verbarg. Dann überquerte er die Straße Riedböhringen–Neudingen und gelangte nach 500 m offenem Gelände in einen Wald. Zum Glück war es früher Morgen; niemand war unterwegs. Bis jetzt konnte Vonderheidt keine Verfolger feststellen, und er war sich sicher, dass die junge Frau ihn nicht verraten hatte.

Seine seidene Fluchtkarte hatte er sich unter einem Socken ums Bein gebunden, den Kompass trug er in seiner Hosentasche. Mit Hilfe von Kompass und Karte konnte er nun die Richtung nach Randen einschlagen. Gegen 13:00 Uhr kam er am Waldrand oberhalb von Randen an. Er bemerkte um Randen viele Soldaten, die mit dem Bau von Panzersperren und Feldbefestigungen beschäftigt waren; deshalb zog er es vor, sich bis zur Abenddämmerung im Wald zu verbergen. Nachdem die Soldaten um 18:00 Uhr abgezogen waren, machte er sich um 18:20 Uhr auf den Weg nach Neuhaus, wobei er mehrere Straßensperren passierte, ohne kontrolliert zu werden. Auch in Neuhaus waren Soldaten, weshalb er das Dorf umging. Etwa 300 m hinter Neuhaus kam er an die Grenze zur Schweiz. Das erkannte er an einem Straßenschild mit der Aufschrift „Zollstraße Bargaen“. Auf der deutschen Seite waren im Übrigen alle Schilder dieser Art entfernt worden. Ohne die Hilfe von Kompass und Karte konnte niemand sagen, ob er auf deutschem oder schweizerischem Boden war. Nur bei Dunkelheit war dies klar, weil in der Schweiz keine Verdunkelung angeordnet war. Vonderheidt lief weiter die Straße entlang, und nach etwa 1 km erreichte er um 20:30 Uhr die hell erleuchtete Ortschaft Bargaen im Kanton Schaffhausen. Dem schweizerischen Zollbeamten sagte er sein Losungswort. Der Beamte vom Dienst telefonierte mit der nächst höheren Dienststelle und verpflegte ihn gut.

Ein Abschlussbericht des S.O.E.-Residenten in der Schweiz vom 5. März schildert die weiteren Schritte Vonderheidts bis zur Rückkehr nach England. Einer von Herberts²² Leuten holte ihn in Bargaen ab. Nachdem er ihm Zivilkleider übergeben hatte, brachte er ihn mit dem Kraftwagen nach Schaffhausen, wo er die Nacht in einem erstklassigen Hotel verbrachte. Das Frühstück wurde ihm aufs Zimmer serviert und nachdem er

²² Deckname eines Mitarbeiters von S.O.E. in der Schweiz.

einen Friseur besucht hatte, wurde er am Morgen des 2. März 1945 mit dem Zug nach Zürich geleitet, wo er Charles²³ übergeben wurde. Nach problemlosem Austausch des Erkennungswortes ging es am selben Nachmittag nach Bern. Der Bericht stellt fest, dass der Grenzübertritt deshalb ohne Probleme vor sich ging, weil Vonderheidt das richtige Codewort kannte und seine Ankunft in der Schweiz den S.O.E. Mitarbeitern in der Schweiz vorab gemeldet worden war, so dass er 12 Stunden nach seinem Übertritt in die Schweiz in den Händen von S.O.E. war. Andernfalls hätte er ein bis zwei Wochen Haft und drei Wochen Quarantäne über sich ergehen lassen müssen, bevor eine Kontaktaufnahme mit den Vertretern von S.O.E. möglich gewesen wäre.

Schlussbetrachtung

Die Unterlagen aus England sind außerordentlich detailliert und umfangreich. Allerdings geben sie auf die eingangs gestellten zwei Fragen keine Antwort. Weder wird darauf eingegangen, weshalb trotz intensiver Bombardierung und Beschuss der Bahnanlagen ein Sabotageunternehmen unter hohem Risiko für die beteiligten Agenten durchgeführt wurde. Noch ist aus den Unterlagen oder aus der Literatur zu ersehen, warum diese Sabotageakte, wenn sie schon ausgeführt werden sollten, nicht von amerikanischer Seite organisiert wurden.

Die Anschläge auf die beiden Bahnstrecken waren sowohl nach den Berichten der Agenten selbst als auch nach Überprüfung durch Luftaufnahmen im Lauf des Monats März 1945 und durch einen Offizier von S.O.E. nach Kriegsende erfolgreich. So berichtet am 23. August 1945 ein Major Fyffe, dass er anlässlich einer Rundreise durch die amerikanische Zone das Ziel von Agent Vonderheidt besichtigt habe und somit die Angaben des Agenten bestätigen könne. Allerdings dürfte die Störung des Bahnbetriebs durch die Sprengungen unbedeutend gewesen sein, weil nach übereinstimmendem Urteil alliierter Stellen die Fähigkeit und Schnelligkeit der Deutschen, durch Bombardierungen – und eben auch durch Sprengungen – entstandene Schäden zu beheben, erstaunlich gewesen sei.²⁴

Vier Jahre nach Kriegsende forderte die Reichsbahndirektion Stuttgart die Bahndienststellen im Direktionsbezirk auf, über die Kriegs- und Nachkriegsschäden (Luftangriffe, Sprengungen, Plünderungen) zu berichten. So berichtet die Bahnmeisterei Lauffen auch über das Ereignis vom 24. Februar 1945 bei „Bahnbrücke 1300“,²⁵ die südlich der Bahnhofseinfahrt Lauffen bei Kilometer 38,648 liegt.²⁶

²³ Deckname eines weiteren S.O.E. Mitarbeiters in der Schweiz.

²⁴ Vgl. hierzu RUST, Ninth Air Force (1970), S. 120

²⁵ Staatsarchiv Ludwigsburg, Bestand K 411, Bü 737

²⁶ Dies geht aus dem bei der Deutschen Bahn, Region Baden-Württemberg, geführten Brückenbuch hervor; mündl. Auskunft von Herrn Michael Gürtler, Gemmingen-Stebbach.

- a) 24. Februar 1945.
 b) Zwischen Kirchheim(N) und Lauffen(N) bei Bahnbrücke 1300 durch Tellerminen Sabotageakt verübt, Transportzug gefährdet.
 c) Geringer Gleisschaden
 d) Kein Personenschaden

Auszug aus dem Schadensbericht der Bahnmeisterei Lauffen vom 25. August 1949.

Leider ist der entsprechende Bericht der Bahnmeisterei Großsachsenheim nicht ebenso präzise wie der Bericht aus Lauffen. Dort werden ohne Datumsangabe nur die Streckenkilometer erwähnt, an denen es Beschädigungen gab, so dass nicht mit letzter Sicherheit gesagt werden kann, ob es sich bei den erwähnten Schäden um die Unterbrechung der Strecke durch Bomben oder durch Sprengung handelt. Aber die vom Agenten Vonderheidt durchgeführte Aktion wurde, wie oben berichtet, von Major Fyffe bestätigt.

In einem abschließenden Bericht zur Operation Colan schreibt ein britischer Offizier über den Einsatz des Agenten Vonderheidt:

„Der Mann besitzt in hohem Maß eine angeborene Gerissenheit und er scheint während seines Einsatzes große Vorsicht an den Tag gelegt zu haben, wobei er vor jedem weiteren Schritt die möglichen Probleme abgewogen hat, bevor er weiter handelte. Schnell begriff er, dass es gefährlich war, als abgeschossener Flieger mit einem Rucksack auf dem Rücken durch die Gegend zu laufen – ein Umstand, der offenbar niemand sonst aufgefallen war. Konnte er eine Unterhaltung nicht vermeiden, dann eröffnete er sie und blieb bei dem Thema, das seinen Zwecken am dienlichsten war.“

Der Bericht fährt fort, dass Vonderheidt nicht beanspruche, seinen Auftrag erfolgreich ausgeführt zu haben. Er begnüge sich damit, dass er die Sprengladungen vorschriftsmäßig angebracht und sie sorgfältig überprüft habe, und so alles in seiner Macht getan habe, um eine erfolgreiche Sprengung zu erreichen. Der Bericht weiter:

„Obwohl die Geschichte seiner Flucht beim ersten Lesen sensationell klingt, passt sie zum Charakter des Mannes. Dass er seine Habe in zwei verschiedenen Räumen abgelegt hat, ist ein weiterer Beweis seiner Vorsicht und Schläue. Er gibt allerdings zu, dass er einen Fehler beging, als er angab, nichts über den Dolch zu wissen, als er vom Hauptmann befragt wurde. Die Existenz der Frau, die in seinem ersten Bericht nicht erwähnt wurde, klärt einige dunkle und widersprüchliche Punkte.“

Vonderheidt hielt es offenbar nicht für nötig, den Wunsch für eine weitere Verwendung zu äußern. Er geht wohl davon aus, dass dem so ist.

Wir empfehlen, dass die Möglichkeit erwogen werden sollte, diese drei Männer für einen anderen Einsatz oder eine andere Verwendung vorzusehen.“

Ein anderer S.O.E.-Mitarbeiter, der sich mit den Berichten der zurückgekehrten Agenten befassen musste, schreibt u.a.:

„Mir scheint, dass jeder der drei Agenten versucht hat, seine Abenteuer so farbig wie möglich zu beschreiben. Dies sollte bei der Abschlussbefragung zurechtgerückt werden.“

Abschließend ist festzustellen, dass trotz des erfolgreichen Einsatzes der Agenten zur Erledigung einer „einfachen“ Aufgabe das hohe Risiko, dem sich die drei Agenten gegenübersehen, nicht zu rechtfertigen gewesen wäre, wenn es nicht darum gegangen wäre, ihre Verwendung für mögliche gewichtigere Missionen zu prüfen, indem man sie eine Art „Gesellenstück“ machen ließ.

Literatur

DETLING, Karl: Das Steinhauerdorf Mühlbach in den Krisenzeiten des 20. Jahrhunderts 1900–1950. Eppingen 2008

MACKENZIE, William: The Secret History of S.O.E. – The Special Operations Executive 1940–1945. London 2000

RUST, Kenn C. et al.: The Ninth Air Force in World War II, Fallbrook, Cal., U.S.A. 1970