

DIE REICHSBRÜCKE IM ZWEITEN WELTKRIEG

Wer sich im Internet auf der offiziellen Seite der Stadtverwaltung über die Geschichte der Reichsbrücke informieren will, dem fällt sofort der Satz ins Auge: „Keine Brücke in Wien ist so bekannt wie sie: die Reichsbrücke. Um keine Brücke ranken sich mehr Geschichten und Mythen“. Wobei hier wohl in erster Linie die „Zweite Reichsbrücke“ gemeint ist, die vom 10. Oktober 1937 bis 1. August 1976 bestand und im Zeitraum vom 11. April 1946 bis zum 18. Juli 1956 offiziell den Namen „Brücke der Roten Armee“ trug. Berühmt wurde sie dadurch, abgesehen von ihrem überraschenden spektakulären Einsturz am 1. August 1976, dass sie im Zweiten Weltkrieg als die Einzige von den zwischen Krems und Belgrad gelegenen Donaubrücken der Zerstörung entgangen war.¹



Die Reichsbrücke zu Beginn des Zweiten Weltkrieges.

Sammlung Wolfgang E. Schulz

DIE REICHSBRÜCKE IM LUFTKRIEGSGESCHEHEN

Zum Glück für die Reichsbrücke, deren Konstruktion schon vor und während des Baues nicht unumstritten war, erwiesen sich die luftkriegsbedingten Schäden durchwegs als solche von leichter Natur. So auch am 16. Juli 1944, als die Inundationsbrücke im Bereich der Schüttaustraße durch sieben Sprengbomben erheblich beschädigt wurde, was zu einer mehrstündigen

¹ Das rege Interesse der Bevölkerung am Schicksal dieser Brücke zeigen die zahlreichen diesbezüglichen Einsendungen im Rahmen der 1975 eingerichteten „Kommission Wien 1945“ (WStLA, Kommission Wien 1945 Nr. 81, 144, 147, 148, 152, 153, 164, 165, 166, 173, 175, 179, 180, 182 und 246).

Verkehrsbeschränkung führte. Die Schäden konnten rasch beseitigt werden und der Straßenbahnverkehr konnte nach einigen Stunden wieder aufgenommen werden.² Ähnlich glimpflich verlief der Luftangriff am 5. November 1944, wobei lediglich der stromaufwärts gelegene Gehweg durch zwei Nahtreffer leicht beschädigt wurde.³ Am 18. Dezember wurde die Reichsbrücke abermals getroffen, wieder war es nur der Gehweg der durch drei Sprengbomben, diesmal allerdings erheblich, beschädigt wurde.⁴ Genaueres berichtet dazu ein Dienstzettel der Stadtbaudirektion. Demnach hatten die Bomben im Bereich der zweiten und dritten Öffnung der Flutbrücken, oberhalb der eigentlichen Strombrücke, zwei Eisenbetongewölbe durchschlagen. Dabei wurde auf der Kagraner-Seite der flussabwärts gelegenen Gehweg und ein ungefähr 150 cm breites Stück der Fahrbahn zerstört.⁵

Zu Beginn des Jahres 1945 wollte man sich nicht mehr auf das Glück verlassen und die Organisation Todt errichtete in den ersten Monaten des Jahres 1945 zwei Hilfspfeiler im Strom. Dadurch sollte ein Einsturz der Brücke, ausgelöst durch einen oder durch mehrere Bombentreffer, verhindert werden. Denn ein Brückeneinsturz hätte in der Folge auch katastrophale Auswirkungen auf die als kriegswichtig angesehene Donauschiffahrt gehabt.⁶ Die Initiative zu dieser Maßnahme war Ende November 1944 direkt von Hitler ausgegangen. Der Anlass dafür war der Einsturz der Köln-Mühlheimer-Brücke gewesen, die von mehreren Bomben getroffen in den Rhein gestürzt war und die Schifffahrt blockierte.⁷ Ein solches Katastrophenszenario wie in Köln blieb der Reichsbrücke glücklicherweise erspart, obwohl auch sie mehrmals von Bomben getroffen wurde.

Anfang Dezember 1944, noch bevor man mit dem Bau der Hilfspfeiler begonnen hatte, erteilte das Reichsverkehrsministerium den Auftrag zu prüfen wie man die Reichsbrücke, im Falle eines Ausfalles aller Wiener Eisenbahnbrücken über die Donau, auch für die Zwecke des Gütertransports nutzen könnte.⁸ In dieser Angelegenheit gab es zum Jahreswechsel 1944/45 mehrere Besprechungen zwischen der Reichsbahndirektion Wien, der

² ÖStA/AdR, DWM, Luftangriffe Wien, Der Polizeipräsident in Wien als örtlicher Luftschutzleiter S. Lu/a 5560 Nr. 686-2/44 (g), vom 18.7.1944, Luftschutz-Schadensmeldung, Schlussmeldung (Anlage S. 8).

³ Ebenda. Der Polizeipräsident in Wien als örtlicher Luftschutzleiter S. Lu/a 5560 Nr. 1051-1/44 (g), vom 7.11.1944, Luftschutz-Schadensmeldung, Schlussmeldung (Anlage S. 27).

⁴ National Archives (NARA) Microfilm Publication T77 roll 748, Der Wehrwirtschaftsoffizier im Wehrkreis XVII, Az. 40, Br. B. Nr. III/1315/44g, vom 21.12.1944, Betr.: Luftschadensmeldung über die Auswirkung des Luftangriffes am 18.12.1944 auf Wien.

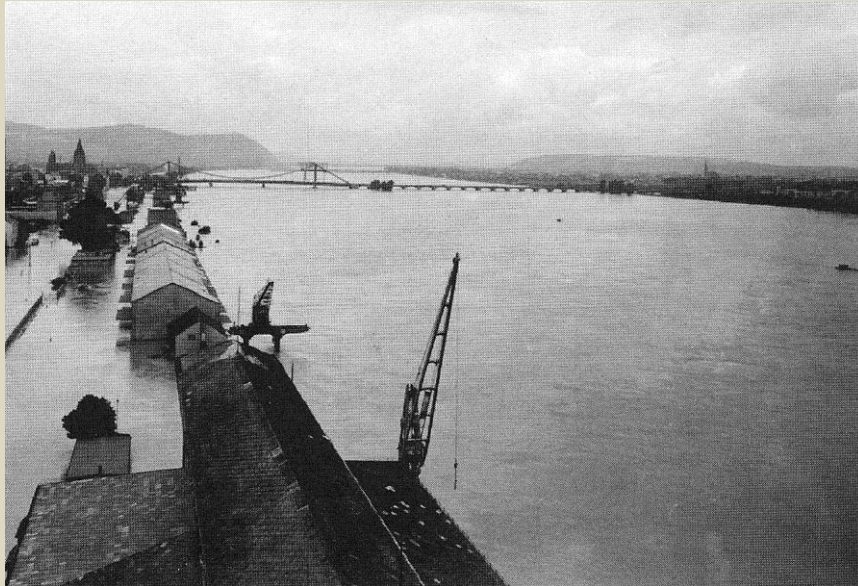
⁵ WStLA, Baudirektion, G/2407/1944, Abt. G-28-958/44, vom 21.12.1944, Betr.: Reichsbrücke über den Donaustrom, Beschädigung durch Fliegerangriff. Man begnügte sich damals damit die Schadenstellen abzusichern und verzichtete vorerst auf eine dauerhafte Instandsetzung.

⁶ WStLA, M. Abt. 116, A 72/45, vom 3.1.1945. Hier ein Schreiben der OT Einsatzgruppe IX Südost, Oberbauleitung Donau, Bauleitung Möwe, Br. B. Nr. L-40, Schi/Ba., vom 3.1.45. Die Bauleitung Möwe der Organisation Todt (OT) hatte den Auftrag, unter Heranziehung von 40 bis 50 Arbeitskräften der Firma Universale- Hoch- und Tiefbau A. G., die Arbeiten zur Unterfangung der Reichsbrücke und der Stadlauer-Ostbahnbrücke mit höchster Dringlichkeit durchzuführen. Bei der Reichsbrücke wurden die beiden Hilfspfeiler aus Beton nach 1954 wieder entfernt, da sie die Schifffahrt behinderten.

⁷ Willi A. Boelcke (Herausgeber), Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg, Hitlers Konferenzen mit Albert Speer 1942 – 1945, Frankfurt am Main 1969, S. 441 (Führerpunkte 27.11.1944, Punkt 7).

⁸ Ebenda. Hier Reichsbahndirektion Wien, Amtsvermerk vom 20.12.1944.

Wasserstraßendirektion Wien und dem Bevollmächtigten für den Nahverkehr, die unter dem Vorsitz des Reichsverteidigungskommissars Baldur von Schirach stattfanden.⁹



Die Reichsbrücke während des Hochwassers im Juli 1954. Das obere Foto zeigt den Blick stromaufwärts, die beiden Hilfspfeiler im Strombett sind gut zu erkennen. Die untere Aufnahme zeigt deutlich den geteilten Hilfspfeiler am linken Donauufer. WStLA, Fotoarchiv Gerlach.

Dabei wurde auch eine Verlegung von Feldbahngleisen oder die Verwendung der Straßenbahn als Transportmittel für Massengüter in Betracht gezogen. Doch schon bald stellte sich heraus, dass die Bauwirtschaft das entsprechende Feldbahnmaterial nicht zur Verfügung stellen konnte und auch die Straßenbahn ihre Kapazitäten für die Güterbeförderung voll ausgelastet hatte. Weder die gemeindeeigenen Werkstätten noch die

⁹ ÖStA/AdR, Reichsbahnsammlung Varia Karton 8/8.

Waggonindustrie war damals nur annähernd in der Lage die durch die vorhergegangenen Luftangriffe beschädigten und nicht lauffähigen 400 Straßenbahnwaggonen in absehbarer Zeit aufzuarbeiten.¹⁰



Der Hilfspfeiler am rechten Donauufer.

Sammlung Wolfgang E. Schulz.

Im Unterschied zum Wiener Raum wurden die Donauübergänge in Jugoslawien und Ungarn, auch jene in Belgrad und Budapest, 1944/45 von den Bombern der strategischen 15. US-Luftflotte angegriffen und zum Teil auch zerstört. Daher überraschte es umso mehr, dass das alliierte Luftwaffenoberkommando im Mittelmeerbereich (Mediterranean Allied Air Force) auf ein Bombardement der Donaubrücken im Bereich der damaligen Ostmark verzichtete. Vermutlich waren es die im Bereich von Linz, Tulln (Moosbierbaum), Wien und Preßburg vorhandenen Konzentrationen von schweren Fliegerabwehrgeschützen, welche ein solches Vorhaben als nicht tunlich erscheinen ließen.¹¹ Auf deutscher Seite hatte man wohl mit Angriffen auf die strategisch wichtigen Donaubrücken gerechnet und die Donaubrücken bereits bei Kriegsbeginn mit leichten Fliegerabwehrkanonen gesichert. Seit 1942/43 gab es dann auf allen Brücken hölzerne Plattformen in luftiger Höhe, auf denen die Fliegerabwehrkanonen stationiert waren. Zu Anfang des Jahres 1945 rechnete man auf deutscher Seite mit einem kriegsbedingten Ausfall der Donaubrücken und versuchte sich auch auf solch ein Szenario vorzubereiten.¹²

¹⁰ Ebenda. Der Präsident, Gedächtnisvermerk über eine Besprechung beim Reichsverteidigungskommissar von Wien, am 4.1.1945. Hier auch die Schriftstücke der OT Einsatzgruppe Bauwirtschaft über die Verfügbarkeit von Feldbahnmaterial und der Direktion der Straßenbahn über die angespannte Fahrzeuglage.

¹¹ Allerdings hatte auch Budapest eine nicht zu unterschätzende ungarisch-deutsche Luftabwehr (17. Flak-Brigade).

¹² ÖStA-AdR, Reichsbahnsammlung, Varia Karton 8/8. Hier: Deutsche Reichsbahn, RBD Wien, 30H2 – n.f.D./Bmbst, vom 2.2.1945, Betr.: Besprechung am 29.1.1945, zum Thema Donauuferwechsel für

Die folgenden Bilder zeigen zwei Beispiele einer erfolgreichen Zerstörung von Donaubrücken durch die 15. US-Luftflotte.



Belgrad, Eisenbahnbrücke bei Pancevo, 3.9.1944

Foto US-Air Force, NARA RG-243

Reichsbahnverkehr bei Ausfall der Wiener Reichsbahndonaubrücken. Vorgeschlagen wurde der Bau einer Pontonbrücke mit Hilfe vorhandener Lastkähne der Donauschifffahrt.



Die Eisenbahnbrücke von Baja im Bombenhagel am 17.9.1944.

Foto US-Air Force, NARA RG-342

DER MILITÄRISCHE WIDERSTAND UND DIE SICHERUNG DER DONAUBRÜCKEN

Mit der Annäherung der Fronten in Ungarn und in der Slowakei drohte den Donaubrücken neuerliches Ungemach, da die Befehlslage eine rechtzeitige Zerstörung aller Anlagen verlangte welche der Gegner für die Fortsetzung seines Kampfes nutzbar machen konnte.¹³ Das wusste natürlich auch der militärische Arm der österreichischen Widerstandsbewegung um Major Carl Szokoll. Dieser hatte daher bereits im Februar 1945 Kontakt mit Oberstleutnant Franz Hofer aufgenommen, um für den Bedarfsfall Kampfgruppen zu bilden, die verlässlich, im österreichischen Sinn, eingesetzt werden konnten.¹⁴ Hofer, ein Offizier österreichischer Herkunft, war damals Kommandeur des kroatischen Ausbildungsregiments in Stockerau und schon seit August 1942 im militärischen Widerstand aktiv.

Nachdem die sich zurückziehenden deutschen Truppen in Preßburg (Bratislava) die letzte intakte Donaubrücke unterhalb Wiens gesprengt hatten, war es höchste Zeit für die Gruppe um Szokoll und Hofer für die Sicherung der wichtigen Donauübergänge Sorge zu tragen. Von den Wiener Donaubrücken waren während des Krieges nur die drei Eisenbahnbrücken durch eine militärische Wache gesichert.¹⁵ Nach einer vorangegangenen Besprechung

¹³ OKW/WFSt/Op/Qu 2 Nr. 002711/45 g. K., vom 19.3.1945. Der Befehl ist wiedergegeben bei Carl Szokoll, Die Rettung Wiens 1945, Wien 2001, S. 405.

¹⁴ WStLA, Hauptarchivakten B-996. Oberstleutnant Franz Hofer, Bericht vom 5.7.1945 (Magistratsdirektion, Bgm. 1260/45, vom 1.8.1945. Der Akt wurde am 8.8.1945 an die M. Abt. VII/7, Archiv der Stadt Wien, zur Hinterlegung übermittelt). Für den Hinweis auf dieses bisher kaum beachtete Schriftstück bin ich Herrn Dr. Berg zu Dank verpflichtet.

¹⁵ ÖStA-KA, NL B-986, Nr. 2. Hier W. Kdo. XVII, Ib/Org. – Ia/Eins. Nr. 53 g. Kdos., vom 12.1.1944 und W. Kdo. XVII, Ia/Eins. Nr. 895/44 g., vom 20.5.1944. Die Stärken der Brückenwachen waren folgende:

wurden am 4. April die für diese Aufgabe vorbereiteten Gruppen zur Brückensicherung von Stockerau nach Wien in Marsch gesetzt.¹⁶ Ihre Aufgabe sollte es sein, die Sprengung der Donaubrücken zu verhindern. Gleiches galt für einige als wichtig erachtete Brücken über dem Donaukanal. Doch der Zeitpunkt für eine solche Aktion war reichlich spät gewählt, denn mittlerweile war der zum Kampfkommandanten ernannte General von Bünau in Wien eingetroffen und die Sprengkommandos der Heeres-Pionierbrigade 127 zu den zugewiesenen Objekten unterwegs um ihre zerstörerische Aufgabe vorzubereiten.

Oberstleutnant Hofer, der selbst am Morgen des 6. Aprils im Wehrkreiskommando, dem ehemaligen k. u. k. Kriegsministerium am Ring, verhaftet wurde, schreibt in seinen Bericht, dass die Brückensicherungen von starken SS-Abteilungen überwältigt wurden.¹⁷ Aufgrund des späten Eintreffens und der mittlerweile ungünstigen Stärkeverhältnisse dürfte es jedoch kaum zu ernstlichen Konflikten gekommen sein. Denn zu den vorhandenen Brückenwachen waren nun auch die Auffangkommandos der verstärkten Heeresstreife Wien, die nach der Verhaftung von Major Biedermann nun unter der Führung eines SS-Offiziers stand, dazugekommen. Auch die kampferfahrenen Sprengpioniere der Heeresgruppe bildeten ein nicht zu unterschätzendes Hindernis für eine solche Rettungsaktion.¹⁸

Nordbahnbrücke 1:15 (gestellt von der 2./Lds. Btl. 883), Nordwestbahnbrücke 1:9 (gestellt von der 3./Lds. Btl. 883) und Stadlauer-Ostbahnbrücke 1:12 (gestellt von der 3./Lds. Btl. 858).

¹⁶ WStLA, Hauptarchivakten B-996. An der Besprechung nahmen neben Oberstleutnant Hofer und Major Szokoll auch Hauptmann Huth und die Oberleutnante Raschke und Scholik teil.

¹⁷ Ebenda. Die Sicherung der Donaubrücken wurde auch in einem dem Bericht Hofer beiliegenden Polizeiprotokoll vom 19.4.1945, aufgenommen mit den Unteroffizieren Josef Waldner und Rudolf Kallat, als eine der Hauptaufgaben der Widerstandsbewegung erwähnt.

¹⁸ Abgesehen von den Führungspositionen bestanden die Einsatztrupps der Widerstandsbewegung zum größten Teil aus kroatischen Rekruten, die zumeist kaum der deutschen Sprache mächtig waren und daher kaum wussten um was es hier eigentlich ging.



Die Ruhe vor dem Sturm. Alliierte Luftaufnahme vom 2.4.1945.
Foto: Sammlung Wolfgang E. Schulz

Sortie 683-1092, Bild 3219
Quelle: Luftbilddatenbank Ing.-Büro Dr. Carls

Doch Hofer und seine Mitverschworenen waren nicht die Einzigen, denen das Schicksal der Donaubrücken am Herzen lag. Schon früher hatte Major Schick, der Kommandant des Landeschützenbataillons 866 welcher dem militärischen Widerstandskreis um Major Biedermann angehörte, ähnliches im Sinn. Denn bereits am 28. Oktober 1944 hatte das Wehrkreiskommando XVII Generalleutnant Merker mit den Vorbereitungen für den Ausbau der

Verteidigung im Vorfeld von Wien beauftragt.¹⁹ Als Truppen standen für diese Aufgabe nur die in Wien stationierten Landeschützenbataillone 858, 866 und 883 zur Verfügung. Die Division z.b.V. 417, der die Bataillone angehörten, war schon in der Vergangenheit für die Gestellung der Brückenwachen verantwortlich gewesen.²⁰ Im Rahmen der Verteidigung der Stadt wurde dem Landeschützenbataillon 866 das Vorfeld der Stadt im Südosten zugewiesen, wobei die Grenze im Norden durch eine gedachte Linie auf Höhe der Ostbahnstrecke gebildet wurde und dann dem Donauufer folgend bis auf Höhe von Fischamend verlief. Von der Mündung der Fischa führte die vordere Linie dann über Götzendorf und weiter bis nach Pottendorf.²¹

Major Schick hatte innerhalb seiner Einheit eine Widerstandszelle aufgebaut, deren Zielsetzung es war nach Möglichkeit jegliche Kampfhandlungen bei einem Herannahen der Front zu verhindern. In diesem Sinn sabotierte man die Organisation aller Abwehrmaßnahmen und verhinderte auch, so gut es ging, den Ausbau der hier geplanten Stellungssysteme.²² Dieses Faktum lässt das fast völlige Fehlen von Maßnahmen für eine nachhaltige Verteidigung im Südosten von Wien und den mangelhaften Stellungsausbau in einem neuen Licht erscheinen. So gelang es auch sechs im Raum Schwechat errichtete Stützpunkte zu neutralisieren, indem man, noch ehe die sowjetischen Truppen auf Kampffernung herangekommen waren, die Sicherheitsbesatzungen aus ihren Stellungen abzog.²³

Diese Widerstandszelle machte auch Verdienste um die Rettung der Reichsbrücke geltend. So wurde in dem im Jahr 1946 von der Bundesregierung herausgegebenen Rot-Weiß-Rot-Buch folgender Beitrag bezüglich des Bataillons aufgenommen: „*Verhinderung der Verteidigung des Brückenkopfes bei der Reichsbrücke und damit Verhinderung der Brückensprengung am 7. April 1945 durch die Ermöglichung der Fahnenflucht von ungefähr 140 Soldaten, die den Brückenkopf besetzen sollten, damit die Rettung von ebenso viel Menschenleben und Ausschaltung dieser Feuerkraft im Kampf gegen die Rote Armee.*“²⁴ Die angesprochenen Verdienste dürften sich wohl eher auf die Stadlauer-Ostbahnbrücke als auf die Reichsbrücke bezogen haben, da der dem Landeschützenbataillon 866 zugewiesene Sicherungsbereich im Norden mit der Ostbahnstrecke begrenzt war.

¹⁹ Landesgericht für Strafsachen, Wien, Vg 2d Vr 6137/46. Hier der Befehl Stellv. Gen. Kdo. XVII A. K. (Wehrkreiskommando XVIII) Ia/Eins. Nr. 2285/44 g. Kdos., vom 28.10.1944. Generalleutnant Merker war der Wehrmachtskommandant von Wien.

²⁰ Zu den Aufgaben der drei in Wien stationierten Landeschützenbataillone gehörten die Bewachung der Donaukanal- und Donaubrücken sowie der Treibstoffanlagen und der kriegswichtigen Betriebe, Versorgungs- und Nachschublager, aber auch der militärischen Unterkünfte in und um Wien. Vergleiche dazu auch: NARA M 1035, USAREUR, Historical Division MS # B-208, Generalleutnant Adalbert Mikulicz, Bericht über die 417. Division z. b. V.

²¹ Otto Molden, *Der Ruf des Gewissens*, Wien 1958. S. 256.

²² Ebenda S. 216. Der Bataillonskommandant wurde zwar im Februar 1945 verhaftet, doch seine Mitverschworenen wirkten in seinem Sinn weiter.

²³ Rot-Weiß-Rot-Buch, Wien 1946. S. 157.

²⁴ Ebenda. S. 157.

Eine mögliche Erklärung für die vorhin zitierte Annahme könnte in einem möglichen Befehl des Kampfkommandanten, anlässlich der Sprengung der Ostbahnbrücke am Abend des 6. Aprils, zu suchen sein. General von Büнау, der wohl die Sprengung der Brücke veranlasst hatte, dürfte den hier zum Schutz der Brücke eingesetzt gewesenen Soldaten den Befehl zum Stellungwechsel in Richtung Reichsbrücke erteilt haben. Dieser wurde dann von den wenig kampffreudigen Landeschützen (das Bataillon 866 war ein Verband für Soldaten mit Gehörleiden) kollektiv nicht befolgt. Allerdings hätte diese Form des widerständigen Ungehorsams kaum einen Einfluss auf den Erfolg oder Nichterfolg der sowjetischen Truppen bei der Erstürmung der Reichsbrücke gehabt, da diese erst Tage später den südlichen Brückenkopf erreichten.

DAS RINGEN UM DIE LADUNG DER DONAUBRÜCKEN

Nun zurück zur Reichsbrücke. Der renommierte Militärhistoriker Manfred Rauchensteiner erwähnt in seinem Buch „Der Krieg in Österreich 1945“, welches als das Standardwerk über die kriegerischen Ereignisse im Frühjahr 1945 gelten kann, dass die Rettung der Reichsbrücke, neben einer ganzen Reihe von sowjetischen Verbänden und Einzelkämpfern, auch von Carl Szokoll, Lothar Rendulic sowie von etlichen deutschen Offizieren und einer monarchistischen Widerstandsgruppe beansprucht wurde.²⁵ Aufgrund von Dokumenten des Generalstabes des Heeres, die bisher von der Geschichtsforschung kaum beachtet wurden, ist es nun möglich die Vorgänge um die Reichsbrücke im April 1945 genauer zu beleuchten und die Ansprüche ihrer zahlreichen Retter neu zu bewerten.

Das fast zweiwöchige Ringen um die Sprengung oder Erhaltung der Reichsbrücke nahm am Abend des 31. März 1945 seinen Anfang, als der Pionierführer der Heeresgruppe Süd im Oberkommando des Heeres (OKH) telefonisch, bezüglich der durchzuführenden Maßnahmen bei den Donaubrücken, anfragte.²⁶ Die Operationsabteilung im Generalstab des Heeres sorgte dafür, dass diese Frage bei der nächsten militärischen Lagebesprechung am Nachmittag des 1. April 1945 Hitler vorgetragen wurde.²⁷ Seine Entscheidung fiel in unerwarteter Form aus, als er jegliche Brückenerstörungen innerhalb der Ostmark verbot und gleichzeitig befahl: „*Wer in der Ostmark zurückgeht, wird erschossen!*“.²⁸ Dieser „Führerentscheid“

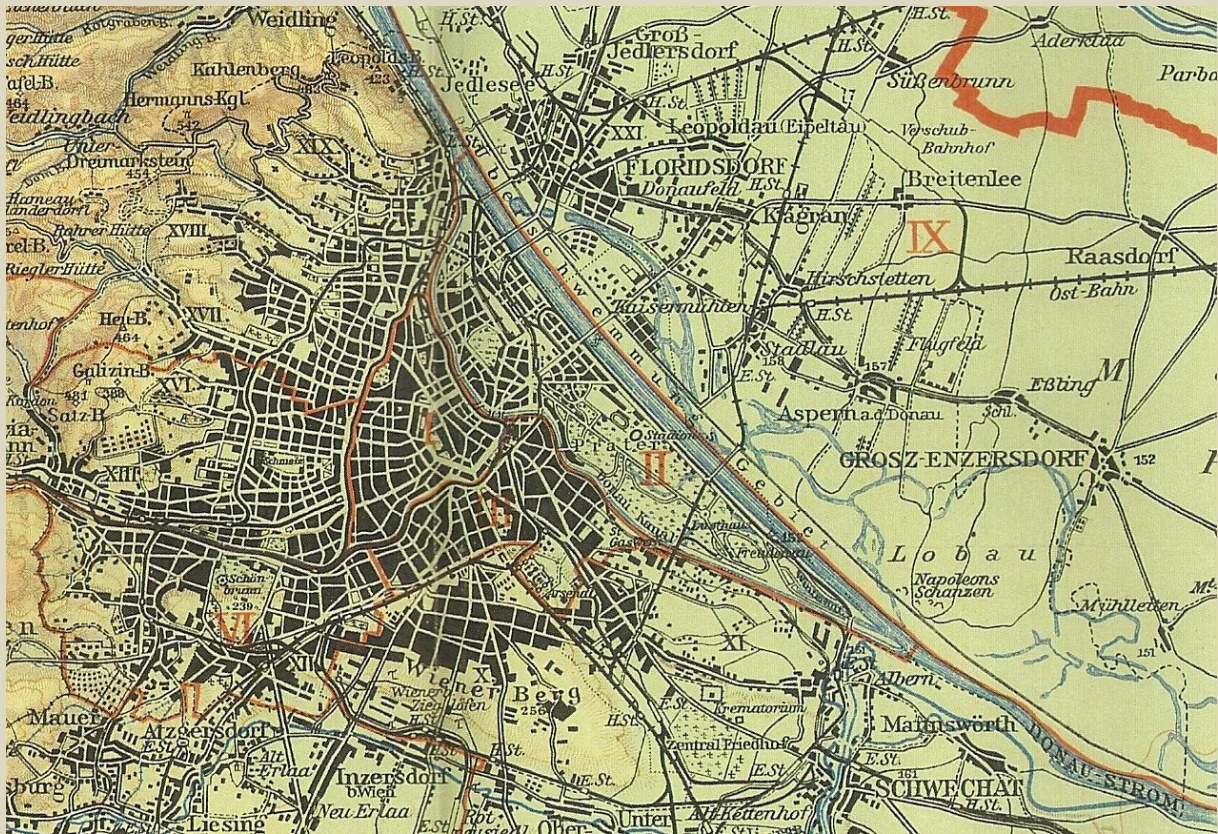
²⁵ Manfred Rauchensteiner, Der Krieg in Österreich 1945, 2., neu bearbeitete Auflage, Wien 1984, S. 187. Dazu kamen dann noch eine Reihe von Zivilpersonen welche ebensolche Ansprüche geltend machten, wie z.B. Johanna Lewandoske (Material der Kommission Wien 1945, Nr. 81).

²⁶ NARA, Microfilm Publication T78 roll 305, Op Abt/Abt Lds Bef, Aktenotiz vom 3.4.1945. Der höhere Pionierführer, General Meier, sprach in dieser Angelegenheit mit dem Leiter der Abteilung Landesbefestigung in der Operationsabteilung, Oberstleutnant im Generalstab Thilo.

²⁷ Im Normalfall fanden im „Führerhauptquartier“, zu dieser Zeit im Bunker unter der neuen Reichskanzlei, zwei Lagebesprechungen statt. Die „Mittagslage“, zwischen 12 und 15 Uhr und die in den frühen oder späten Abendstunden abgehaltene „Abendlage“, die sich gewöhnlich auf die Erörterung der Tagesereignisse beschränkte.

²⁸ NARA, T78 roll 305, Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1136/45 g. Kdos., vom 1.4.45. Notizen nach Führervortrag am 1.4.45 nachmittags. Die in der „Mittagslage“ besprochenen Vorgänge

dürfte eine gewisse Ratlosigkeit ausgelöst haben, so dass vorerst jede weitere diesbezügliche Initiative unterblieb. Erst nachdem Hitler in der Nacht vom 1. auf den 2. April 1945 die Erklärung Wiens zum „Verteidigungsbereich“ genehmigt hatte, wurde das Oberkommando wieder aktiv.²⁹



Die Lage der Wiener Donaubrücken.

Plan: Gauleitung der NSDAP Wien.

General der Infanterie Krebs, der neue Generalstabschef unterrichtet kurz vor Mitternacht den Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Süd persönlich, dass Hitler jegliche Unterbrechung und Zerstörung von Brücken in Wien abgelehnt hatte.³⁰ Am nächsten Tag, am 2. April, wurde die Anordnung präzisiert und ein Fernschreiben mit folgendem Wortlaut an die Heeresgruppe Süd abgesetzt: „Der Führer hat entschieden, daß die Brücken in Wien und Tulln zur nachhaltigen Unterbrechung mit einer Wirksamkeit von 3 Wochen vorzubereiten sind. Ladungen sind nicht einzubauen, sie sind wegen

wurden nach dem Ende der Lagebesprechung (nachmittags) vom Adjutanten des Chefs des Generalstabes des Heeres protokolliert und in dreifacher Ausfertigung an das OKH in Zossen bei Berlin weitergeleitet.

²⁹ Ebenda. Op Abt./I W, Vortagsnotiz, vom 2.4.45 (Nacht 1./2. April 1945).

³⁰ Ebenda. Op Abt./Abt Lds Bef, Aktennotiz vom 3.4.1945. Generaloberst Guderian seit 20.3.44 Generalinspekteur der Panzertruppen und seit 21.7.44 auch mit der Weiterführung der Geschäfte beim Chef des Generalstabes des Heeres betraut, wurde in der Nacht vom 28. auf den 29. März von Hitler auf einen sechswöchigen Erholungsurlaub geschickt. Ab 1.4.45 war General der Infanterie Krebs, als Nachfolger, auch mit der stellvertretenden Weiterführung der Geschäfte beim Chef des Generalstabes des Heeres betraut. General der Infanterie Wöhler war bereits seit 21.12.1944 Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Süd.

*Gefährdung durch Bombentreffer von den Brücken abgesetzt bereitzulegen.*³¹

Kaum war das Fernschreiben abgesetzt, meldete sich der erste Generalstabsoffizier der Heeresgruppe Süd um 19:00 Uhr beim Leiter der Abteilung Landesbefestigung im OKH. Oberstleutnant Bang berichtete am Telefon, dass russische Panzer bereits 20 km südlich von Wien stünden und führte weiter aus, dass allein der Zeitbedarf für das Anbringen der Ladungen bei der Reichsbrücke 20 Stunden dauern würde, bei den Eisenbahnbrücken sogar noch länger. Er ersuchte daher um die sofortige Erlaubnis für die Ladung der am östlichsten gelegenen Donaubrücken.³² Da bei der Führungsgruppe noch nicht bekannt war, dass Hitler bei der nachmittägigen Lagebesprechung neuerlich jede Zerstörung der Donaubrücken abgelehnt hatte, wurde der Antrag der Heeresgruppe dem Chef der Führungsgruppe zur Entscheidung vorgelegt.³³ Und auf dessen Weisung Hitler im Führerhauptquartier vorgetragen.³⁴

Bereits um 20:45 Uhr traf die telefonische Antwort aus Berlin ein. Oberst von Below teilte mit, dass Hitler den Antrag auf den Einbau der Sprengladungen und jegliche Vorbereitungen zur Zerstörung der Brücken abgelehnt hatte.³⁵ Daher wurde um 22:35 Uhr telefonisch übermittelt: „*Führer hat Ladung Brücken Wien verboten, Befehl OKH/Op Abt Nr. 4077/45 g. K. vom 2.4.45 bleibt gültig.*“³⁶ Sicherheitshalber wurde um 03:58 Uhr, nun war es bereits der 3. April, ein Fernschreiben mit dem gleichen Wortlaut an die Heeresgruppe Süd abgesetzt.³⁷ In den Morgenstunden des 3. April 1945 legte dann der Leiter der Abteilung Landesbefestigung die bereits mehrmals zitierte Aktennotiz an, um nicht im Falle eines überraschenden sowjetischen Vordringens über die Donaubrücken dafür zur Verantwortung gezogen zu werden.

³¹ Ebenda. Fernschreiben (FS) OKH/GenStdH/Op Abt/Lds Bef, Nr. 4077/45, g. Kdos., vom 2.2.45, 13:00 Uhr, abgesetzt um 15:40 Uhr.

³² Ebenda. Op Abt/Abt Lds Bef, Aktennotiz vom 3.4.1945. Telefongespräch Oberstleutnant i. G. Bang (Ia der H. Gr. Süd) mit Oberstleutnant i. G. Thilo.

³³ Ebenda. Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1150/45 g. Kdos., vom 2.4.45. Notizen nach Führervortrag am 2.4.45 nachmittags.

³⁴ Chef der Führungsgruppe im OKH war General der Infanterie Krebs, stellvertretend für General Wenck der am 17.2.45 bei einer Fahrt zur Heeresgruppe Weichsel verunglückt war und nun im Lazarett lag. Ab 1.4.45 war Krebs dann auch mit der stellvertretenden Weiterführung der Geschäfte beim Chef des Generalstabes des Heeres betraut.

³⁵ Oberst v. Below war Adjutant der Wehrmacht (Luftwaffe) beim Führer.

³⁶ NARA, T78 roll 305, Op Abt/Abt Lds Bef, Aktennotiz vom 3.4.1945, Telefongespräch Oberstleutnant i. G. Thilo mit Oberstleutnant Eichendorff (Ia/F der H. Gr. Süd).

³⁷ Ebenda. FS an H. Gr. Süd. OKH/Op Abt/Lds Bef Nr. 4111, g. Kdos., vom 3.4.45, 01:30 Uhr. Das Fernschreiben wurde jedoch erst um 02:05 an die Registratur weitergegeben und dann um 03:58 Uhr befördert.

Op Abt/Abt Ia a Bef

Os. Thilo

K77B.
3.4.45

Aktennotiz.

M 9/24

- 31.3. abends anruft bei Oberstlt.i.O.Thilo der Pl.-Führer der H.Gr. Süd, General Meier, und stellt Antrag auf Festlegung des Umfangs der Zerstörung bzw. Unterbrechung der Bonaubrücken.
- 1.4. wird bei Führerlage Antrag vorgetragen mit Befehl für Freigabe der Zerstörung bzw. Unterbrechung.
- 1.4. ^{zwischen} ~~23,00~~ ^{24,00} Uhr wird O.B. H.Gr.Süd durch Chef GenStab unterrichtet, dass der Führer jegliche Unterbrechung oder Zerstörung von Brücken in Wien abgelehnt habe.
- 2.4. 13,00 Uhr ausläuft Fernschreiben an H.Gr.Süd mit Führerentscheid dass Brücken in Wien zur nachhaltigen Unterbrechung vorzubereiten sind, Ladungen jedoch nicht eingebaut werden dürfen.
- 2.4. 19,00 Uhr anruft Ia H.Gr.Süd, Oberstlt. Bank, bei Oberstlt.Thilo Russische Panzer 20 km südl. Wien. Anbringung der Ladungen benötigt für Reichsbrücke 20 Stunden, für die Eisenbahnbrücken noch länger. Freigabe der sofortigen Ladung der Brücken erbeten.
- 2.4. 19,15 Uhr Vortrag bei Chef FU Gru, anschliessend durch diesen ~~Freigabe~~ ⁴⁰⁷⁷ des Antrages in der Führerlage.
- 2.4. 20,45 Uhr anruft Oberst v. Beßlow, dass der Führer Antrag auf weitere Vorbereitung der Zerstörung der Brücken durch Einbau der Ladungen abgelehnt habe.
- 2.4. 22,35 Uhr wird durch Oberstlt.Thilo an Oberstlt.Eichendorff (Ia/F H.Gr.Süd) durchgegeben: "Führer hat Ladung Brücken Wien verboten, Befehl OKH/Op Abt Nr.4077/45 g.K.vom 2.4.45 bleibt gültig."
- 3.4. ²⁰⁵ ~~1,30~~ ^{1,35} Uhr ausläuft Fernschreiben an H.Gr.Süd zur Bestätigung des fernmündlichen Befehls. (*3⁵⁸ Befehls*)

Thilo

Die Aktennotiz bezüglich der Wiener Brücken vom 3. April 1945 wurde verfasst von Oberstleutnant im Generalstab Thilo in seiner Eigenschaft als Leiter der Abteilung Landesbefestigung in der Operationsabteilung des Generalstabes des Heeres. Die Aktennotiz wurde dann vom stellvertretenden Chef der Führungsgruppe Generalmajor Dethleffsen und vom stellvertretenden Abteilungschef der Operationsabteilung Oberstleutnant i. G. De Maiziere paraphiert.

NARA RG 242

Auch am 4. April waren die Wiener Brücken wieder ein Thema im Bunker unter der Reichskanzlei und wieder musste der Adjutant des Generalstabschefs notieren: „Der Führer befiehlt, daß die Brücken in Wien nicht geladen werden dürfen.“³⁸ Trotz der sich bedrohlich entwickelnden Lage im Wiener Raum waren die Donaubrücken am 5. und am 6. April 1945 interessanterweise kein Thema im Führerhauptquartier.³⁹ Allerdings langte am 6. April beim OKH in Zossen ein Befehl des Oberkommandos der Wehrmacht (OKW) ein, betreffend die Zerstörung von Brücken.⁴⁰ Der von Generalfeldmarschall Keitel unterzeichnete Befehl war mit 3. April 1945 datiert, wurde also am Höhepunkt des „Ringens“ um die Ladung der Donaubrücken ausgefertigt.⁴¹ Daher könnte dieser OKW-Befehl ein wenig die Hintergründe von Hitlers Entscheidungen zu den Donaubrücken ausleuchten, die aus rationaler Sicht sonst kaum nachzuvollziehen wären. Aus diesem Grund ist dieses Schriftstück, in dem Wien nicht erwähnt wird, auch im vollen Wortlaut wiedergegeben:

„Nachstehender OKW-Befehl vom 3.4.45 zur Kenntnis:

Unbeschadet des Führer-Befehls (Bezug 1.)⁴², der grundsätzlich Zerstörung aller Anlagen, die der Feind für die Fortsetzung seines Kampfes nutzbar machen kann, festlegt, kann er⁴³ in Einzelfällen aus operativen Gründen zweckmässig sein, sich bei Brücken auf eine „nachhaltige Unterbrechung“ gemäß Bezugsbefehl 2.)⁴⁴ zu beschränken. Dies kommt dann in Betracht, wenn baldige Rückgewinnung der Brücke mit grosser Wahrscheinlichkeit in Aussicht steht und ihre schnelle Wiederherstellung für eigene Zwecke erforderlich ist.

Die Heeresgruppen bzw. auf deren Anordnung die Armeen, haben in jedem Einzelfall zu entscheiden, ob „Zerstörung“ oder „nachhaltige Unterbrechung“ durchzuführen sind.

gez. Keitel

OKW/WFSt/Op (H) röm. 1a/Pi Nr. 02064/45 geh.“

In der Lagebesprechung am 7. April bestand Hitler abermals darauf, dass Wien unter allen Umständen zu halten sei.⁴⁵ Im Vollzug des „Führerwillens“ folgte das unausweichliche Fernschreiben an die Heeresgruppe Süd mit dem stereotypen Inhalt: „Der Führer hat befohlen: 1.) Wien ist bis zum letzten Mann zu halten. 2.) Die Donaubrücken in Wien sind nicht zu laden.“⁴⁶ Trotzdem

³⁸ NARA, T78 roll 305, Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1199/45 g. Kdos., vom 4.4.45. Notizen nach Führervortrag am 4.4.45 nachmittags. Nachdem Hitler sich am 4. April für die Ablösung General Wöhlers entschieden hatte, fiel seine Wahl auf Generaloberst Rendulic, der am 6. April ins Führerhauptquartier beordert wurde und in der Nacht vom 7. auf den 8.4.1945 die Heeresgruppe Süd übernahm.

³⁹ Ebenda. Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1218/45 g. Kdos., vom 5.4.45, Notizen nach Führervortrag am 5.4.45 nachmittags und 1235/45 g. Kdos., vom 6.4.45. Notizen nach Führervortrag am 6.4.45 nachmittags

⁴⁰ Ebenda. Fernschreiben, OKH/GenStdH/Op Abt/Lds Bef, Nr. 5690/45 geh., vom 6.4.45.

⁴¹ Generalfeldmarschall Keitel war als Chef des Oberkommandos der Wehrmacht ständig an Hitlers Seite und immer bestrebt die Anliegen seines Führers loyal zu vertreten, was ihm den Spottnamen „Lakeitel“ eintrug.

⁴² „Bezug: 1.) OKW/WFSt/Op/Qu 2 Nr. 00271145 g. K. vom 19.3.45 (OKH/Op Abt/Lds Bef Nr. 3497/43 g. K. vom 23.3.45).“

⁴³ Es müsste hier wohl „es“ heißen.

⁴⁴ „Bezug: 2.) OKH/Gen d Pi u Fest Nr. 360 u/45 geh. röm. 2 Ang. v. 20.2.45.“

⁴⁵ NARA, T78 roll 305, Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1250/45 g. Kdos., vom 7.4.45. Notizen nach Führervortrag am 7.4.45 nachmittags.

⁴⁶ Ebenda. FS, OKH/GenStdH/Op Abt (Ia) Nr. 4335/45 g. Kdos., vom 7.4.45, 21:40 Uhr.

beantragte die Heeresgruppe Süd in ihrer Lagebeurteilung vom 7. April 1945 neuerlich die sofortige Genehmigung zum Laden der Donau- und Donaukanalbrücken, da sonst keine Gewähr besteht, dass die Brücken noch rechtzeitig gesprengt werden könnten.⁴⁷

DIE SPRENGUNG DER NÖRDLICHEN DONAUBRÜCKEN

Mittlerweile war, bedingt durch die erfolgreiche Umfassung Wiens im Westen, auch die Donaubrücke bei Tulln durch die sowjetischen Spitzen akut bedroht. Generaloberst Rendulic, als Nachfolger von General Wöhler der neue Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Süd, beantragte daher am 8. April um 18:10 Uhr die volle Handlungsfreiheit für die Sprengung der Donaubrücke im Falle einer unmittelbaren Feindbedrohung. Wobei er jedoch ausdrücklich betonte, dass eine Aufgabe des Brückenkopfs nicht beabsichtigt sei. Der Antrag wurde von Oberstleutnant de Maiziere um 18:35 Uhr telefonisch ans Führerhauptquartier weitergegeben und wurde in der abendlichen Führerlage vorgetragen. Bereits um 18:45 Uhr kam die Genehmigung, mit der Bemerkung, dass die Sprengung nur im äußersten Notfall durchgeführt werden darf.⁴⁸ Davon wurde um 19:00 Uhr auch die Heeresgruppe fernmündlich in Kenntnis gesetzt.⁴⁹ Die Brücke wurde dann noch am Abend des 8. April gesprengt.⁵⁰

Mit der überraschend erteilten Erlaubnis zur Sprengung der Tullner-Brücke kam endlich etwas Bewegung in die verfahrenere Situation um die Donaubrücken in Wien. Hitler gab am nächsten Tag, im Rahmen der mittäglichen Lagebesprechung, sogar seine Zustimmung zur Ladung der beiden nördlichen Donau-Brücken (Nordwestbahn- und Floridsdorferbrücke). Der Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Major Freiherr Freytag von Loringhoven, notierte: „... Die mittleren Donau-Brücken dürfen nicht geladen werden.“⁵¹ Die Nordwestbahnbrücke wurde noch am gleichen Tag, von einem Sprengkommando der Heeres-Pionierbrigade 127, gesprengt, da die Gefahr bestand, dass sie unzerstört in Feindeshand fallen könnte.⁵² Unmittelbar darauf erfolgte auch die Sprengung der Nordbahnbrücke, da diese, nach Ansicht

⁴⁷ Ebenda. Op Abt (Ia), vom 8.4.45 (FS H. Gr. Süd, Ia Nr. 1425/45 g. Kdos. vom 8.4.45, 02:20 Uhr).

⁴⁸ Oberstleutnant de Maiziere war der 1. Generalstabsoffizier (Ia) in der Op Abt/GenStdH.

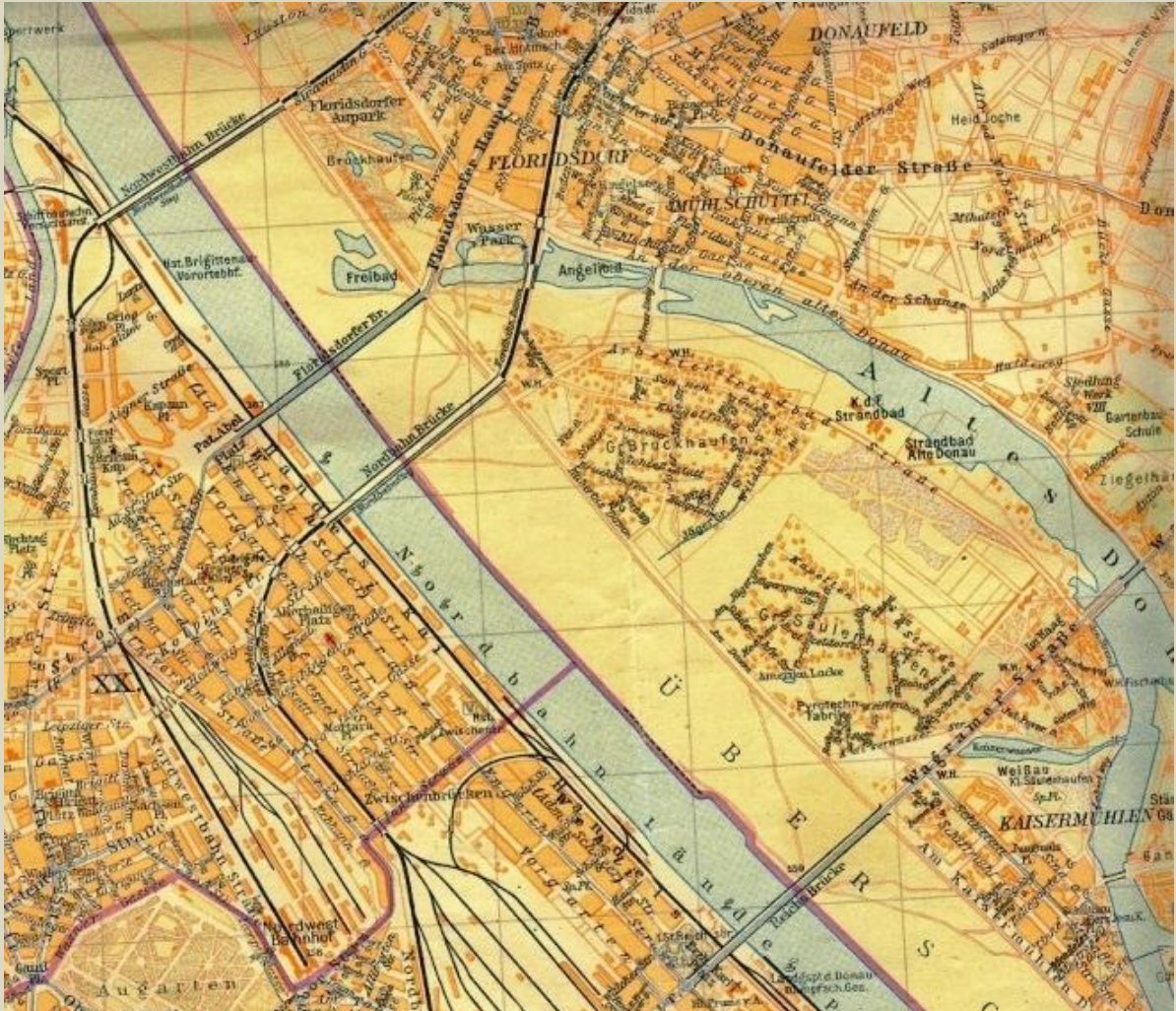
⁴⁹ NARA, T78 roll 305, Op Abt/Abt Lds Bef, Notiz vom 8.4.1945 und FS, OKH/GenStdH/Op Abt/Lds Bef, Nr. 5805/45 geh., vom 8.4.45, 21:30 Uhr, FS abgesetzt um 23:10 Uhr.

⁵⁰ Manfred Rauchensteiner, Der Krieg in Österreich 1945, S. 225. Rendulic erwähnt die Sprengung der Donaubrücke in Tulln, obwohl er selbst die Ladung und Sprengung beantragt hatte, in seinen Erinnerungen mit keinem Wort.

⁵¹ NARA, T78 roll 305, Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1300/45 g. Kdos., vom 9.4.45. Notizen nach Führervortrag am 9.4.45 nachmittags. Die beiden nördlichen Brücken waren die Nordwestbahnbrücke (erbaut 1872) und die Floridsdorferbrücke (erbaut 1923). Bei den mittleren Brücken handelte es sich um die Nordbahnbrücke (erbaut 1875) und die Reichsbrücke (erbaut 1937). Die östlichste Brücke, die Stadlauer Ostbahnbrücke (erbaut 1932), war zu diesem Zeitpunkt bereits gesprengt.

⁵² NARA M 1035, USAREUR, Historical Division 1954, MS # B-160, Rudolf von Bünau, General der Infanterie, Kriegsgeschichtlicher Bericht über die Kämpfe um und in Wien, S. 11. Die der Heeresgruppe Süd unterstellte Heeres-Pionierbrigade 127 war mit den Zerstörungsvorbereitungen an den Donau- und Donaukanalbrücken beauftragt.

des Kampfkommandanten, für eigene Zwecke nicht mehr erforderlich war und man die dort eingesetzten Pioniereinheiten andernorts dringend benötigte.⁵³ Die Tatsache der Sprengung der Eisenbahnbrücken wurde noch am frühen Morgen des 10. April in Berlin, durch die Tagesmeldung der Heeresgruppe, bekannt.⁵⁴



Die nördlichen und mittleren Donaubrücken. Durchfahrtsplan der Wehrmachts-Kdtr. Wien (n.f.D.), 1942

Mysteriös ist eine handschriftliche Eintragung in der Lagekarte der Operationsabteilung des Generalstabes des Heeres, vom 9. April 1945, wo bei Wien die Bemerkung „letzte Brücke geladen“ hinzugefügt wurde.⁵⁵ Diese Eintragung ist schwer zu interpretieren und steht im krassen Widerspruch zur Anordnung Hitlers in der Mittagslage vom 9. April.⁵⁶ Möglicherweise bezieht sich die Anmerkung jedoch, vergleiche dazu die ebenfalls handschriftliche

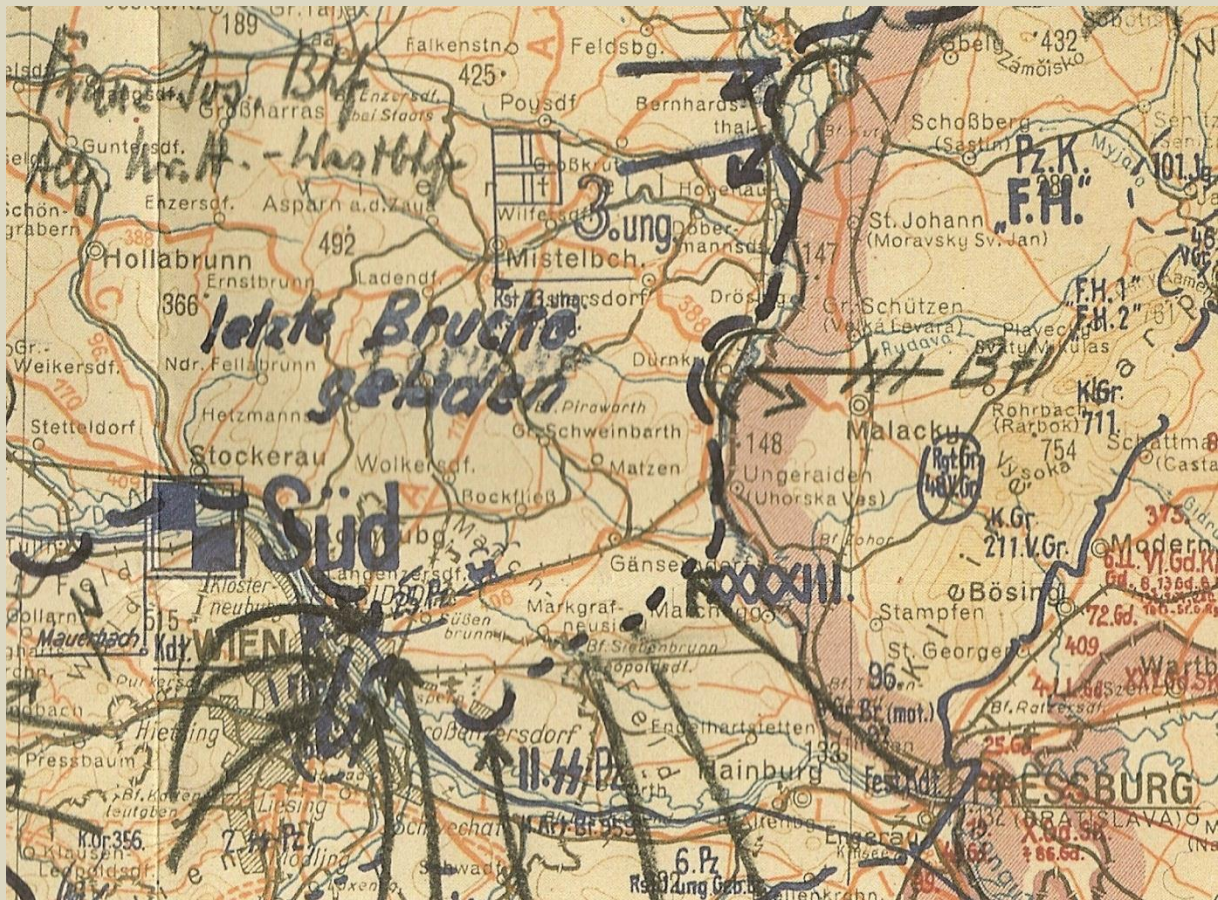
⁵³ Ebenda, S. 23. Zum zweiten Male handelte hier der Kampfkommandant beim Befehl zur Sprengung der Nordbahnbrücke gegen eine Anordnung Hitlers.

⁵⁴ Rauchensteiner, a. a. O., S. 466-468 (Tagesmeldung der Heeresgruppe Süd).

⁵⁵ NARA, RG 242, Lage Ost (OKH/GenStdH/Op Abt) 9.4.1945, Heeresgruppe Süd, Karte 1:500.000.

⁵⁶ NARA, T78 roll 305, Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1300/45 g. Kdos., vom 9.4.45. Notizen nach Führervortrag am 9.4.45 nachmittags.

Eintragung des Frontverlaufs „Franz-Jos. Bhf. Allg. Kr. H. – Westbhf.“, auf die Brücken über den Donaukanal.⁵⁷



Ausschnitt aus der Lagekarte der Operationsabteilung des Generalstabes des Heeres, Heeresgruppe Süd 1:500000, vom 9.4.1945. NARA RG 242 (Operationskarten Lage Ost)

DER KAMPF UM DIE REICHSBRÜCKE

Auch zwei Tage später und nach der Sprengung der beiden Eisenbahnbrücken, nun gab es nur noch die Floridsdorfer- und die Reichsbrücke, hielt Hitler an seiner Sicht der Dinge unverändert fest. In der Mittagslage am 11. April lehnte er neuerlich jede Vorbereitung für eine Sprengung der Reichsbrücke ab. Gleichzeitig genehmigte er aber das Laden aller Straßen- und Eisenbahnbrücken über die Elbe im Bereich zwischen Dresden und der Mündung.⁵⁸ Widersprüchlicher konnten die Anordnungen, die verschiedenen Kriegsschauplätze betreffend, kaum sein. An diesem 11. April war es der sowjetischen Donaumarine gelungen südlich von der Reichsbrücke, unter dem Schutz von sechs Kanonenbooten, infanteristische Kampfgruppen an beiden Ufern der Donau anzulanden. Dabei konnten nach deutschen Angaben drei von den sowjetischen Panzerbooten in Brand

⁵⁷ NARA RG 242, Operationskarten der Deutschen Wehrmacht, Lage Ost, 9.4.1945 (Heeresgruppe Süd, Karte 1:500.000).

⁵⁸ NARA T78 roll 305, Chef Führungsgruppe Ia Nr. 4549/45 g. Kdos., vom 12.4.1945. Notizen nach Führervortrag am 11.4.45, nachmittags

geschossen werden. Noch einmal war es, unter der Aufbietung aller verfügbaren Kräfte, gelungen, den Griff nach der Reichsbrücke zu unterbinden.⁵⁹



Das alliierte Luftbild (Sortie 23-009L, Bild 3170) vom 10. Mai 1945 zeigt die gesprengte Nordbahnbrücke, Floridsdorferbrücke und Nordwestbahnbrücke (von links nach rechts).
Sammlung Wolfgang E. Schulz. Quelle: Luftbilddatenbank Ing.-Büro Dr. Carls.

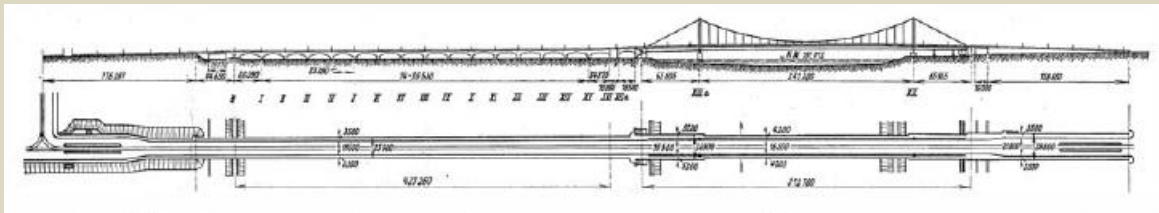
In der Abendlage, vom 11. auf den 12. April, bekräftigte Hitler seine Ansicht, dass eine Sprengung der Reichsbrücke nicht notwendig sei und erneuerte sein Verbot die Brücke mit Sprengladungen zu versehen, obwohl sich bereits deutlich die Gefahr einer Einschließung der in Wien kämpfenden Verbände abzeichnete.⁶⁰ Das II. SS-Pz. Korps, welches mittlerweile zwischen Donaukanal und Donau kämpfte, meldete sich zur mitternächtlichen Stunde mit einer fast prophetischen Sicht der Dinge zu Wort: „...Eine Verteidigung bis zum letzten

⁵⁹ Manfred Rauchensteiner, *Der Krieg in Österreich 1945*, S. 184 f.

⁶⁰ NARA, T78 roll 305, Chef Führungsgruppe Ia Nr. 4552/45 g. Kdos., vom 12.4.1945. Notizen nach Führervortrag 11./12.4.45.

*Mann im Stadtgebiet von Wien birgt daher die Gefahr in sich, daß Gegner im Laufe des morgigen Tages zumindest im Besitz der nicht zur Sperrung vorbereiteten Reichsbrücke ist“.*⁶¹

In der Nacht vom 12. auf den 13. April zogen sich die abgekämpften Reste der 6. Panzerdivision und der 3. SS-Panzerdivision über die Reichsbrücke zurück und am Morgen des 13. Aprils hatten die sowjetischen Truppen die am rechten Donauufer gelegene Auffahrt der Reichsbrücke unter ihrer Kontrolle. Die nachstehende Skizze lässt deutlich erkennen, dass die Position der deutschen Verbände am linken Donauufer, mit dem über 400 Meter breiten deckungslosen Überschwemmungsgebiet im Rücken, wenig vorteilhaft war. Zwar lag die Brücke nun unter dem beiderseitigen Feuer und war für keine Seite benutzbar, doch mussten die Verteidiger jederzeit mit dem Auftauchen sowjetischer Truppen in ihrem Rücken rechnen. Doch vorerst gab es keinerlei Anzeichen, welche auf einen sowjetischen Vorstoß über die Brücke, aus dem Brückenkopf am rechten Donauufer, hindeutete.



Die Reichsbrücke mit ihren Vorbrücken.

Da den dezimierten Verbänden des II. SS-Panzerkorps nun nördlich der Donau eine völlige Einschließung drohte, mussten die Verbände bis zum Abend den nördlichen Brückenkopf der Reichsbrücke räumen um sich unter dem Schutz der Dunkelheit in nördlicher Richtung, abzusetzen.⁶² Daher konnte es auch kaum mehr eine Auswirkung haben als sich Hitler am Nachmittag des 13. Aprils 1945 endlich dazu durchringen konnte, das Laden der beiden nördlichen Brückenbogen der Reichsbrücke zu genehmigen und auch die Sprengerlaubnis erteilte.⁶³ Nun konnte der stellvertretende Chef der Führungsgruppe im Generalstab des Heeres um 19:35 Uhr den seit langen erwarteten Funkspruch an die Heeresgruppe Süd ausfertigen: „Die beiden Nordpfeiler Reichsbrücke Wien zur Sprengung vorbereiten. Wenn Lage erfordert, Sprengerlaubnis“⁶⁴ Wann dieses Fernschreiben dann tatsächlich an die Heeresgruppe abging ist leider nicht überliefert.⁶⁵

⁶¹ Ebenda. Op Abt I/S, Nr. 6100/45 geh. vom 13.4.45 (Abschrift vom FS II. SS-Pz. Korps, der Chef des Gen. Stabes, gez. Keller, SS-Obstuf. Ia Nr. 586/45 geh., 12.4.45, 00:30 Uhr (wohl richtig: 13.4.45, 00:30 Uhr).

⁶² Bedingt durch die über das Überschwemmungsgebiet und den Hubertusdamm führende 863 m lange Vorbrücke (Inundationsbrücke), im Anschluss an die eigentliche 241 m lange Donaubrücke gelegen, ergab sich am nördlichen Donauufer eine eher ungünstige Situation für die Verteidiger. Besonders problematisch war hier der Zugang zu den nördlich gelegenen Brückenpfeilern, sofern diese unter gegnerischen Beschuss lagen.

⁶³ NARA, T78 roll 305, Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1362/45 g. Kdos., vom 13.4.45. Notizen nach Führervortrag am 13.4.45 nachmittags

⁶⁴ Ebenda. OKH/GenStdH/Op Abt (Ia), Nr. 4615/45, g. Kdos., 13.4.45, 19:35 Uhr.

⁶⁵ Das Schriftstück ging unmittelbar an die Registratur (19:40 Uhr), allerdings ist keine Abgangszeit für den mit hoher Dringlichkeit (KR-Blitz) abzusetzenden Funkspruch eingetragen.

Damit endete das Ringen um die Sprengung der Donaubrücken, zumindest für den Generalstab des Heeres. Die wenigen Meldungen welche in der Nacht vom 13. auf den 14. April bei der Operationsabteilung eintrafen enthielten lediglich Phrasen und hatten bezüglich der Lage in und um Wien keinerlei Informationswert. Doch auch ohne entsprechende Informationen war in Berlin und in Zossen allen Generalstäblern klar, dass der Kampf um Wien zu Ende gegangen war. Das zeigte sich sogar im Führerhauptquartier, als bei der Mittagslage im Bunker unter der Reichskanzlei nach längerer Zeit wieder so etwas wie einen Hauch von Realität einkehrte. Der Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres notierte nach dem Ende der Besprechung: „Der Führer genehmigt nach dem Verlust Wiens die Aufgabe des Frontbogens nördlich Wien“.⁶⁶



Die beiden zur Sprengung vorgesehenen nördlichen Brückenpfeiler.

Foto Heinz Riedel

Das Foto zeigt die beiden nördlichen Brückenpfeiler, stromabwärts gesehen, und lässt die Problematik einer Sprengung deutlich erkennen. Eine befehlsgemäße Durchführung wäre zu diesem Zeitpunkt, unter stärksten Beschuss und bei freier Sicht für den am gegenüber liegendem Ufer stehenden Gegner, kaum mehr durchzuführen gewesen. Die Anordnung zur Zerstörung der Brücke kam auf jeden Fall, zumindest jedoch um einen Tag, zu spät.⁶⁷ Da sich die Ermächtigung zur Sprengung ausdrücklich auf die beiden

⁶⁶ NARA, T78 roll 305, Adjutant des Chefs des Generalstabes des Heeres, Nr. 1362/45 g. Kdos., vom 14.4.45. Notizen nach Führervortrag am 14.4.45 nachmittags Beachte die gleiche Zahl (Nr. 1362/45) für die Notizen von 13. und vom 14. April 1945!

⁶⁷ Dabei ist zu beachten, dass die gemäß dem „Remagen-Befehl“ (vergleiche dazu die Anmerkung 78), für den Notfall vorgesehene Spreng- und Zündmittelreserve am 13.4.1945 um 13:50 Uhr durch einen Artillerietreffer vernichtet wurde.

Nordpfeiler bezog, darf angenommen werden, dass man zum Zeitpunkt der Sprengerlaubnis in Berlin bereits wusste, dass der südliche Brückenkopf im Besitz der Roten Armee war.⁶⁸

DIE ROTE ARMEE NIMMT DIE BRÜCKE IN BESITZ

Nach den hier zitierten Dokumenten des Oberkommandos des Heeres darf angenommen werden, dass es aufgrund der Weisungen Hitlers überhaupt nie zu einer Ladung der Reichsbrücke gekommen war. Demnach ist auch die Schilderung der Ereignisse, so wie sie Rendulic in seinem 1952 erschienenen Buch gibt, kaum schlüssig. Seiner Darstellung nach hätte er am 9. April, unmittelbar nach seiner Ankunft im damaligen Hauptquartier der Heeresgruppe Süd in St. Leonhard am Forst, aus eigenem Ermessen den Befehl zur sofortigen Entladung der Reichsbrücke gegeben.⁶⁹ Sollte ein solcher oder ähnlicher Befehl an die 6. Panzerarmee ergangen sein, so hätte es sich hierbei nur um die Umsetzung der diesbezüglichen „Führerbefehle“ gehandelt.⁷⁰

Letztlich war es Hitler selbst, der eine Sprengung der Brücke bis zum letzten Augenblick verhindert hatte. So fiel die Reichsbrücke, im Rahmen des Zurückgehens der Kampfgruppen der 3. SS Pz.-Division und der 6. Panzerdivision und der damit verbundenen kampflosen Räumung des nördlich der Donau gelegenen Brückenkopfs, wie eine reife Frucht in die Hände der Roten Armee. Damit hatten die Sowjets ihr großes Ziel, die Reichsbrücke unzerstört in die Hände zu bekommen, nach mehreren gescheiterten und für sie äußerst verlustreichen Angriffs- und Landeunternehmen, doch noch erreicht.⁷¹ Doch vorher mussten sie noch, nachdem sie am Morgen des 13. April die südliche Brückenauffahrt unter Kontrolle gebracht hatten, einen Tag lang fürchten, dass die Brücke vor ihren Augen in die Luft fliegen könnte. Erst am Abend des 13. Aprils war der Triumph vollständig als die sowjetischen Truppen die Kontrolle über beide Brückenauffahrten hatten. Trotz gegenteiliger Schilderungen in der sowjetischen Kriegsliteratur war die Reichsbrücke ohne größere Kampfhandlungen unzerstört in die Hände der Roten Armee gelangt.⁷²

⁶⁸ Kaum zu beantworten ist die Frage, wie sich die Brückenkonstruktion mit den beiden neu errichteten Hilfspfeilern im Strom bei einer Sprengung der beiden nördlichen Brückenpfeiler verhalten hätte.

⁶⁹ Leider hat sich für den Monat April 1945, weder von der Heeresgruppe Süd, noch von der auf Zusammenarbeit angewiesenen Luftflotte 4, das Kriegstagebuch oder ein relevanter Dokumentenbestand überliefert.

⁷⁰ Lothar Rendulic, *Gekämpft Gesiegt Geschlagen*, Wels – Heidelberg 1952, S. 372 bis 374. Auch den am Abend des 13. April, also viel zu spät, erteilten Befehl zur Sprengung der Reichsbrücke verlegt Rendulic in seinen Erinnerungen, wohl irrtümlich, um einen Tag zurück.

⁷¹ Über die sowjetischen Ansprüche bezüglich einer Erstürmung der Reichsbrücke informiert Manfred Rauchensteiner, *Krieg in Österreich 1945*, auf den Seiten 184 bis 187.

⁷² Die Donaubrücke war für die 2. und 3. Ukrainische Front von besonderer Bedeutung, da die große Kräfteverschiebung von der 3. zur 2. Ukrainischen Front, mit dem neuen Schwerpunkt in Raum Brünn (Brno), eben erst begonnen hatte.

WER LIES DIE STADLAUER OSTBAHNBRÜCKE SPRENGEN?

Nach der Aufhellung der dramatischen Vorgänge um die Reichsbrücke, stellt sich letztlich noch die Frage wer am Abend des 6. April 1945 die Sprengung der Stadlauer-Ostbahnbrücke, trotz gegenteiligen Führerbefehls, veranlasst hatte. General von Bünau erwähnt in seinem Bericht lediglich die Tatsache der Sprengung.⁷³ Die wahrscheinlichste Variante ist, das der Kampfkommandant den Sprengbefehl erteilt hatte umso ein rasches Vorpreschen des XX. Garde-Schützenkorps über die Donau in letzter Minute zu verhindern.⁷⁴ In den Tagesmeldungen der Heeresgruppe Süd wird die östlichste Donaubrücke mit keinem Wort erwähnt. Erst nachdem Hitler am 9. April die Zustimmung zur Ladung der beiden nördlichen Brücken erteilt hatte, vermerkte die Lagemeldung vom 9. April plötzlich, ganz ohne den üblichen zeitlichen Verzug, gleich die Sprengung aller drei Eisenbahnbrücken über die Donau.⁷⁵



Die Stadlauer-Ostbahnbrücke mit den beiden Flak-Ständen (1944/45).
Sammlung des Autors

Mit diesem Kunstgriff, der im Führerhauptquartier niemand aufgefallen war oder auch auffallen wollte, konnte der Ungehorsam vom 6. April, ohne bedrohliche Konsequenzen für alle Beteiligten, bereinigt werden. Trotzdem dürfte die kommentarlose Hinnahme der Tagesmeldung, sowohl bei dem für die Sprengung Verantwortlichen, aber auch bei allen davon wissenden Offizieren, beim II. SS Pz.-Korps, beim Armeekommando der 6. Pz-Armee und bei der Heeresgruppe Süd sowie im Oberkommando des Heeres mit einiger Erleichterung aufgenommen worden sein.

DAS ENDE DES RINGENS

Abschließend kann gesagt werden, dass das Hin und Her, zwischen Hitler und den auf den verschiedenen militärischen Ebenen die Verantwortung

⁷³ v. Bünau a. a. O., S. 18.

⁷⁴ Rauchensteiner, a. a. O. S. 170.

⁷⁵ Rauchensteiner, a. a. O. S. 466-468 (Lagemeldung der Heeresgruppe Süd, 9.4.45).

tragenden Befehlshabern, bezüglich der Sprengung oder Nichtsprengung der Wiener Brücken letztlich auf dem Rücken der kämpfenden Truppe ausgetragen wurde. Wie sollte sich denn eine nachhaltige Unterbrechung der Brückenfunktion, noch dazu mit einer Wirksamkeit von 3 Wochen, so wie es das Oberkommando des Heeres am 2. April angeordnet hatte, in die Praxis umsetzen lassen ohne die Brücke zu sprengen?⁷⁶ Von der schwierigen Situation der Truppe während des Kampfs um die Reichsbrücke zeichnet Oberst Stahl, der Kommandeur des hier eingesetzten Panzergrenadier-Regiments 4 der 6. Panzerdivision ein eindrucksvolles Bild. Demnach wechselten am 12. April 1945 in schneller Folge die Befehle die Reichsbrücke zu laden und wieder zu entladen. So wurden mit Hilfe von Maultieren Fliegerbomben auf die Brücke gekarrt, nachdem es nicht gelungen war die bereits vorbereiteten Sprengladungen in Ordnung zu bringen. Als es dann kurz darauf wieder hieß, die Brücke darf unter keinen Umständen gesprengt werden, musste eine Gruppe wagemutiger Männer die Bomben unter Beschuss entschärfen.⁷⁷

Diese Schilderung von Oberst Stahl wird durch einem Bericht eines Angehörigen eines Pioniertrupps ergänzt, der noch in der Dunkelheit über die Reichsbrücke zurückgegangen war. Das für die Sprengung der Brücke mitgeführte hochexplosive Material wurde dann in den Morgenstunden des 13. April in einem Wartehäuschen der Straßenbahn, im Bereich der Brückenauffahrt, deponiert. Der Trupp selbst suchte sich einen Unterschlupf in einem Keller im Bereich der Schüttaustraße, wo man auf die weiteren Befehle wartete. Entsprechend eines Befehles vom 26. März 1945, der anlässlich der Inbesitznahme der Brücke über den Rhein bei Remagen durch die amerikanischen Truppen ergangen war, musste nämlich bei allen wichtigen Brücken eine zusätzliche Sprengmunitions- und Zündmittelreserve bereitgehalten werden. Diese Reserve sollte dazu dienen, damit im Falle der Zerstörung der angebrachten Sprengladung, oder der zu diesen führenden Zündleitungen, noch eine „Schnellladung“ an einer vorher erkundeten Stelle der Brücke zur Zündung gebracht werden konnte.⁷⁸

Um 13:50 Uhr gab es eine gewaltige Detonation, bei der die bei der Brückenauffahrt gelagerte Sprengmunition, wohl durch einen Artillerietreffer, in die Luft geflogen war.⁷⁹ Dabei kam auch eine größere Anzahl deutscher Soldaten, die im Bereich der Böschung unterhalb des Wartehäuschens Schutz gesucht hatten, ums Leben. Auch die Besatzungen zweier Panzer, die hier erst unmittelbar vor der Katastrophe zur Sicherung der Brückenauffahrt in Stellung gegangen waren, fanden dabei den Tod.⁸⁰ Einige Stunden nach diesem Gemetzel zogen sich die deutschen Nachhut kampfflos und unter dem Schutz der Dunkelheit von diesem Ort des Grauens zurück. Die Sturmtruppen

⁷⁶ NARA, T78 roll 305, FS, OKH/GenStdH/Op Abt/Lds Bef, Nr. 4077/45, g. Kdos., vom 2.4.45.

⁷⁷ Bericht Oberst Stahl, zitiert nach: Wolfgang Vopersal, Soldaten Kämpfer Kameraden, Marsch und Kämpfe der SS-Totenkopfdivision, Band V b, Bielefeld 1991, S. 926 f.

⁷⁸ NARA, T78 roll 305, Fernschreiben vom 26.3.45, OKH/GenStdH/Op/Abt/Lds Bef Nr. 3732/45 g. Kdos.

⁷⁹ WStLA Zl. 13.607. Bericht von Peter Becker, Hart-Traunstein (Deutschland), vom 30.6.75.

⁸⁰ Ebenda. Der Zeitzeuge, ein erfahrener Sprengpionier, erwähnt mehr als vierzig Tote Soldaten.

in die Luft geflogen war.⁸¹ Dabei kam auch eine größere Anzahl deutscher Soldaten, die im Bereich der Böschung unterhalb des Wartehäuschens Schutz gesucht hatten, ums Leben. Auch die Besatzungen zweier Panzer, die hier erst unmittelbar vor der Katastrophe zur Sicherung der Brückenauffahrt in Stellung gegangen waren, fanden dabei den Tod.⁸² Einige Stunden nach diesem Gemetzel zogen sich die deutschen Nachhut kampfflos und unter dem Schutz der Dunkelheit von diesem Ort des Grauens zurück. Die Sturmtruppen der Roten Armee konnten nun ungehindert nachrücken und die Brücke kampfflos in Besitz nehmen.



9. Mai 1945, die Waffen schweigen in Europa. Die Reichsbrücke ist unversehrt, es gibt kaum einen Verkehr auf der Brücke, nur einige Fußgänger sind zu erkennen. Alliiertes Luftbild (Ausschnitt), 9.5.1945 (Sortie 23-009L Bild 4168).

Sammlung Wolfgang E. Schulz.

Quelle: Luftbilddatenbank Ing.-Büro Dr. Carls.

⁸¹ WStLA Zl. 13.607. Bericht von Peter Becker, Hart-Traunstein (Deutschland), vom 30.6.75.

⁸² Ebenda. Der Zeitzeuge, ein erfahrener Sprengpionier, erwähnt mehr als vierzig Tote Soldaten.

EIN GEFÄHRLICHES ERBE

Wie vielfältig die Bemühungen der zurückgehenden Truppe waren dem Auftrag einer nachhaltigen Unterbrechung der Reichsbrücke nachzukommen, zeigte sich erst ein Jahr nach dem Ende der Kampfhandlungen. Lange hatte man den Hinweisen eines Aktivisten der Widerstandsbewegung, dass in der Reichsbrücke noch gefährliche Sprengladungen eingebaut wären, keinen Glauben geschenkt. Sowohl das für die Brücke zuständige Ministerium für Wiederaufbau als auch das Stadtbauamt vertrauten auf die Tätigkeit der sowjetischen Pioniertruppe, welche die Brücke unmittelbar nach der Beendigung der Kampfhandlungen gründlich untersucht und angeblich alle Sprengladungen entfernt hatten. Erst ein Jahr nach dem Ende der Kampfhandlungen erteilte das Stadtbauamt, wohl um den lästigen Mahner ruhig zu stellen und gleichzeitig auch auf der sicheren Seite zu sein, der Firma Waagner Biró A.G. den Auftrag die Reichsbrücke, auch an den nur schwer zugänglichen Teilen der Konstruktion, neuerlich zu untersuchen.⁸³

In der Zeit vom 11. bis zum 22. März 1946 wurden sämtliche Hauptträger, Pylonen, Ankerkammern und die Brückenlager durch ein Team der Brückenbaufirma, unter Assistenz eines Sprengmeisters der Firma Lestin & Co, untersucht. Dabei wurde an einer Stelle des stromaufwärts gelegenen Hauptträgers 256 kg militärischen Sprengstoff aufgefunden.⁸⁴ Der Bericht der nennt insgesamt 49 aufgefundene Ladungen mit einem Gewicht zwischen 1 kg und 50 kg die beseitigt wurden. So unterschiedlich wie die Größe der Sprengladungen war auch der Grad der Vorbereitung zur Sprengung. Die meisten Ladungen waren sowohl mit Sprengkapsel und Sprengkabel ordnungsgemäß versehen, etliche Ladungen waren zusätzlich noch untereinander Detonier-Zündschnur verbunden, von dieser mehr als 50 Meter sichergestellt wurden.⁸⁵

Der Sprengmeister führte in seiner Expertise dazu aus: *„Es ist nicht recht verständlich, wieso bei dieser umfangreichen und zeitraubenden Vorbereitung zur Sprengung dieses Objektes eine Sprengung nicht auch tatsächlich zur Ausführung kam. An manchen Stellen waren wohl deutlich Sabotage gegen die Sprengung erkennbar, ohne daß dies allein eine umfangreiche Sprengung hätte verhindern können“*. Da während der Zeit der Besatzung kein Zweifel an der Theorie der alleinigen Rettung der Reichsbrücke durch die siegreiche Rote Armee zugelassen war, unterblieb damals jede weitere Diskussion.⁸⁶ Hatte man doch erst am 11. April 1946, zum Jahrestag

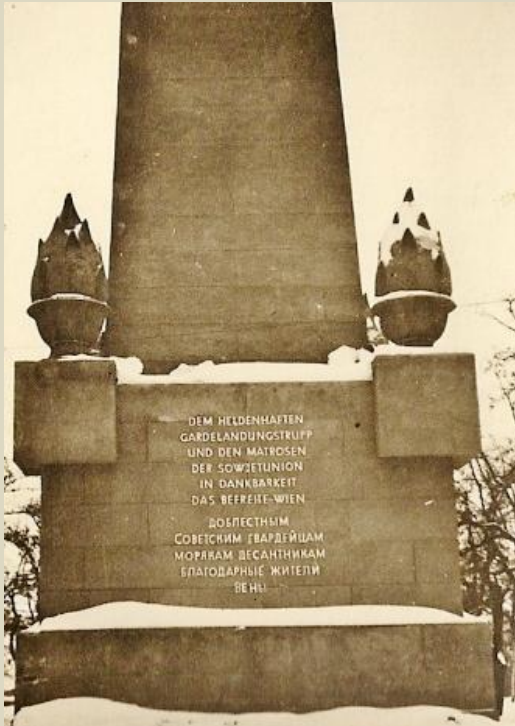
⁸³ WStLA, Stadtbaudirektion A1, BD-2475/46.

⁸⁴ Ebenda. Schreiben der Waagner-Biró A.G. an das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, 67005 6/Ra/F, vom 26.3.1946, Betr.: Reichsbrücke über die Donau in Wien, Untersuchung.

⁸⁵ Ebenda, M. Abt. 29-696/46. Bericht über die Beseitigung von Sprengladungen innerhalb der Reichsbrücke über den Donaustrom. Es wurden neben einer geballten Ladung und vier Handgranaten auch 1.286 weitere gefährliche Gegenstände (zumeist Munition und Munitionsteile) sichergestellt und der Polizei übergeben.

⁸⁶ Ebenda. In diesem Akt ging es hauptsächlich um die Flüssigmachung eines Betrages von 10.000 Schilling, der als Belohnung für den Hinweisgeber auf die gefährlichen Kriegsrelikte in der Reichsbrücke vorgesehen, und der von Bund und Gemeinde Wien gemeinsam aufzubringen, war.

der Befreiung Wiens, die „Reichsbrücke“ in „Brücke der Roten Armee“ umbenannt. Aus diesem Anlass wurde auch von der Gemeindeverwaltung ein Obelisk errichtet, auf dem mit metallenen Buchstaben, sowohl in deutscher- als auch in russischer Sprache geschrieben stand: „DEM HELDENHAFTEN GARDELANDUNGSTRUPP UND DEN MATROSEN DER SOWJETUNION IN DANKBARKEIT DAS BEFREITE WIEN“.⁸⁷



Der Obelisk.

(Sammlung des Autors)

Erst 1956, nachdem das Kulturamt der Stadt Wien die Bevölkerung aufgerufen hatte dem Archiv der Stadt Wien historisches Material zur Verfügung zu stellen um dadurch eine exaktere Darstellung der Ereignisse des Jahres 1945 zu ermöglichen, rückte auch die Reichsbrücke und ihre Retter wieder ins Blickfeld. Doch erst der im April 1975, vom damaligen Bürgermeister Leopold Gratz, an die Öffentlichkeit gerichtete Appell, persönliche Erinnerungen an die Geschehnisse in Wien im Jahre 1945 zur wissenschaftlichen Auswertung zur Verfügung zu stellen, brachte auch in Sachen Reichsbrücke eine Vielfalt von neuen Detailinformationen.

⁸⁷ Die Oberfläche des, von einem Sowjet-Stern gekrönten, Obeliskens bestand aus rötlich gefärbten Leichtbetonplatten, welche man auf einer hölzernen Trägerkonstruktion aufgebracht hatte. Das Bauwerk wurde nach dem Ende der Besatzung entfernt und stattdessen eine gleichlautende Inschrift auf einer, nun direkt auf der Brücke montierten, Bronzetafel angebracht.



Postkarte (um 1958). Die Hilfspfeiler sind wieder weg. Sammlung Wolfgang E. Schulz.

Immerhin standen die Geschehnisse um die Reichsbrücke im April 1945 bei 16, von den über 280 bis zum März 1976 eingelangten, Einsendungen im Mittelpunkt.⁸⁸ Womit auch der am Anfang zitierte Satz seine Bestätigung findet: „Um keine Brücke ranken sich mehr Geschichten und Mythen!“.

⁸⁸ WGBl. 32. Jg. 1977, Sonderheft 2, Abschlussbericht „Kommission Wien 1945“, S. 78-97 und S. 98.