

---

# André KAYSER

---

*Name: Kayser*

*Vorname: André*

*Geboren: 15.10.1922*

*Geburtsort: Winseler*

*Wohnort: Steinfort*

---

Im Jahre 1930 zog meine Familie von Winseler nach Steinfort. Wir wohnten in einem Haus der Eisenbahn in der Nähe des Bahnhofs. Hier erlebte ich den Einmarsch der deutschen Truppen am 10. Mai 1940. Damals arbeitete mein Vater bei der luxemburgischen Bahngesellschaft. An jenem Morgen verließen er und einer meiner Brüder unsere Wohnung gegen 6 Uhr früh. Mein Vater fuhr nach Petingen, wo er im Bahnhof arbeitete, mein Bruder nach Differdingen zur „Schmelz“. Unerwartet trafen sie auf deutsche Soldaten, die aus Richtung Luxemburg-Stadt nach Arlon marschierten. In der Nähe des Dorfes landeten an diesem Morgen einige Storchflugzeuge, aus Ettelbrück traf ein mit deutschen Soldaten besetzter Zug ein.

Nach einiger Zeit fand ich ebenfalls eine Stelle als Bahnarbeiter in Petingen. Kurze Zeit später wurde ich, zusammen mit drei weiteren Bahnarbeitern, nach Murlebach in der Nähe von Trier versetzt. Einquartiert in einer Metzgerei und einem Wirtshaus, mussten wir täglich Bahnarbeiten an der Bahnstrecke Trier–Gerolstein verrichten. Hier wurde eine neue Bahnstrecke verlegt.

Im April 1942 wurde ich mit anderen Luxemburgern nach Friedrichsbrück in den R.A.D. eingezogen. Wir mussten in einem Munitionswerk Gräben ausheben, damit Wasserleitungen und Stromkabel verlegt werden konnten. Später hoben wir außerhalb des Lagers in einem Kohlebergwerk weitere Gräben aus.

Da es uns nicht gestattet war, Postsendungen (Pakete) von zu Hause zu erhalten, suchten wir den Kontakt zu Menschen, die in der Nähe des Lagers wohnten. Auf diese Weise konnten wir das Verbot umgehen und unsere Eltern sandten die Päckchen an unsere deutschen „Postempfänger“ – gegen

eine kleine „Entlohnung“. Meistens gelang es uns unsere Ware ins Lager zu schmuggeln und vor den Vorgesetzten zu verstecken.



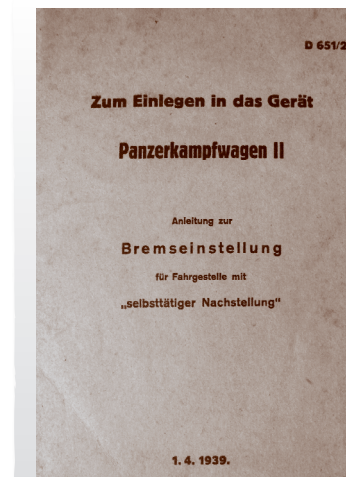
André Kayser (Pfeil) aus Steinfort und weitere Luxemburger wurden im April 1944 nach Friedrichsbrück in den R.A.D eingezogen.



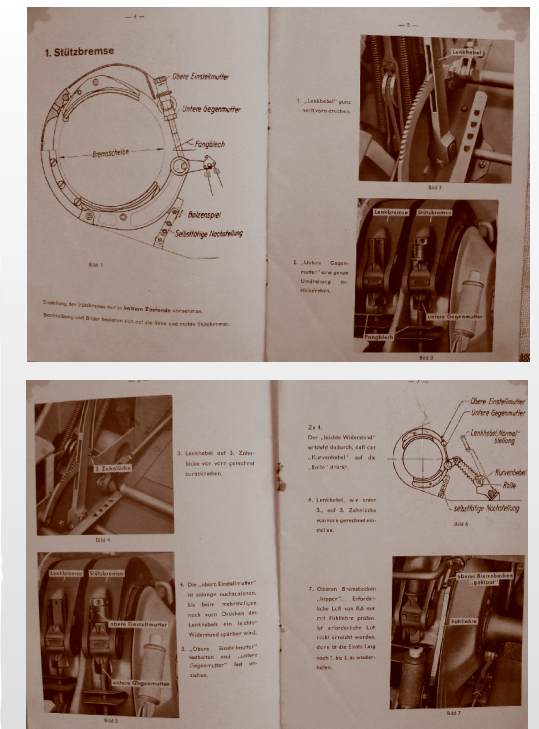
André Kayser, gebürtig aus Winse-ler, während Grabungsarbeiten im R.A.D. in Friedrichsbrück.

Drei Tage nach meinem 20. Geburtstag, am 18. Oktober 1942, wurde ich in die Wehrmacht eingezogen. Ich kam ins Ausbildungslager Eberswalde zwischen Berlin und Frankfurt/Oder und durfte wählen zwischen einer Ausbildung als Fahrer oder als Funker. Ich überlegte mir, dass ich als Fahrer nicht viel zu Fuß unterwegs sein müsste. Als Funker lief ich Gefahr in der vordersten Front eingesetzt zu werden. Außerdem müsste man als „Fernsprecher“ bei Durchtrennung der Leitung, z.B. bei einem Granateinschlag, diese auf der gesamten Länge ablaufen, um die Schäden zu beheben. Somit wäre ich immer wieder großen Gefahren ausgesetzt. Also schien mir die Fahrerausbildung ungefährlicher. So kam ich zur „75. Artillerie-Ausbildungs-Abteilung“.

Nach meiner Ausbildung auf einem 6-Tonnen-Lkw der Marke Majerius erhielt ich meinen Führerschein. Es folgten der Führerschein auf einem Halbkettenfahrzeug sowie ein neues Lager, in einem Waldstück: Luckenwalde (Forstziena). Hier wurden Panzerfahrer und Fahrer für die „gesteuerten Tief-lader“ ausgebildet. Zusammen mit drei weiteren Luxemburgern kam ich zur „Panzer 2-Ausbildung“. Félix Backes aus Eisenbach war einer der drei.

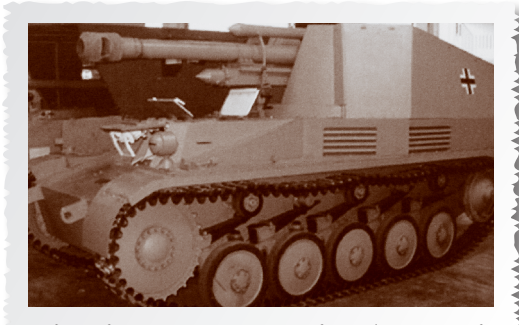


Dieses Handbuch erhielt André Kayser gelegentlich seiner Ausbildung am „Panzerkampffahrzeug II“, auch noch „Wespe“ genannt.



Nach erfolgreich abgeschlossener Fahrprüfung waren wir heilfroh, als wir erfuhren, dass wir nach Frankreich versetzt würden. Wir wussten, dass alle, die bisher als Kradfahrer (Kraftrad-Fahrer) ausgebildet worden waren, später an die Ostfront versetzt wurden.

Nach unserer Ausbildung bekamen wir den Marschbefehl nach Gere, in Frankreich, zu einem Truppenübungsplatz zwischen Pau und Tarbes. Wir nutzten diese Gelegenheit um unsere Familien in Luxemburg zu besuchen. Nach einem Tag ging es weiter.



Auf einem solchen Militärpanzer genannt „Wespe“ (Panzerhaubitze) wurde André Kayser aus Steinfurt ausgebildet.

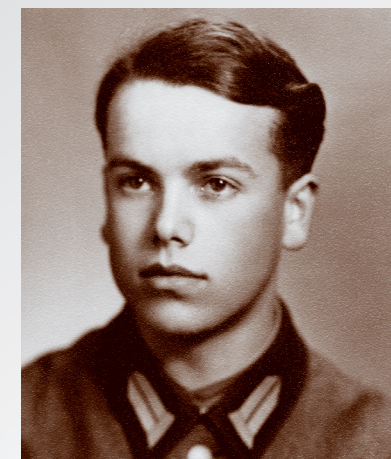
In diesen Panzern wurden zwei Fahrer eingesetzt. Eine Sicherheitsmaßnahme, falls einem der beiden etwas zustöße. Der Fahrer saß vorne links und steuerte den Panzer mit Hilfe zweier Hebel und Pedalen, der sogenannten „Stütz- und Lenk-Bremsen“. Der Panzer wog fast 12 Tonnen und hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Die Geschosse unserer 10,5 cm großen Feldhaubitze 18 M flogen bis zu 10 km. Mit „Fernladung“ sogar 11 km weit.

In Gere wurden wir neu eingeteilt. Ich wurde zu meiner Zufriedenheit mit Félix Backes aus Eisenbach einem Panzer zugeteilt.

Nach einigen Wochen erhielten wir Luxemburger „Heimurlaub“. Mein Bruder Jos, Jahrgang 1925, war zu diesem Zeitpunkt in der Wehrmachtsausbildung. Beim Explodieren einer Übungsmunition verlor Jos ein Auge und wurde später nicht mehr eingezogen.

1944 wurde mein jüngster Bruder Alphonse ebenfalls zwangsrekrutiert und kam u.a. in Naumburg/Saale zum Einsatz.

Ein Untertauchen nach dem Heimurlaub hätte für meine Familie die Umsiedlung bedeutet und das Haus wäre beschlagnahmt worden. So beschloss ich schweren Herzens wieder zurück zu meiner Einheit nach Frankreich zu gehen.



Neben André Kayser aus Steinfurt wurden ebenfalls im Verlaufe des Krieges seine Brüder Jos und Alphonse in die Wehrmacht eingezogen. Jos Kayser (Foto) verlor durch das Explodieren einer Übungsmunition ein Auge.



Drei Söhne der Familie Alphonse und Marie Kayser-Kayser aus Steinfurt wurden von den Nazis zwangsrekrutiert. Auf dem Bild ist deren jüngster Sohn Alphonse zu erkennen.

In Frankreich angekommen, erfuhren Félix Backes und ich, dass die Einheit inzwischen nach Italien verlegt worden war. Ein deutscher Wachtmeister sollte uns über München nach Italien bringen. Auf dem Münchener Bahnhof herrschte dichtes Gedränge. Der Wachtmeister schlug vor, dass wir uns hinten anstellen sollten. Da der Zug sich schnell füllte, war für uns kein Platz mehr. Weise Strategie vom Wachtmeister, der hatte keine Lust schnell nach Italien zu kommen. So verbrachten wir einige Tage in München, schliefen im Hofbräuhaus und setzten unsere Italienfahrt fort, als unser Begleiter kein Geld mehr hatte.

In Foggia machte uns Stabswachtmeister Kannengießler etwas zu schaffen. Aber alles war besser als an der Front zu sein. Als die amerikanischen Truppen in Sizilien landeten, änderte sich das. Wir wurden nun fest eingeteilt und erhielten eine „Wespe“. Die Adria-Küste entlang in Richtung Sizilien wurde ausschließlich per Bahn zurückgelegt. Kleine Fähren, auf denen jeweils zwei „Wespen“ verladen waren, brachten uns von Messina nach Sizilien. Wir

bezogen Stellung in den Bergen. Die Stellung, für Geschütze ausgebaut, lag so hoch, dass wir auf einer Seite ins Tal sahen, das regelmäßig von alliierten Fliegern angefliegen wurde, unterhalb von unserer Stellung. Glücklicherweise mussten wir keinen Schuss abgeben. Die Flugzeuge hätten uns sofort entdeckt und wir hätten keinerlei Deckung gehabt.

Eines Nachts hieß es: „Stellungswechsel!“ In einem Dorf warteten wir auf die Rückkehr der alliierten Flugzeuge. Wenn wir im Tal von Flugzeugen überflogen wurden, wussten wir, dass diese durch dasselbe Tal zurückfliegen würden. So musste die Rückkehr abgewartet werden um unbemerkt weiterzufahren.

In der neuen Stellung wurden wir als „Arbeitsgeschütz“ eingesetzt. Dieses stand ungefähr einen Kilometer vor der eigentlichen Batteriestellung, in der Regel drei Geschütze. Das „Arbeitsgeschütz“ feuerte Granaten ab, die Geschütze der Batterie Granatgeschosse und „Kartusche-Vorlagen“, bestehend aus einer Art Salzsäcke neben Granatgeschossen. So wurde der Feuerschein gedämpft. Der Gegner konnte nicht sehen und nicht hören, von wo genau er beschossen wurde. Das „Arbeitsgeschütz“ feuerte zeitgleich mit der „Batterie“ und zog die ganze Aufmerksamkeit des Gegners auf sich. Das konnte sehr gefährlich sein. Die Batterie hingegen blieb verborgen. Oft musste die Stellung gewechselt werden. Uns war nie genau bekannt, wo wir uns eigentlich aufhielten.

Wir waren mit sechs „Wespen“ auf Sizilien gelandet. Nach einigen Monaten waren deren nur noch vier einsatzfähig. Vor der Überlegenheit der amerikanischen Truppen mussten wir uns zurückziehen. Auf dem Weg Richtung Fähre zur Überfahrt aufs Festland wurden wir von heftigen Explosionen gestoppt. Ein ehemaliges deutsches Munitionslager wurde von den zurückweichenden Truppen in die Luft gesprengt. Es war unmöglich weiterzufahren. Wir warteten einige Stunden, bis das gesamte Munitionslager explodiert war. Gott sei Dank entdeckten die amerikanischen Truppen uns nicht und wir fuhren in Richtung Fähre weiter. Abends erreichten wir ein geräumtes deutsches Verpflegungsdepot. Beim hastigen Abmarsch der Deutschen waren reichlich Esswaren und Kanister mit Benzin zurückgeblieben. Die Taschen wurden voll mit Essbarem gestopft und am anderen Tag trafen wir sicher bei der Fähre ein.

Pioniere hatten ein großes Floß mit Pontons zusammengebaut um schneller übersetzen zu können. Beim Warten auf die Überfahrt griffen alliierte Flieger uns an. Wir fanden Deckung neben einem Haus. Ohne Schaden konnten wir dann schlussendlich auf dem italienischen Festland landen.



Die Einheit von André Kayser aus Steinfort vor einer getarnten „Wespe“ (Pfeil) während ihres Einsatzes auf Sizilien; 1943

Die Bremsen unserer „Wespe“ waren seit einiger Zeit defekt und konnten nun endlich repariert werden. Leider war das geeignete Material nicht mehr vorhanden. Die Reparatur konnte nicht vorschriftsmäßig behoben werden. So waren nach einigen Kilometern die Bremsbeläge wieder vollständig abgenutzt. Ich konnte überhaupt nicht mehr bremsen und notgedrungen kam ich an einer Mauer zum Stillstand. Aus einer total beschädigten „Wespe“ vom Typ Hermann Göring wurden Teile ausgebaut und in die unsrige montiert, so dass wir weiterfahren konnten.

Nach einigen Tagen traf unsere Einheit in Salerno ein. Es waren nur noch zwei Geschütze in der Einheit. Und nur unseres war noch einsatzfähig. Zusammen mit einem Einsatzoffizier kamen wir zu einer anderen Batterie. Als wir uns „einschossen“, flog ein amerikanisches „Doppelschwanzflugzeug“ (Lightening) über unsere Stellung. Unsere Position war nun bekannt. Noch am gleichen Tag wurden wir zu unserer alten Batterie abkommandiert. Bei

der Abfahrt schüttelte der Einsatzoffizier jedem Einzelnen von uns die Hand und sagte: „Könnte ich bloß mit euch zurück!“ Doch er musste bleiben. Am Abend trafen wir bei unserer alten Einheit ein und erfuhren, dass kurz nach unserer Abfahrt die Batterie des Einsatzoffiziers von der amerikanischen Artillerie beschossen worden war. Der Offizier war getötet worden.

Nachts überflogen oft alliierte Flugzeuge unsere Stellung, schalteten plötzlich den Motor aus. Alles war ganz still; plötzlich brauste der Flugzeugmotor wieder auf. Die Alliierten wussten, dass wir in dieser Gegend waren, und wollten auf diese Weise unsere genaue Position ausfindig machen. Was ihnen nachts unmöglich war. Zu dieser Zeit schliefen wir immer hinter dem Geschütz, im Freien ohne jegliche Deckung.

Eines Morgens, als der „Küchenwagen“ uns beliefern wollte, flog ein Geschoss über uns hinweg. Wir wunderten uns und dachten, unsere eigene Stellung würde eine Feindposition beschießen. Doch kurz darauf schlug ein zweites Geschoss vor unserer Stellung ein. Nun war uns bewusst, dass wir unter Beschuss lagen. Ein drittes Geschoss traf den Küchenwagen. Von dem blieb nichts mehr übrig! Wir erhielten Feuerbefehl. Nachdem wir einmal geschossen hatten, kam der Befehl: „Die ganze Batterie: zehn Gruppen!“. Das bedeutete, dass jedes Geschütz zehn Granaten abfeuern musste. Ein erneuter Befehl: „Erhöhung um 400!“ gebot uns die Richteinheit am Geschütz um 400 Einheiten zu erhöhen. Unsere Granaten trafen wahrscheinlich ihr Ziel nicht und explodierten vor der Feindstellung. Die Anweisung „Näher!“ bedeutete: Geschütz nach rechts einstellen; „Weniger!“: nach links einstellen. Nach wenigen Minuten erwiderten die Alliierten das Feuer. Auf einem Geschütz wurde ein Soldat getötet. Die gegnerische Feuerkraft war sehr stark, der Befehl zum Rückzug kam. Ich musste nun das Geschütz aus der Gefahrenzone steuern. Der Rest der Mannschaft floh durch einen nahen Graben, der Deckung bot. In dieser gefährlichen Lage durfte außer dem Fahrer niemand auf der „Wespe“ Platz nehmen. Wir gelangten unverletzt aus der Gefahrenzone und die Mannschaft sprang wieder auf. Hinter uns hörten wir die Einschüsse der feindlichen Granaten.

Wir fuhren und fühlten uns sicher. Doch plötzlich tauchte wie aus dem Nichts ein amerikanischer „Jabo“ auf und nahm uns sofort unter Beschuss. Alle sprangen von der „Wespe“ und suchten Deckung. Zu unserem Glück griff das Flugzeug nur einmal an. Der Pilot war offensichtlich auf dem Rück-

flug von einem Einsatz. Wir stiegen wieder auf und gelangten ungehindert zum vorgesehenen Sammelplatz. Hier kam der Befehl: „Geschützrohrputzen!“ Als der Verschluss am Geschützrohr geöffnet wurde, fiel eine Kartusche heraus. Alle wurden kreideblass. Niemand hatte von dieser äußerst gefährlichen Granate im Rohr gewusst.



André Kayser (Erster von links) vor „seiner“ Wespe. Kurz nach dieser Aufnahme geriet die Mannschaft unter Beschuss, wobei ein Soldat starb.

Nach einigen Tagen Rückzug hieß es plötzlich, dass zwei Geschütze unserer Einheit zurück nach Deutschland müssten. Zu meiner großen Überraschung war das luxemburgische Geschütz von Félix Backes und mir unter den Auserwählten. Noch in derselben Nacht brachen wir auf. Wegen der alliierten Luftüberlegenheit konnten wir nur nachts fahren. Doch auch das war nicht ungefährlich. Um unsere Stellungen zu entdecken, erhellten die Alliierten nachts den Himmel mit „Christbäumen“. Dann stoppten wir sofort und warteten auf das Erlöschen der Leuchtgranaten, in der Hoffnung nicht entdeckt zu werden. Wir versuchten immer im Morgengrauen in einem Dorf mit einer Verpflegungsstelle einzutreffen. Hier bekamen wir Nahrungsmittel und das „lebenswichtige“ Benzin für die „Wespe“.

Schließlich trafen wir unbeschadet in der Umgebung der Stadt Casino ein. Die beiden „Wespen“ wurden auf einen Zug geladen. In Richtung Norditalien über Salzburg ging die Reise bis nach München und dann weiter nach Breslau. Wir ergatterten zwei Tage Kururlaub.

Nach demselben – zurück in Italien, in der Nähe von Albano – meldeten wir uns bei unserem Hauptmann. Ohne Panzer standen wir vorerst dem Kommandanten zur Verfügung. Ein alter Volkswagen sollte nach Albano gebracht werden. Dem Auto fehlte die Frontscheibe. Ich organisierte die Scheibe und machte mich auf den Weg. Unterwegs merkte ich, dass kein einziges Vorderlicht funktionierte, nur hinten leuchtete ein kleines Lämpchen. Von Albano brachte ich Funkgeräte zu einer Stellung nahe Casino. Ich wurde angewiesen mich einer Fahrzeugkolonne anzuschließen. Wiederum konnten wir nur nachts fahren. Da mein Auto kein Vorderlicht hatte, fuhr ich als Letzter der Kolonne und folgte mit Mühe den Hinterlichtern des vor uns fahrenden Wagens. Vor Casino machten wir Halt. Seit fast zwei Tagen hatte ich kein Auge zugemacht, und so schlief ich gleich ein. Nur ganz kurz, nach ein paar Stunden, ging es weiter. Durch Casino, außerhalb der Stadt an einem Berg erreichten wir unser Ziel. Eigentlich dachte ich nur ans Schlafen, doch die mitgeführten Funkgeräte mussten noch in eine andere Stellung, wo sich



André Kayser (Zweiter von rechts) während seiner Wehrmachtszeit auf Sizilien.

die Schreibstube und die Küche der Kompanie befanden. Unterwegs hatte ich noch eine Autopanne, die ich selbst beheben konnte. Nach ein paar Stunden erreichte ich diese Stellung und lud die Funkgeräte ab. Endlich konnte ich ausschlafen!

In dieser Stellung blieb ich die nächste Zeit. Musste aber jeden Tag zur Gefechtsstellung auf einen Berg in der Nähe. Manchmal fuhr ich alleine, aber öfters musste ich den Spieß (Hauptwachtmeister) zum Gefechtsstand bringen. Am liebsten war mir die Abenddämmerung zum Fahren. Nachts war diese Bergstraße durch abgelagerten Phosphor relativ erhellt, so dass die Alliierten leichtes Spiel hatten die Fahrzeuge zu entdecken.

Eines Abends erhielt ich den Befehl, zum Gefechtsstand zu fahren. Deren Volkswagen war beschossen worden und nicht mehr einsatzfähig. Es dämmerte gerade, also wollte ich gleich losfahren. Doch ich musste warten, um dann mitten in der Nacht zusammen mit dem Küchenwagen loszufahren. Dies gefiel mir gar nicht! Auf halber Strecke geriet ich in den Straßengraben und konnte nicht mehr weiter! Ich bat die Mannschaft des Küchenwagens mich mit dem LKW aus dem Graben zu ziehen. Die beiden Soldaten lehnten jedoch jede Hilfe ab. Sie erklärten mir, dass sich in der Nähe eine Einheit mit einer Zugmaschine befände. Und machten sich schnell aus der Gefahrenzone auf und davon! Ich lief zu dieser Stellung. Es war selbstverständlich für diese Soldaten mir mit ihrer Zugmaschine aus der Patsche zu helfen. Auch unter Soldaten hat Solidarität eben nicht für jeden die gleiche Bedeutung.

In Rocca di Papa, wo ich mit meinem Volkswagen zur Reparatur fuhr, erhoffte ich mir ein paar Tage Urlaub. Doch dazu kam es nicht. Ich musste einige Offiziere im alten Mercedes umherfahren!

Während ungefähr eines Monats wurde ich einer Batterie in der Nähe von Monte Casino zugewiesen. Auch hier unterhielt ich die Verbindung zwischen dem Befehlsstand und den Geschützen. Wegen ihrer geringen Feuerkraft konnten diese 7,5-mm-Geschütze keinen Schaden anrichten.

Während einiger Tage dienten wir dann in Nettuno als Küstenschutz. Plötzlich hieß es, dass wir zum Einsatz kämen. In derselben Nacht verließen wir Nettuno. Am darauf folgenden Tag erfuhren wir an einem Verpflegungsdepot, dass die Amerikaner kurz nach unserer Abfahrt in Nettuno gelandet waren.

Bei einem erneuten Stellungswechsel machten wir nachts in einem Dorf halt, da dieses unter Granatbeschuss lag. Damit die Amerikaner uns nicht

einholen konnten, mussten wir dieses Dorf unbedingt passieren. Wir studierten die Einschüsse und merkten uns die Reihenfolge der Einschläge. So wussten wir, wann wir losfahren sollten. Es gelang uns mit unserer „Wespe“ unbeschadet das Dorf zu durchfahren. Pech hatte eine andere „Wespe“, die durch einen Einschlag in einen Graben geriet. Mit Hilfe einer anderen „Wespe“ sollte ich helfen dieses Gefährt aus dem Graben zu ziehen. Ich befestigte die Abschleppkette an der liegen gebliebenen „Wespe“. Ich stand dicht hinter der „Abschleppwespe“, als der Motor aufheulte. Dieses Geräusch kannte ich. Ich wusste, dass sie nun jeden Augenblick rückwärts fahren würde. Im letzten Augenblick konnte ich mich durch einen Sprung retten. Sonst wäre ich zwischen den beiden „Wespen“ zerdrückt worden. Der Fahrer der „Abschleppwespe“ hatte mich übersehen und war ohne das obligatorische Kommando rückwärts gefahren. Das Glück war mir treu geblieben.

In einer Orangenplantage gingen wir nun in Stellung. Und schnell in Deckung, denn wir gerieten sofort unter Beschuss. Glücklicher Weise wurden wir nicht getroffen.

Nach einem erneuten Stellungswechsel wurde ich Beifahrer in einer „Wespe“. Nach ein paar Stunden löste ich den Fahrer ab. Dieser war zufrieden, denn er konnte sich nun ausruhen. Ich war auch zufrieden, denn dieser deutsche Fahrer machte mir keinen vertrauenswürdigen Eindruck.

Während der Fahrt regnete es in Strömen. Nach wenigen Minuten war ich vollständig durchnässt. Durch die Motorwärme und die beiden großen Ventilatoren hinter dem Fahrersitz war es warm um mich herum. Die Nässe war kein Problem. Plötzlich merkte ich, dass die linke Kette am Panzer heruntergesprungen war. Das Gefährt war jetzt nicht mehr zu steuern. So musste ich gleich anhalten. Es gelang uns nach einiger Zeit diesen Schaden zu beheben.

Tags darauf traf ich an einem Panzer-Abwehrgeschütz einen Luxemburger von großer Statur. Wir konnten uns leider nicht lange unterhalten, denn wir mussten weiterfahren. Ich erfuhr nie, wer dieser Mann war.

Zu jener Zeit schlief ich immer sofort ein, wenn wir Halt machten. Als Fahrer musste man sich ständig konzentrieren um auf den teilweise zerstörten Straßen keinen Unfall zu bauen. Jeden Augenblick konnte man mit einem Angriff von amerikanischen Jabos („Jagdbombern“) rechnen oder man wurde beschossen. Diese permanente Anspannung und das ständige Auf-der-Hut-Sein erschöpften mich nach einigen Stunden Einsatz total. Als Beifahrer saß

ich meistens oben auf dem Gefährt mit dem Rücken zum Geschütz um nach wenigen Minuten einzuschlafen. Nachts schlief ich so fest, dass sogar Granateinschläge mich nicht aufweckten. Eines Morgens, als ich aufwachte, war mein Zimmergenosse verschwunden. Als er wiederkam, fragte ich ihn, wo er gewesen sei. „Ach, Mensch! Wir waren doch unter Beschuss und ich habe mich in Sicherheit gebracht!“ Von all dem hatte ich nichts bemerkt!

Unsere Einheit kam wieder bei Nettuno zum Einsatz. Ich wurde nicht mehr als Fahrer einer „Wespe“ benötigt und der „Munitionsstaffel“ zugeteilt. Täglich trug ich Munition zu den Geschützen. Abseits der Batterie, unter zwei Strohhaufen, hatten wir es uns gemütlich gemacht und waren gut getarnt. Insgesamt gab es fünf verschiedene Ladungsmunitionen für die Granaten. Im Vorfeld wurden wir mündlich in Kenntnis gesetzt, welche Ladung gebraucht wurde. Anschließend trugen wir diese zu den Geschützen.

Bei einem Stellungswechsel sollte ich bei der Munition Wache schieben. Als die Einheit jedoch abgefahren war, wurde der ehemalige Stand bombardiert. Ich versteckte mich hinter dem Stroh und wartete den Angriff ab. Zusammen mit zwei Soldaten suchten wir vorläufig Schutz in einer nahen Kapelle. Im Halbdunkel entdeckten wir einen toten Soldaten zwischen den Bänken. Doch wir fühlten uns sicher und harrten die ganze Nacht hier aus.

Am anderen Tag war unsere Einheit vorgerückt. Als wir wieder zu ihnen stießen, wurde ich zum Spieß (Hauptwachtmeister, Schreibstube) gerufen. Nun wurde ich hinten zur Schreibstube abkommandiert. Dagegen hatte ich nichts einzuwenden. Ich war vorerst etwas weiter von der Front entfernt. Während der nächsten Zeit war das Soldatenleben etwas ruhiger und weniger gefährlich. Ich musste lediglich von Zeit zu Zeit Wache schieben. Zusammen mit einem anderen Soldaten waren wir zeitweilig bei der italienischen Bevölkerung einquartiert. Ich wohnte bei einer Dame, die uns gut verpflegte und sich korrekt uns gegenüber verhielt.

Aus einer Rede von Hitler erfuhren wir, dass sich die italienischen Truppen ergaben. Wir sollten nun die italienischen Soldaten entwaffnen. Doch wir kümmerten uns nicht viel um sie und sie ließen uns auch in Ruhe. Beide Seiten hatten offensichtlich andere Probleme. Wir interessierten uns hauptsächlich für die herannahenden amerikanischen Truppen.

Mitte April 1944 erhielt ich mit ein paar anderen Kollegen ganz überraschend Heimaturlaub. Wir fuhren nach Rom zu einem kurzen Aufenthalt

und wollten den Vatikan besuchen. Leider war es Soldaten untersagt, das Staatsgebiet des Vatikans zu betreten. Weiter ging's mit LKWs nach Florenz. Unterwegs wurden wir kurz von Jabos beschossen. Doch schlussendlich gelang ich unversehrt nach Hause.

Auch dieser „Urlaub“ hatte ein Ende und an ein Untertauchen war aus Rücksicht auf meine Familie nicht zu denken. Meine Einheit war nun in Civitavecchia, nördlich von Rom, dem Küstenschutz zugeteilt. Ich kam wieder zur „Munitionsstaffel“. Nun musste ich eine „Munitionswespe“ ohne Geschütz steuern, aber vollgeladen mit Munition.

Erneuter Aufruf zum Einsatz! Nachts starteten wir. Ich fuhr mit meiner „Wespe“ wieder mal als Letzter in der Fahrzeugkolonne. Am Tag darauf waren wir in Rom. Auf einem ehemaligen Ausstellungsgelände sollten wir die „Wespen“ stationieren. Beim „Einmanövrieren“ sprang die Kette meiner „Wespe“ herunter. Nach erheblichen Anstrengungen war die Kette wieder montiert. Ich tankte den Panzer voll und wollte mich gerade ausruhen. Da kam das Kommando: „Weiterfahren!“ Da ich bei der Abfahrt als Erster der Kolonne fuhr, gab mir eine Italienerin einen Blumenstrauß. Auf ging's in die Berge.

Bei einem Angriff von Jabos sprangen wir vom Panzer und suchten Deckung hinter einer Mauer. Nach dem Angriff stieg Rauch aus meiner „Wespe“ auf. Die leeren Benzinkanister waren getroffen worden und so war der Rauch entstanden. Die Kanister waren glücklicherweise nicht gefüllt gewesen und die mitgeführte Munition nicht getroffen worden. Sonst wäre die „Wespe“ zerstört gewesen. Wir bestiegen die Fahrzeuge und fuhren weiter. Obwohl die „Wespe“ Öl verlor, konnte ich zur vorgeschriebenen Stelle fahren, wo ich dann noch die Munition zu den Geschützstellungen transportierte.

Am nächsten Tag sollten wir zur Kommandantur zurückfahren. Die beiden Soldaten, die oben auf dem Geschütz saßen, warnten mich nicht rechtzeitig, denn ich wäre beinahe über eine gesprengte Brücke gefahren! Doch wir kamen unversehrt an der Via Appia an und trafen auf Teile unserer Einheit. Wir übernachteten in einer Scheune.

Tags darauf sprach ein Offizier bei uns vor und wir mussten ihm folgen. Begleitet von deutschen Soldaten, verloren wir ihn außerhalb der Stadt aus den Augen. Der Offizier fuhr mit einem Krad (Kraftrad – „motocyclette“) und war schneller als wir mit dem Panzer. Schließlich waren wir alleine unterwegs. Als ich die „Wespe“ stoppte, bemerkten wir in der Ferne eine Vielzahl

von Militärfahrzeugen. „Komm, wir sprengen!“, sagte der deutsche Soldat. Er meinte, wir sollten die „Wespe“ sprengen und uns aus dem Staub machen, da jetzt kein Offizier oder Unteroffizier uns Befehle geben konnte. Mir war das jedoch zu riskant. Obwohl wir Munition zwecks Sprengung der eigenen „Wespe“ mitführten, damit die Fahrzeuge nicht in die Hände des Gegners fielen, schien mir diese Idee sehr gefährlich. Wir wussten nicht, ob es sich bei dieser Fahrzeugkolonne um Amerikaner oder Deutsche handelte. Falls die deutschen Truppen die Sprengung des Panzers sehen sollten, kämen wir vor ein Kriegsgericht oder würden sofort erschossen. Ich entschloss mich zu warten. Unter einer Brücke traten einige Soldaten hervor. Beim näheren Betrachten bemerkte ich, dass es Amerikaner waren. „Komm“, sagte ich, „wir gehen!“

Wir hoben die Hände und ohne lange nachzudenken sprangen wir vom Panzer herunter. Seelenruhig gingen wir auf die Amerikaner zu. Als ich fast beim ersten angekommen war, ratterte MG-Feuer vom gegenüberliegenden Berg. Wir wurden von „unseren“ Truppen beschossen. Blitzschnell warf ich mich zusammen mit dem Amerikaner zu Boden. Mir wurde erst jetzt bewusst, wie leichtsinnig wir gehandelt hatten. Mit dem Beschuss der Deutschen hatten wir nicht gerechnet. Das MG-Feuer wurde eingestellt und ich gelang ungehindert zur Eisenbahnbrücke. Ein Italiener, der die Amerikaner begleitete, schlug mir zur Begrüßung seine Faust ins Gesicht. Ich konnte und durfte mich nicht wehren, sonst wäre ich womöglich erschossen worden.

Ich wurde hinter ein Haus gebracht, wo eine Italienerin mir ins Gesicht spuckte. Der Hass auf die deutschen Soldaten entlud sich. Wir mussten einen Panzerspähwagen besteigen und der Amerikaner fuhr los. Nach einigen Kilometern stießen wir auf weitere amerikanische Truppenverbände, von denen wir Gefangenen sogar Schokolade bekamen. Diese grüßten uns ausgesprochen freundlich. Noch kurz zuvor war uns glühender Hass entgegengeschlagen, und nun dies! Was für eine Welt!

Abends übernachteten wir bei der Einheit, die uns verhaftet hatte. Wir wurden gut behandelt.

Am nächsten Tag wurden wir zur Militärpolizei (M.P.) gebracht. Hier war die Behandlung nicht mehr so entgegenkommend. Unter dem Vorwand, wir hätten alles gestohlen, nahmen sie uns die Armbanduhren, Zigaretten, Schokolade, Füllfeder usw. ab. Ich hatte meine Uhr vorsichtshalber in mein Taschentuch gewickelt. So konnte ich diese retten!



Anschließend wurden wir einzeln vernommen. Man fragte mich nur, bei welcher Division ich sei. „29.“, war meine Antwort. Dies genügte den Amerikanern, die anderen gefangenen deutschen Soldaten stammten auch aus dieser Einheit. Von nun an war ich deutscher Soldat der 29. Division. Ich hatte keine Möglichkeit zu erklären, dass ich zwangsrekrutiert war. Wer sollte auch schon Luxemburg kennen?

Über das Rote Kreuz konnten wir unseren Familien mitteilen, dass wir in Gefangenschaft geraten waren. Diese Nachricht war vor dem Schreiben des Kommandanten über unsere mögliche Gefangennahme bei unseren Eltern angekommen. So war ihnen unser Schicksal schon bekannt.

Wir wurden am nächsten Tag in ein amerikanisches Gefangenenlager nahe Neapel gebracht. Von dort fuhr man uns noch am gleichen Tag nach Bari in ein englisches Lager. Einige Tage später wurden wir eingeschifft und gelangten nach Port Said, in Ägypten. Ein Zug brachte uns in ein englisches Gefangenenlager zum „P.O.W. Camp 307 – Großer Bittersee“.

Hier waren Tausende Gefangene interniert. Das Lager war in verschiedene „Käfige“ unterteilt, die alle mit Stacheldraht voneinander getrennt waren.

Wir hausten in Zelten, die wahrscheinlich vor uns schon von Gefangenen bewohnt waren. Die Zeltböden waren in den Boden eingebaut, so dass man aufrecht stehen konnte. Wir erhielten Strohsäcke und machten es uns „gemütlich“.

Jeden Morgen musste unsere gesamte Habe, einschließlich des Essgeschirrs, vor dem Zelt zum Trocknen ausgebreitet werden. Einmal im Monat wurden wir von einem Arzt untersucht. Wurden bei einem von uns Läuse entdeckt, wurden alle Gefangenen eines Käfigs zur Entlausung geschickt. Die Engländer achteten sehr auf Hygiene.

Während ein paar Tagen drückten sie beide Augen zu, als einige fanatische Gefangene eine Nazi-Flagge am Appellplatz des Lagers morgens hochzogen und abends wieder he-



Passfoto, welches das englische Militär von André Kayser aus Steinfurt anfertigte, als er in Ägypten ins Gefangenenlager der Engländer interniert wurde

runternehmen. Dann mussten alle Gefangenen antreten und dieses Ritual über sich ergehen lassen. Schließlich wurde diese Nazi-Huldigung verboten.

Ab Oktober 1944 kam ich in ein anderes Lager, das P.O.W. Camp 379. Dieses lag in der Nähe des Nils, denn oft sah ich die Segel vorbeigleitender Schiffe. Schließlich kamen alle „Nicht-Deutschen“ wieder zurück zum Bitter-See. So fanden wir Luxemburger uns Ende 1945 im „P.O.W. Camp 380“ wieder, einem internationalen Lager, wo wir von den anderen Nationen getrennt waren. Auf dem Weg zur Dusche trafen wir aber oft fanatische Österreicher, die mit dem Hitlergruß salutierten. Erzählt wurde, dass im Lager 306, wo sich deutsche Offiziere befanden, regelmäßig Selbstmorde begangen würden. Über dieselben wurde in allen Camps gesprochen. Viele Gerüchte waren in Umlauf, niemand konnte sich so recht erklären, was wirklich los war. Auch die Mitbewohner der Opfer konnten es nicht verstehen.

Im Camp 307 gab es jeden Tag eine englische und eine französische Zeitung. Einige Male kamen Gefangene zu mir, damit ich französische Zeitungsartikel, z.B. über der Stand der Landung in der Normandie, übersetzen sollte. Nach ein paar Tagen bekam ich eine Warnung. Es kam danach niemand mehr mit einer Zeitung zum Übersetzen. Die Warnung war auf beiden Seiten angekommen!



Grußkarte der ehemaligen luxemburgischen Gefangenen im P.O.W.-Lager „Am großen Bittersee“ in Ägypten an André Kayser aus Steinfurt. Auf der Vorderseite ist der hauptstädtische Bahnhof zu erkennen.

Im internationalen Lager konnten wir sogar außerhalb des Lagers arbeiten. Eine willkommene Abwechslung und etwas mehr zum Essen! Wir Luxemburger montierten während einiger Wochen Telefonleitungen entlang des Suez-Kanals, bis zur Sinai-Halbinsel. Diese Arbeit war eine Wohltat! Stand man hinter den Dünen und ein Schiff fuhr durch den Suez-Kanal, sah es aus, als würde es durch die Sanddünen rutschen. Entlang des Kanals

standen an manchen Stellen Tannen. Wenn der Wind vom Wasser durch die Dünen blies, verbreitete sich ein wunderbarer Duft. Weit und breit war alles gelb: Sand so weit das Auge reichte. Die schwarze Farbe des Straßenbelages wurde zur „Belohnung“ für das Auge. Es war recht heiß, aber wenn sich ein Sandsturm anbahnte, fielen die Temperaturen und es wurde richtig kalt.

Die Luxemburger, die ich im internationalen Lager getroffen hatte, erzählten mir, sie hätten bereits einen Antrag für die „luxemburgische Batterie“ in England gestellt. In der Hoffnung, auf diese Weise aus dem Camp zu gelangen und nach England überführt zu werden, stellte ich auch meinen Antrag. Meine beiden Landsleute verließen am 24. Februar 1945 das Lager. Jedoch ohne mich! Später erfuhr ich, dass mein Antrag „verloren“ gegangen war. Ich blieb in Ägypten zurück und war dort noch fast ein Jahr in Gefangenschaft. Am 27. April konnte ich den Antrag für die luxemburgische Batterie unterschreiben.

Im Mai 1945 war der Krieg in Europa zu Ende. Ich fühlte mich verlassen und hoffnungslos. Es war mir ein Rätsel, wieso ich immer noch gefangen war. Wie ich später in Erfahrung bringen konnte, wurde ich in den englischen Unterlagen anscheinend immer noch als „Deutscher der 29. Division“ geführt, obwohl ich beim Eintrag in die Kartei unter „Nationalität“ LUXEMBURGER angab. Aber die Deutschen durften eben noch nicht nach Hause.

Nach Kriegsende (Mai 1945) kamen erneut Luxemburger ins Lager. Auch Franzosen aus dem Elsass und aus Lothringen. Diese wurden nach einigen Monaten von ihrer Regierung befreit. Um uns sorgte sich niemand. Kein Regierungsvertreter tauchte hier auf und fühlte sich für uns zuständig. Ein Brief an die luxemburgische Gesandtschaft in Kairo landete bei der belgischen, da Luxemburg keine Vertretung in Kairo hatte. Die Belgier versicherten uns, den Antrag an die luxemburgische Regierung weiterzuleiten.

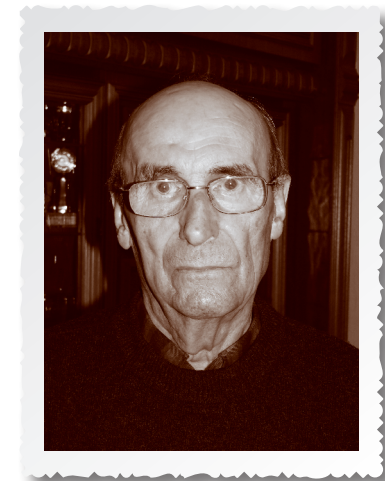
Im Januar 1946 durften wir endlich das Lager verlassen. Mit dem Zug fuhren wir nach Port Said. Im Hafen auf dem Schiff nach Haifa kamen Juden an Bord. Als sie hörten, dass wir keine Deutschen, sondern Luxemburger seien, warfen sie uns sogar Zigaretten zu! Mit der „Dunottar Castle“ ging es zusammen mit den englischen Truppen über Malta, Gibraltar nach England, wo wir am 13. Februar 1946 in Southampton anlegten. Nach einigen Tagen in einem Gefangenenlager wurden wir von zwei Luxemburgern, Leutnant Stolz und Sergeant Scholtus, befreit und kamen nach London.

Wegen eines Sturms über dem Ärmelkanal mussten wir noch einige Tage in London ausharren. Zufälligerweise traf ich dort auf Leutnant Charles Kieffer aus meinem Heimatort Steinfort. Am 22. Februar 1946 fuhren wir über Brüssel nach Luxemburg. Am 23. Februar 1946 war auch für mich der Krieg endlich vorbei!

Nach dem Krieg nahm André Kayser seine Arbeit bei der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft wieder auf. Er lebt heute noch in Steinfort. 1981 trat er in den Ruhestand. Seit 1948 ist er mit Marie Meilender aus Esch-Sauer verheiratet. Drei Kinder zogen sie zusammen groß: Thérèse, Yves und Marianne.



André Kayser aus Steinfort, kurz nach seiner Rückkehr im Februar 1946



André Kayser

