

Partisanen sind ein Mythos, die sowjetischen erst recht. Ihr Widerstand gegen die unbarmherzigen deutschen Okkupanten scheint eine solche Deutung nahezulegen. Doch führten sie im Rücken der deutschen Front nicht nur einen „Volkskrieg“ gegen die Besatzer, sondern immer auch einen Bürgerkrieg, an dem sich viel mehr Gruppen beteiligten, als es die sowjetische und nun teilweise auch die russische Historiographie suggeriert. Auch sonst scheinen Korrekturen angebracht an der Geschichte des sowjetischen Partisanenkriegs; das betrifft seinen Charakter, seine Gegner, seine Opfer und nicht zuletzt seine militärische Bedeutung. Dass diese weit übertrieben wurde, wird schon lange vermutet. Mit Hilfe eines systematischen Vergleichs deutscher und sowjetischer Quellen kann Sebastian Stopper dies erstmals exakt mit Zahlen belegen.

Sebastian Stopper

## „Die Straße ist deutsch.“ Der sowjetische Partisanenkrieg und seine militärische Effizienz

Eine Fallstudie zur Logistik der Wehrmacht im Brjansker Gebiet April bis Juli 1943

Wie weite Teile von Belarus<sup>1</sup> und teilweise der Ukraine zählten auch die Wälder und Sümpfe um die russische Großstadt Brjansk während des „Großen Vaterländischen Krieges“ zu den unbestrittenen Zentren des Partisanenkrieges. Als so stark und wirkungsvoll wurde der „monolithische“<sup>1</sup> Widerstand eines ganzen Volkes gegen seine Besatzer und Unterdrücker eingeschätzt, dass dafür schon während des Krieges die „Brjansker Partisanenrepublik“ zum weithin bekannten Synonym avancierte<sup>2</sup>. Es folgten nach dem Triumph über „Hitler-Deutschland“ unzählige Denkmäler und zentrale Erinnerungsstätten in dem nun selbstständigen Brjansker Gebiet sowie die Verleihung höchster Auszeichnungen an Stadt und Bezirk für den in den zwei Jahren deutscher Besatzung geleisteten Widerstand<sup>3</sup>. Noch heute begrüßt die Schaltherhalle des Brjansker Bahnhofes jeden Reisenden mit dem Schriftzug „Brjansk – die Stadt des Kampf- und Partisanenruhes“. Das monumentale Denkmal am zentralen „Platz der Partisanen“ wurde durch eine umfassende „Rekonstruktion“ weiter aufgewertet, und die örtlichen Honoratioren setzten sich erfolgreich für die föderationsweite Einführung des 29. Juni als „Tag der Partisanen und Untergrundkämpfer“ ein.

Der sowjetische Mythos vom Partisanenkrieg, der jahrzehntelang mit Hilfe einer parteigelenkten Historiographie idealisiert, ausgeschmückt und zum „allvöl-

<sup>1</sup> G. A. Deborin/B. S. Tel'puchovskij, *Itogi i uroki Velikoj Otečestvennoj Vojny*, Moskau 1975, S. 208.

<sup>2</sup> Vgl. „Šumjat Brjanskije lesa“, in: *Pravda* vom 26. 6. 194, S. 3, und „V lesach brjanskich“, in: *Pravda* vom 2. 9. 1942, S. 2.

<sup>3</sup> Vgl. die ersten Seiten in E. N. Čalijan (Hrsg.), *Brjansk. Gorod revolucionnoj, trudovoj i partizanskoj slavy*, Moskau 1981.

kischen Krieg“ stilisiert wurde, hält den professionellen Untersuchungen der neueren russischen Geschichtsschreibung auch nicht ansatzweise stand. Die nun mit fachlich modernen und politisch unvoreingenommenen Fragestellungen ausgewerteten sowjetischen Quellen offenbaren einen weitaus komplexeren „deutsch-sowjetischen Krieg“<sup>4</sup>. Dies gilt vor allem für das Besatzungsgebiet der Wehrmacht, wo sich alle Akteure in einer äußerst unübersichtlichen Situation zurechtfinden mussten. Was bisher über die menschenverachtende Okkupation bekannt wurde, bedarf der weiteren Aufarbeitung und Ergänzung beispielsweise durch Details zur weit verbreiteten Kollaboration mit den „Faschisten“ und neue Erkenntnisse über die Terrorstrategie der Partisanen<sup>5</sup>.

Dessen ungeachtet identifizieren sich die Einwohner des Brjansker Gebietes noch immer stark mit gerade dieser Episode aus ihrer „glorreichen Sowjetvergangenheit“<sup>6</sup>. Der Ruf als Zentrum des sowjetischen Partisanenkrieges macht den Makel der Okkupation vergessen, werden die Jahre 1941 bis 1943 doch beinahe ausschließlich mit dem angeblich ununterbrochenen, äußerst wirkungsvollen Widerstand verbunden.

Neben lokalpatriotischen<sup>7</sup> und wissenschaftlich ungenügenden<sup>8</sup> Veröffentlichungen Brjansker Historiker erscheinen auch andernorts immer noch Bücher, die das zu Sowjetzeiten geprägte Bild von einem „Großen Vaterländischen Krieg“ in einer nun nationalistischen Neuausrichtung kolportieren und sich dabei auf eine beachtliche staatliche Förderung stützen können<sup>9</sup>. Auch die neben den sowjetischen „Klassikern“ an Universitäten verfügbaren neuen Lehrbücher haben sich mitunter einer gleichermaßen einseitigen, unkritischen und patriotischen

<sup>4</sup> Vgl. Vladimir Nebežin, SSSR vo Vtoroj mirovoj vojne: novejšaja rossijskaja istoriografija problema, in: Ukrajina-Rosyja: dialog istoriografij. Materialy mižnarodnoji naukovoji konferenciji, Kiew/Černigov 2007, S. 157–180.

<sup>5</sup> Vgl. Pod okkupacij v 1941–1944 gg. Stat'i i vospominanija, Moskau 2004, mit Beiträgen von A. S. Gogun, K. L. Taratuchin und I. V. Gribkov.

<sup>6</sup> Vgl. V. V. Krašeninnikov (Hrsg.), Istorija Brjanskogo kraja XX vek, Klincy 2003, S. 269–288, oder N. F. Ivanov (Hrsg.), Poklonimaja velikim tem godam ..., Moskau/Suzemka 2005.

<sup>7</sup> Zuletzt erschien Jakov Sokolov, Partizany Brjanskich lesov, Brjansk 2010. Diese Büchlein sind lediglich Neuauflagen von Fakten, Daten und Behauptungen der sowjetischen Historiographie. Eine professionelle Erforschung der Brjansker Partisanenbewegung anhand der vor Ort in Archiven aufbewahrten Schriftstücke oder mit Hilfe von Dokumenten der Wehrmacht in deutschen Archiven findet praktisch nicht statt.

<sup>8</sup> Vgl. E. N. Šanceva/V. V. Džuban/Ju. T. Trifankov, Brjansščina v period okkupacii 1941–1943 gg.: Genезis partizanskogo dviženija I kollaboracionizma, Brjansk 2010. Die Arbeit wiederholt überwiegend schon bekannte, gezielt ausgewählte Fehlinformationen aus sowjetischen Quellen und die ideologisch motivierten Schlüsse der sowjetischen Historiographie.

<sup>9</sup> Siehe als Paradebeispiel G. A. Kumanев, Problemy Voennoj Istorii Otečestva (1938–1945 gg.), Moskau 2007. Das über 650 Seiten starke Buch ist Teil des staatlichen Programmes „Patriotische Erziehung der Bürger der Russländischen Föderation in den Jahren 2006–2010“ und wurde mit dem Segen des „Institutes der russländischen Geschichte“ der „Russländischen Akademie der Wissenschaften“, der „Russländischen Akademie der Naturwissenschaften“ sowie der „Akademie der Militärwissenschaften der Russländischen Föderation“ in ansprechender Aufmachung veröffentlicht. Die Auflage dieser Festschrift beschränkt sich allerdings auf lediglich 500 Exemplare.

Lesart verschrieben<sup>10</sup>. Die Konservierung des zu Sowjetzeiten entstandenen Bildes des Zweiten Weltkrieges ist der russländischen Regierung so wichtig, dass im Mai 2009 sogar eine „Wahrheitskommission“ zum Kampf gegen eine angeblich zum Schaden Russlands vor sich gehende „Geschichtsfälschung“ zusammengestellt wurde<sup>11</sup>.

Mit dem heroischen Bild vom sowjetischen Partisanenkrieg ist untrennbar die Behauptung seiner militärischen Relevanz verbunden. Viele Formen des Kampfes gegen die „Hitleristen“ seien notwendig und auch erfolgreich gewesen, auf politischer, ökonomischer und ideologischer Ebene. Dem Kampf mit der Waffe in der Hand wird aber die weitaus größte Bedeutung zugeschrieben<sup>12</sup>. Demnach sorgten die sowjetischen Partisanen für die so lange vermisste zweite Front im Rücken der deutschen Invasoren; sie hätten dabei mehr Bomben zum Einsatz gebracht als die gesamte alliierte Bomberflotte<sup>13</sup>.

Nach Durchsicht des deutschen Archivmaterials wurden jedoch schon früh berechnete Zweifel an diesen Einschätzungen laut<sup>14</sup>. Die durch die Partisanen im Hinterland gebundenen deutschen Kräfte fielen zahlenmäßig kaum ins Gewicht und fehlten auch kaum an der Front, da sie weder über ein für eine derartige Verwendung geeignetes Personal, noch über die notwendige Ausrüstung verfügten<sup>15</sup>. Oftmals taugte die spärliche Bewaffnung der deutschen Sicherungskräfte nicht einmal für Scharmützel mit den „Banditen“. Und die anhand der nach Moskau übermittelten phantastischen Erfolgsmeldungen der Partisanenbrigaden auf bis zu 1,5 Millionen Mann geschätzten deutschen Verluste<sup>16</sup> bewegen sich tatsächlich wohl eher im Bereich von 35.000 Toten und Verwundeten, die Hälfte von ihnen

<sup>10</sup> Vgl. A. S. Orlov/V. A. Georgiev/N. G. Georgieva/T. A. Sivochina, *Istorija Rossii s drevnejsich vremen do našich dnei*, Moskau <sup>2</sup>2001, S. 410; vgl. auch die mit 40.000 Exemplaren aufgelegte, praktisch unveränderte dritte Auflage 2009, S. 411. Dagegen werden innovative, aber als unpatriotisch diffamierte Schulbuchautoren ausgebremst; vgl. Isabelle de Kéghel, *Ungewöhnliche Perspektiven. Der Zweite Weltkrieg in neueren rußländischen Filmen*, in: *osteuro-pa* 55 (2005), H. 4–6, S. 337–346, hier S. 339.

<sup>11</sup> Ukaz des Präsidenten der Russländischen Föderation vom 15. 5. 2009 Nr. 549; <http://document.kremlin.ru>, über die Bildung einer „Kommission beim Präsidenten der Russländischen Föderation zum Widerstand gegen Versuche der Falsifizierung der Geschichte zum Schaden der Interessen Russlands“.

<sup>12</sup> Vgl. Deborin/Tel'puhovskij, *Itogy i uroki*, S. 207.

<sup>13</sup> Vgl. Institut für Parteigeschichte beim Zentralkomitee der Kommunistischen Partei Belorußlands/Institut für Marxismus-Leninismus beim Zentralkomitee der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (Hrsg.), *In den Wäldern Belorußlands. Erinnerungen sowjetischer Partisanen und deutscher Antifaschisten*, Berlin 1977, S. 83 u. S. 209; V. E. Bystrov (Hrsg.), *Sovetskie Partizany*, Moskau <sup>2</sup>1963, S. 13 u. S. 16; F. Gerasin (Redakteur), *Brjanskije partizany*, Brjansk 1951, S. 140.

<sup>14</sup> Vgl. Bernd Bonwetsch, *Sowjetische Partisanen 1941–1944. Legende und Wirklichkeit des „allgemeinen Volkskrieges“*, in: Gerhard Schulz (Hrsg.), *Partisanen und Volkskrieg. Zur Revolutionierung des Krieges im 20. Jahrhundert*, Göttingen 1985, S. 112.

<sup>15</sup> Vgl. Christian Hartmann, *Wehrmacht im Ostkrieg. Front und militärisches Hinterland 1941/42*, München 2009, S. 376 ff.

<sup>16</sup> So hätten die Ausfälle aufgrund von Partisaneneinwirkung während des ganzen Krieges auf deutscher Seite 1,5 Mio. Mann, 20.000 Züge, 2.300 Panzer und gepanzerte Fahrzeuge, 65.000 Kraftfahrzeuge und 1.100 Flugzeuge betragen; vgl. Deborin/Tel'puhovskij, *Itogy i uroki*,

übrigens Angehörige einheimischer Hilfsverbände<sup>17</sup>. Die Abschlussmeldung der Brjansker Partisanen spiegelt dieses Missverhältnis wieder. Anstatt der beinahe 150.000 getöteten deutschen Soldaten und Offiziere<sup>18</sup> wurden während der gesamten Besatzungszeit im Brjansker Raum wohl nicht mehr als 10.000 Deutsche, Ungarn und vor allem sowjetische Bürger in deutschen Diensten im Partisanenkrieg um Brjansk getötet, verwundet oder gefangen genommen<sup>19</sup>.

Und doch hätten die Partisanen im Rücken der deutschen Truppen mit ihren gezielten und genau abgestimmten Aktionen angeblich ganz erheblich zum Sieg über die Wehrmacht beigetragen<sup>20</sup>. Dies gälte gerade für die entscheidenden Schlachten der Roten Armee um Stalingrad oder im Kursker Bogen<sup>21</sup>. Besonders die Infrastruktur, den Nachschub der Wehrmacht hätten – so ein oft gehörtes Argument – die selbst ernannten „Volksrächer“ empfindlich getroffen<sup>22</sup>. Was ist von dieser Behauptung zu halten?

## 1. Die Infrastruktur als Hauptziel der Partisanen

Während der Doppelschlacht von Wjasma und Brjansk wurde der Eisenbahnknotenpunkt Brjansk am 6. Oktober 1941 durch motorisierte Einheiten der Panzergruppe 2 besetzt<sup>23</sup>. Den gesamten Brjansker Raum konnten die schnell in Richtung

S. 219. Mitunter wird sogar von 1,6 Mio. durch sowjetische Partisanen getötete, verletzte oder gefangen genommene Deutsche gesprochen; vgl. Kumanev, *Problemy*, S. 275.

<sup>17</sup> Vgl. Lutz Klinkhammer, *Der Partisanenkrieg der Wehrmacht 1941–1944*, in: Rolf-Dieter Müller/Hans-Erich Volkmann (Hrsg.), *Die Wehrmacht. Mythos und Realität*, München 1999, S. 822.

<sup>18</sup> Vgl. Bystrov, *Sovetskie Partizany*, S. 264.

<sup>19</sup> Schätzung auf Grundlage der Meldungen der bei Brjansk eingesetzten deutschen Verbände; Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg i. Br. (künftig: BA-MA), RH 21–2/521, Bl. 65, Korück 532, Ia, Gesamtverluste im Sicherungsdienst und Bandenkampf in der Zeit vom 27. 10. 1942 bis 1. 4. 1943.

<sup>20</sup> Vgl. V. A. Zolotareva (Redakteur), *Velikaja Otečestvennaja Istorija Velikoj Pobedy 1941–1945 gg.*, Moskau 2005.

<sup>21</sup> Šanceva/Dzjuban/Trifankov, *Brjansžina v period okkupacii 1941–1943 gg.*, S. 5, S. 54, S. 57 u. insbesondere S. 168: „Aber am bedeutendsten ist, dass die Partisanen in den allerwichtigsten strategischen Momenten des Krieges (Stalingrader Schlacht, Kursker Bogen) die Verlegung der feindlichen Einheiten vereitelten.“

<sup>22</sup> So hätten die Bahnsprengungen der Partisanen einen großen Beitrag zum Sieg der Roten Armee bei Stalingrad und Kursk geleistet; vgl. Leonid D. Grenkevich, *The Soviet Partisan Movement 1941–1944. A Critical Historiographical Analysis*, London 1999, S. 228f., S. 250 u. S. 255. Diese Behauptungen der sowjetischen Historiographie (mit entsprechendem Hinweis bei Alexander Werth, *Russland im Krieg 1941–1945*, München 1965, S. 353f., und ohne bei Peter Kolmsee, *Partisanenkampf in der Sowjetunion. Über Charakter, Inhalt und Formen des Partisanenkampfes in der UdSSR 1941–1944*, Berlin 1963, S. 94f.), blieben nicht ohne Widerspruch; vgl. Matthew Cooper, *The Phantom War. The German struggle against Soviet partisans 1941–1944*, London 1979, S. 128f.

<sup>23</sup> Hauptmann Gradl vom Panzer-Regiment 39 gelang es am 6. 10. 1941 mit der 17. Panzer-Division, Resten des Panzer-Regiments 39 und Teilen des Schützen-Regiments 63 gegen 14:30 Uhr in Brjansk einzudringen und „mit diesem schneidigen Husarenstreich“ die Desna-Brücken unzerstört zu besetzen. Der überraschte Gegner verteidigte sich kaum, lediglich

Moskau weiterziehenden deutschen Armeen trotz hastiger Liquidierung der Kessel südlich und nördlich Brjansk aber nicht unter vollständige Kontrolle bringen. Diese schwierige Aufgabe überließen sie der zurückbleibenden geschwächten 56. Infanterie-Division sowie den später einrückenden Sicherungskräften. Tausende Rotarmisten waren aus den Kesseln entkommen oder hatten die Schlachten versteckt überstanden. Nicht wenige konnten auch nach ihrer Gefangennahme wieder entfliehen und viele zurückgebliebene kommunistische Parteimitglieder oder Funktionäre waren wie die kleinen „Vernichtungsbataillone“ des NKVD in die Wälder gegangen, um mit Beginn der Okkupation Widerstand zu leisten.

Eine „Hauptform des Partisanenkampfes war der Überfall aus dem Hinterhalt auf feindliche Fahrzeug-, Marsch- und Versorgungskolonnen oder auf einzelne Kraftfahrzeuge, auf Motorradfahrer, auf Streifen, Posten und Meldereiter“, behaupten zumindest die Autoren, die sich auf die Angaben der sowjetischen Historiographie stützen<sup>24</sup>. Dagegen lässt sich deutschen wie sowjetischen Meldungen aus dieser Zeit entnehmen, dass um Brjansk, gemessen am realen Verkehrsaufkommen, recht selten Fahrzeuge unter Beschuss gerieten, überfallen wurden oder auf Minen auffuhren<sup>25</sup>. Der Aktionsradius der Partisanenbrigaden beschränkte sich 1943 vor allem auf die Waldgebiete und reichte bestenfalls wenige Kilometer darüber hinaus<sup>26</sup>, so dass die kriegswichtigen Straßen im Orel-Bogen als weitestgehend sicher galten<sup>27</sup>. Auch wenn die Brjansker Partisanen gerade im Sommer 1943 verstärkt Minen an Straßen und Wegen legten, so mussten sie doch immer wieder feststellen, dass ihre „Diversions technik“ noch nicht ausgereift war. Die Sprengkörper waren mit den deutschen Minensuchgeräten so leicht auffindbar, dass in der Regel von 30 bis 40 an Straßen gelegten Minen lediglich 2 bis 3 explodierten<sup>28</sup>.

Vielversprechender war daher der „Krieg“ gegen die Eisenbahn. Die Sprengung eines Zuges voller Panzer, Munition und Betriebsstoffen wie Diesel oder Benzin musste der Wehrmacht ganz erheblichen Schaden zufügen. Die Eisen-

---

einige NKVD-Verbände kämpften noch den ganzen 7. Oktober über weiter; Einträge im Kriegstagebuch Nr. 3 des XXXXVII. Panzer-Korps vom 6. und 7. 10. 1941, in: BA-MA, RH 24-47/258, Bl. 25-27.

<sup>24</sup> Kolmsee, Partisanenkampf, S. 70.

<sup>25</sup> Tagesmeldungen des Ic/Korück 532 in BA-MA, RH 21-2/725, BA-MA, RH 21-2/725a und BA-MA, RH 21-2/727. In der ersten Junihälfte 1943 zerstörten die Brjansker Partisanen nach eigenen Angaben lediglich sieben Kraftfahrzeuge und ein gepanzertes Fahrzeug, allesamt im Waldgebiet südlich von Brjansk; Erkundungsbericht Nr. 77 des Stabes der Partisanenbewegung bei der Zentralfront vom 19. 6. 1943, in: Rossijskij Gosudarstvennyj Archiv Social'no-političeskoj Istorii [Russländisches Staatliches Archiv der sozial-politischen Geschichte in Moskau] (künftig: RGASPI), Fond 69, Opis 1, Delo 912, List 79.

<sup>26</sup> Vgl. Hartmann, Wehrmacht im Ostkrieg, S. 733 ff. u. S. 739 ff.

<sup>27</sup> „Eine Unsicherheit auf den Verkehrsstraßen wurde nicht festgestellt.“ Lagebericht für den Bereich des Wirtschaftskommandos 201 (Orel) für die Zeit vom 20. 5. bis 19. 6. 1943, in: BA-MA, RW 31-763, Anlage II/46.

<sup>28</sup> Bericht des Chefs der Südlichen Operativen Gruppe Gorškov [Juli 1943], in: Centr' noveiščej istorii Brjanskoj oblasti [Zentrum der neuesten Geschichte des Brjansker Gebietes] (künftig: CNIBO), Fond 1650, Opis' 1, Delo 36, List 116.

bahn besaß für die Logistik der Wehrmacht schon früh eine ganz entscheidende Bedeutung<sup>29</sup>. Angesichts der geografischen und technischen Rahmenbedingungen – riesige Entfernungen bei einem gleichzeitigen hohen Verschleiß an Lastkraftwagen – besaß der Transport auf der Schiene eine Art Schlüsselfunktion. Die schon früh hohen Ausfallraten im Bereich der Kraftfahrzeuge<sup>30</sup> hatten zur Folge, dass die meist sehr reparaturbedürftigen Lkws nur noch für Transporte von den Endstationen der Bahn zur Front verwendet wurden. Dies gebot auch der zunehmende Mangel an Ersatzteilen, die Überalterung der Fahrzeuge sowie die notorisch angespannte Betriebsstofflage<sup>31</sup>. Lokomotiven dagegen waren für ihren Betrieb lediglich auf Versorgung mit leichter verfügbarer Kohle und Wasser angewiesen. Auch war auf der Schiene oft selbst dann noch ein Transport durchführbar, wenn Staub, Schlamm oder Schnee alle anderen Fahrzeuge längst außer Gefecht gesetzt hatten. Es war den deutschen Divisionen daher unmöglich, in mehr als 100 Kilometer Entfernung von den Betriebsspitzen der Eisenbahn effektiv zu operieren<sup>32</sup>.

Die Heeresgruppe Mitte unterhielt in ihrem Bereich 8.000 Kilometer Bahn<sup>33</sup> und klassifizierte einen Anteil von 2.200 Kilometern als für die Versorgung besonders wichtig bzw. unentbehrlich<sup>34</sup>. Hauptsächlich gingen die Transporte von Brest nach Minsk und verteilten sich weiter über Smolensk oder Vitebsk. Die Truppen Transporte für die Südflanke der Heeresgruppe Mitte leitete man von Norden kommend über Roslavl', während alles Material auf der deutlich leistungsfähigeren südlicheren Route über Gomel lief. Schließlich trafen alle Züge im Knotenpunkt Brjansk zusammen und ihre Ladung wurde innerhalb des Orel-Bogens

<sup>29</sup> Der deutsche Vormarsch musste fast ausschließlich über die Schiene versorgt werden. Die für den Nachschub zuständigen Verbände waren völlig unzureichend ausgerüstet und organisiert. Die Logistik, stets am Rande des Zusammenbruchs, kollabierte tatsächlich von Zeit zu Zeit; vgl. Martin L. van Crefeld, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, New York 2004, S. 142–180. Jede zusätzliche Störung wie beispielsweise Partisanenattacken konnte sich katastrophal auswirken. Zur Transportkrise und der Radikalisierung der Besatzungspolitik vgl. auch Klaus Jochen Arnold, *Die Wehrmacht und die Besatzungspolitik in den besetzten Gebieten der Sowjetunion. Kriegführung und Radikalisierung im „Unternehmen Barbarossa“*, Berlin 2005, S. 214–225; Klaus A. Schüler, *Logistik im Rußlandfeldzug. Die Rolle der Eisenbahn bei Planung, Vorbereitung und Durchführung des deutschen Angriffs auf die Sowjetunion bis zur Krise vor Moskau im Winter 1941/42*, Frankfurt a. M. 1987.

<sup>30</sup> Schon im Juli 1941 war der Kolonnenraum des Ostheeres durch die enormen Ausfallraten auf die Hälfte abgesunken; vgl. Cooper, *Phantom War*, S. 127.

<sup>31</sup> Tätigkeitsbericht der Abt. Qu./Kfw. des XX. Armeekorps für die Zeit vom 1.1. bis 30.6. 1943, in: BA-MA, RH 24–20/111, Bl. 24–31; vgl. ferner Hartmann, *Wehrmacht im Ostkrieg*, S. 439.

<sup>32</sup> Vgl. Cooper, *Phantom War*, S. 126. Tatsächlich dürfte dieser theoretische Radius angesichts des unwegsamen Geländes und des Zustandes der Nachschubdienste, die meist auf bespannte Kolonnen angewiesen waren, weitaus niedriger anzusetzen sein. Beispielsweise benötigte der Kommandant des rückwärtigen Gebietes der 2. Panzer-Armee zur Besichtigung des rechten Flügels seiner Truppen drei, bei schlechten Wegeverhältnissen vier oder mehr Tage; Meldung der Abteilung Ia des Korück 532 vom 28.3. 1943, in: BA-MA, RH 21–2/532, Bl. 10.

<sup>33</sup> Vgl. Ernst Klink, *Das Gesetz des Handelns. Die Operation „Zitadelle“ 1943*, Stuttgart 1966, S. 122.

<sup>34</sup> Kriegswichtige Straßen brachten es dagegen auf lediglich 1.000 Kilometer; vgl. ebenda, S. 132.

weiterverteilt. Für den reibungslosen Ablauf der Transporte war im Frontbereich der Heeresgruppe das Feldeisenbahnkommando 2 mit Sitz in Smolensk verantwortlich. Zuständig für den Betrieb bis Orel, verfügte es über etwas mehr als 2.000 Kilometer Eisenbahnlinien, 261 Lokomotiven und 1.599 Waggons<sup>35</sup>.

Erhöhte Transportaufgaben im Raum Smolensk, Brjansk und Orel ergaben sich zunächst aus der Verlegung der 9. Armee in ihre Stellungen nördlich von Kursk zur Vorbereitung der Operation „Zitadelle“. Aber auch für die ab Mai 1943 gestarteten Anti-Partisanenunternehmungen im eigenen Hinterland mussten zahlreiche Divisionen verlegt werden. Gleichzeitig wurden einige Einheiten personell und materiell aufgefrischt und neuartige Waffensysteme an die Front gebracht, um die Erfolgchancen der an „Zitadelle“ beteiligten Divisionen zu erhöhen. Vor allem im Hinblick auf die bevorstehende Offensive, die angesichts der gut ausgebauten sowjetischen Stellung große Verluste an Menschen und Material erwarten ließ, mussten enorme Mengen an Verpflegung, Munition und Betriebsstoff, vor allem aber an Mannschaftersatz zugeführt werden<sup>36</sup>. All das lief fast ausschließlich über den Eisenbahntransport<sup>37</sup>. Besonders in den Monaten vor Beginn des immer wieder verschobenen Angriffsunternehmens „Zitadelle“ fuhren tausende Züge mit Soldaten und wertvoller Ladung an Kriegsmaterial nach Brjansk; fielen sie aus, so musste das den deutschen Aufmarsch empfindlich stören<sup>38</sup>. Ganz besonders galt dies hinsichtlich der Benzin- und Dieselvorräte<sup>39</sup>. Die täglich durch die Wälder des Hinterlands rollenden Versorgungszüge wurden daher für die sowjetische Partisanenbewegung zu Zielen höchster Priorität<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> Vgl. Werner Haupt, Heeresgruppe Mitte 1941–1945, Dorheim 1968, S. 256 f.

<sup>36</sup> Ein Verpflegungsvorrat für zehn Tage mit 5.320 Tonnen wurde angelegt und 12.300 Tonnen Munition sowie über elf Millionen Liter Betriebsstoff herangeschafft. Selbst 6.000 Tonnen Futter zur Sicherstellung der Versorgung des Pferdebestandes mussten mit der Bahn in die Lager der 9. Armee verbracht werden; vgl. ebenda, S. 161 f.

<sup>37</sup> Vgl. Klink, Gesetz des Handelns, S. 121.

<sup>38</sup> Zwischen Minsk und Gomel wurden bei einem Anschlag am 30. 7. 1943 ein Treibstoff- und zwei Munitionszüge zerstört; ein Zug mit neuen „Tiger“-Panthern brannte vollständig aus; vgl. Erich Hesse, Der sowjetrussische Partisanenkrieg 1941 bis 1944 im Spiegel deutscher Kampfanweisungen und Befehle, Göttingen 1969, S. 228. Bei Mogilev hatte ein von Partisanen vorbereiteter und mit Leuchtzeichen begleiteter Fliegerangriff auf die schwere Panzerjäger Abteilung 655 am 21. 6. 1943 bewirkt, dass von den für den Orel-Bogen bestimmten 45 „Hornissen“ fünf total ausfielen und weitere fünf beschädigt worden waren; Fernschreiben der Abteilung Ia der 9. Armee an Gen.Kdo. XXXXI. Pz.K. vom 23. 6. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/138.

<sup>39</sup> Laut der Abendmeldung des Quartiermeisters der 9. Armee vom 10. und 24. 6. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/408, mussten aufgrund unzureichenden Nachschubs an Betriebsstoff an diesen Tagen auf die eigentlich gesperrte Bevorratung für „Zitadelle“ zurückgegriffen werden.

<sup>40</sup> Die Brjansker Partisanen hatten durch ihre Aufklärungsarbeit schon früh die Anzeichen des bevorstehenden deutschen Aufmarsches bemerkt. Gerade der Eisenbahnverkehr wurde genau beobachtet. So meldeten z. B. die Kundschafter des Mgliner Partisanenverbandes für die Zeit vom 7. 3. (die „3“ für den Monat März wurde nachträglich von Hand in den maschinenschriftlichen Bericht eingetragen) bis 15. 4. 1943 die Fahrt von 11.205 Wagen (4.255 Waggons mit Soldaten, 3.122 Plattformen mit Kraftfahrzeugen, 350 mit Artillerie und 75 mit Panzern) von Gomel nach Brjansk; Erkundungsbericht Nr. 57 des Stabes der Partisanenbewegung bei der Zentralfront vom 24. 4. 1943, in: RGASPI, Fond 69, Opis 1, Delo 911, List 46. Vom 23. 4.

## 2. Über die Zahlen

Die Wirkung der Partisanenangriffe gegen die deutschen Eisenbahn-Linien lässt sich nur schwer berechnen. Während die Brjansker Partisanen beispielsweise nach einer konzertierten Aktion Ende Juli 1943 triumphierend die Zerstörung von 5.886 Schienen meldeten<sup>41</sup>, registrierten die zuständigen deutschen Stellen nicht einmal 500 Sprengstellen<sup>42</sup>. Diese typische Diskrepanz um mehr als den Faktor zehn verlangt nach einer entsprechenden Quellenkritik.

### 2.1 Kriegführung durch Erfolgsmeldungen

Wie kam es zu den extremen Abweichungen der „sowjetischen“ Zahlen? Die Erfolgsmeldungen der Partisanen waren schon während des Krieges ein Beitrag zur Kriegführung und wurden auch damals oft über alle Maßen übertrieben. Dies wird insbesondere deutlich an den Meldungen über extreme Gräueltaten der jeweiligen Gegenseite, die in diesem Fall der Dämonisierung des Feindes dienen<sup>43</sup>.

Die aus den Brjansker Wäldern gemeldete exorbitant hohe Zahl „zerstörter Schienen“ ist mit Sicherheit zum Teil darauf zurückzuführen, dass die Partisanenbrigaden jede gelegte Mine ganz einfach als „zerstörte Schiene“ betrachteten, ohne sich groß darum zu kümmern, ob die Mine überhaupt Schaden angerichtet hatte oder nicht.

Die Führer der verschiedenen Partisanengruppen konkurrierten untereinander sowie mit der Roten Armee selbst um Nachschubgüter, die jedoch schon die sowjetische Front in viel zu geringen Mengen erreichten. Je aktiver und erfolgreicher eine Gruppe war, desto eher konnte sie auf eine bevorzugte Versorgung aus der Luft mit Waffen, Munition, Sprengstoff und vor allem Nahrungsmitteln hoffen<sup>44</sup>. Es ist leicht nachvollziehbar, wenn Partisanenführer in einer solchen Situation der Versuchung erlagen, die eigenen Überlebenschancen mit Hilfe

---

bis 8. 5. 1943 waren es schon 365 Züge mit 15.592 Wagen; Erkundungsbericht Nr. 66 des Stabes der Partisanenbewegung bei der Zentralfront vom 16. 5. 1943, in: Ebenda, Delo 912, List 60.

<sup>41</sup> Vgl. Boris S. Telpuchowski, *Die sowjetische Geschichte des Großen Vaterländischen Krieges 1941–1945*, Frankfurt a. M. 1961, S. 282. Spätere Veröffentlichungen wiederholen in etwa diese Zahlen. So wird von 5.845 Sprengungen in der ersten und noch einmal 1.515 in der zweiten Nacht mit Hilfe neuartiger, unauffindbarer Ohnemetallminen berichtet; vgl. N. Azjasskij/A. Knjaz'kov, *Plečom k plečy. Sovetskie partizany v period podgotovki i v chode kurskoj bitvy (aprel'–avgust 1943 g.)*, Woronesch 1988, S. 33 ff.

<sup>42</sup> Transportlage Nr. 4 des Generals des Transportwesens Mitte für Juli 1943, in: BA-MA, RH 19-II/327, Fiche 1.

<sup>43</sup> Vgl. Klinkhammer, *Partisanenkrieg*, in: Müller/Volkman (Hrsg.), *Die Wehrmacht*, S. 819 f. u. S. 824.

<sup>44</sup> Die große Bedeutung der Unterstützung von außen durch Führer, Offiziere und Spezialisten sowie die materielle Versorgung aus der Luft unterstreicht auch John A. Armstrong (Hrsg.), *Soviet Partisans in World War II*, Madison 1964, S. 362–371. So wurden vom 11. bis 15. 8. 1943 für die Partisanen im Brjansker Südwald von 17 Flugzeugen 168 Fallschirme mit über 14 Tonnen Nahrungsmittel, Waffen, Munition und Sprengmaterial abgeworfen; RGASPI, Fond 69, Opis' 1, Delo 221, List 67 f.

übertriebener oder sogar vollständig frei erfundener Erfolgsmeldungen zu verbessern. Zumal die Kommandeure auch zur „Manöverkritik“ nach Moskau zitiert wurden. Von dort wollten sie natürlich heil zurückkehren. Außerdem mussten die Planziele, die vom Zentralen Stab der Partisanenbewegung, bzw. ihrer nachgeordneten Führungskommandos bei den Fronten, also den Heeresgruppen, vorgeschrieben wurden, nicht nur erfüllt, sondern nach guter sozialistischer Tradition deutlich übertroffen werden. Um die Abteilungen anzufeuern, wurden in den Brigaden „sozialistische Wettbewerbe“ ausgerufen. Für Angriffe auf feindliche Stellungen, gesprengte Verkehrswege oder erbeutete Waffen und Munition wurden Punkte gutgeschrieben. Gerade Meldungen über die Vernichtung von Eisenbahnzügen mit möglichst vielen Waggons waren notwendig für eine Verleihung der begehrten Auszeichnungen und Medaillen<sup>45</sup>.

Aber auch die Unterführer der verschiedenen Partisanenabteilungen waren sich darüber im klaren, dass ihre Sprengtrupps Meldungen machten, die „völlig unzuverlässig“ waren – dies lasse sich trotz Androhung von Strafen nicht vermeiden<sup>46</sup>. Angesichts der oft scharfen Bewachung der Eisenbahnlinien gingen viele Partisanen auf Nummer sicher und verzichteten auf das ihnen befohlene Schienensprengen<sup>47</sup>. Manche Brigadekommandeure sahen sich schließlich sogar dazu gezwungen, Erschießungen wegen Nichtdurchführung erteilter Aufträge anzunehmen<sup>48</sup>. Es war also ein offenes Geheimnis, dass ganz bewusst Falschmeldungen über die Zahl der gelegten Minen und durchgeführten Sprengungen kursierten und man damit eine Überschätzung der eigenen Diversionstätigkeit durch die höheren Kommandostellen der Roten Armee billigend in Kauf nahm<sup>49</sup>.

<sup>45</sup> Vgl. Boris V. Sokolov, *Okkupacija. Pravda i mify*, Moskau 2003, S. 104f.

<sup>46</sup> Aussage des gefangenen Abteilungsführers Kulikow vom 8.3.1943, in: BA-MA, RH 21-2/725a, Bl. 304.

<sup>47</sup> „Die vielen Feuerüberfälle der Bahnsicherungen haben den Partisanen die Lust genommen, Gleise zu sprengen und Minen zu legen. Sie binden jetzt oft die Minen an irgendeinen Baum, ziehen sie ab und behaupten im Lager, das Gleis gesprengt zu haben. (Diese Aussage wird durch das Sich.BatI.587 bestätigt.)“ Vernehmung des Borissow durch den Ic des Korück 532 vom 8.5.1943, in: BA-MA, RH 21-2/726, Bl. 33. Der Führer eines Eisenbahn-Sprengtrupps „erledigte“ seine Aufträge aus Angst vor einem bewaffneten Zusammenstoß mit deutschen Sicherungskräften über viele Monate hinweg durch Vergraben des Sprengstoffes; Vernehmung des Artomonov durch die Geheime Feldpolizei 639 am 4.5.1943, in: BA-MA, RH 21-2/726, Bl. 19f. Auch ständige Kontrollen durch die Führung der Partisanen konnten diese Praxis nicht abstellen; Vernehmung Nr. 73 des Ic der 707. Infanterie-Division vom 30.5.1943, in: BA-MA, RH 21-2/726, Bl. 104.

<sup>48</sup> Vernehmungsbericht Nr. 53 des Ic der 707. Infanterie-Division vom 7.5.1943, in: Ebenda, Bl. 10.

<sup>49</sup> Aber auch dort war man sich über diesen Missstand im klaren. Der Chef des Partisanenstabes der Zentralfront Matveev kritisierte nach einer Großaktion am 21./22.7.1943 das Partisanenkommando im Brjansker Forst heftig und drohte mit dem Kriegsgericht. Die Aktion sei zu früh abgebrochen worden und zwei Brigaden hätten nachweislich frei erfundene Erfolgsmeldungen über ihre Aktivität weitergegeben; vgl. Armstrong, *Soviet Partisans*, S. 489f. Die Brigade „Frunze“ hatte mit 338 als zerstört gemeldeten Schienen ganz offensichtlich falsche und weit überhöhte Angaben gemacht, während die Brigade „Stalin“ entgegen ihren Meldungen gar nicht erst angetreten war; Abschrift der Abt. Ic/AO Abw III des Armeekom-

Während deutsche Einheiten keinerlei Grund hatten, ihre Angaben über die Partisanenaktivität zu *untertreiben*, da ihnen ansonsten der Entzug eines Teils der so dringend benötigten und äußerst knappen Mannschaften zur Sicherung des zugewiesenen Gebietes drohte, war es auf sowjetischer Seite eher üblich, Erfolgsmeldungen zu frisieren. Um in der Gunst des jeweils Vorgesetzten zu steigen, wurden bei jeder Weitermeldung die Zahlen etwas erhöht, bis sich diese schließlich weit von der Realität entfernt hatten<sup>50</sup>. Die Befehls- und Meldekette der Partisanen im Brjansker Südwald bot im Sommer 1943 hierzu ausreichend Gelegenheit. Von den vor Ort eingesetzten Sprengtrupps bis zum Zentralen Stab der Partisanenbewegung in Moskau gingen die gemeldeten Erfolgswahlen durch die Hände der Abteilungsführer, der Kommandeure der Brigaden, des Stabes der Südlichen Operativen Gruppe und des Stabes der Partisanenbewegung bei der sowjetischen Zentralfront.

Ganz offensichtlich mussten die wohl recht unsystematisch zusammengestellten und dann von den Partisanen weitergemeldeten Feindverluste Monat für Monat höher ausfallen, um so den Anschein von Stärke und Effektivität zu erwecken. Hinter den beeindruckend anschwellenden Erfolgswahlen der Roten Armee, die sich rühmte, sie habe bis Mai 1943 über neun Millionen deutsche Soldaten „vernichtet“<sup>51</sup>, wollte und durfte man nicht zurückstehen.

In Moskau wurden schließlich alle eingegangenen Zahlen ohne weitere Prüfungen addiert, was natürlicherweise zu phantastischen Gesamtsummen führen musste, die mit der Realität nun gar nichts mehr gemein hatten – zumal oftmals die Einheit oder die Kategorie gewechselt wurde: aus einer als zerstört gemeldeten Schiene wurde eine komplette Streckenunterbrechung, auch wenn alle gelegten Minen in einem einzigen Anschlag auf die Zerstörung des selben Streckenabschnittes gezielt hatten. So konnte eine an einem Gleis angebrachte Reihensprengung mit mehreren Minen mühelos in undurchsichtigen Additionen aufgehen und sich in mehrere erfolgreiche Streckenunterbrechungen verwandeln, auch wenn im Extremfall keine einzige der gelegten Minen je explodierte<sup>52</sup>.

---

mandos 9 vom 19. 8. 1943 der Übersetzung eines Befehls Matveevs an die Genossen Gorškov und Zavronov, in: BA-MA, RH 66/167, Bl. 17.

<sup>50</sup> Zum System der „pripiski“, des Hinzu- oder Hochschreibens von Erfolgen, vgl. Bogdan Musial (Hrsg.), *Sowjetische Partisanen in Weißrußland. Innenansichten aus dem Gebiet Baranoviči 1941–1944*, München 2004, hier S. 22, sowie Kapitel II mit Dokumenten.

<sup>51</sup> Vgl. Sokolov, *Partizany Brjanščiny. Sbornik dokumentov i materialov*, Tula 1970, S. 323 f.

<sup>52</sup> Der weißrussische Militärhistoriker Leonid Grenkevich dreht diesen Sachverhalt in seinem 1999 veröffentlichten Buch mit einer Kritik der Angaben westlicher Autoren um. Diese stützten sich auf deutsche Quellen, in denen nur die Anschlagstellen gezählt wurden. Da aber bei jedem Attentat mehrere Schienen zerstört worden wären, lägen die Zählungen des Zentralen Stabes der Partisanenbewegung näher an der Realität, zumal Streckenunterbrechungen durch Demontage von Schienenteilen nicht berücksichtigt worden seien. Quellenkritische Anmerkungen über das Zustandekommen der sowjetischen Angaben unterbleiben ganz. Vgl. Grenkevich, *Partisan Movement*, S. 249 f. Die Auswertungen für den Brjansker Raum von April bis Juli 1943 sprechen jedoch eindeutig gegen eine solche Darstellung, da im vier Monate umfassenden Untersuchungszeitraum der Ausbau von Gleisstücken sehr wohl festgehalten wurde, auch wenn er nur zwei Mal vorkam; Ic-Tagesmeldung vom 6. 4. 1943

Gleichwohl kam dies der sowjetischen Führung nach dem siegreich beendeten Krieg sehr gelegen, schienen doch diese beeindruckenden, eigentlich unglaublichen Zahlen eindeutig zu beweisen, wie aktiv und konsequent sich die Bevölkerung der besetzten Gebiete gegen die „faschistischen Okkupanten“ zur Wehr gesetzt hatte und wie wirksam die Kriegführung im Untergrund gewesen war<sup>53</sup>. Während des Kampfes selbst wurden solchermaßen entstandene Zahlen dagegen kritisch betrachtet. Stalin selbst erkannte, wie übertrieben sie sein mussten und schenkte ihnen schnell keinen Glauben mehr<sup>54</sup>.

## 2.2 Das Brjansker Gebiet unter der Lupe

Die deutschen Quellen zum Partisanenkrieg müssen freilich ebenfalls mit Vorsicht und sehr kritisch gehandhabt werden. Dies trifft besonders auf personelle Angaben zu, da beispielsweise die zahlenmäßige Stärke der aus dem Verborgenen und überraschend angreifenden Partisanenverbände nur sehr grob geschätzt werden konnte. Auch die Verluste der „Banden“ an Toten und Verwundeten konnten oft nicht endgültig festgestellt werden, da Mensch und Material meist nicht zurückgelassen, sondern beim Rückzug größtenteils mitgenommen wurden. So war es den Sicherungstruppen problemlos möglich, siegreiche Gefechte mit mehreren hundert Partisanen zu melden, ohne auch nur einen einzigen „Feindtoten“ oder erbeutete Waffen des Gegners vorweisen zu müssen.

Im Falle deutscher Verluste war eine Manipulation schon sehr viel schwieriger. Im Gegensatz zu den Meldungen der Partisanenbrigaden waren die deutschen Stellen in das ineinanderspielende, vielverzweigte Armeesystem eingebettet, das in bestimmten Bereichen kaum Falschmeldungen zuließ. Zum Beispiel war es fast unmöglich, die Zahl der deutschen Gefallenen herunterzuspielen oder zu übertreiben, da jeder einzelne Soldat bzw. jeder Verlust von ganz unterschiedlichen Stellen registriert wurde<sup>55</sup>. Das Verschweigen eigener Verluste wäre widersinnig gewesen, denn der Ersatz wäre noch niedriger ausgefallen. Erst mit etwas zeitlichem und institutionellem Abstand glaubten Einzelne, sich Verfälschungen erlauben zu dürfen und man übertrieb beispielsweise die Anzahl der im Kampf gegen Partisanen verwundeten Soldaten. Eine simple Überprüfung der Angaben anhand der Tagesmeldungen aus dem entsprechenden Zeitraum führt hier schnell zur Entlarvung und erlaubt eine Korrektur<sup>56</sup>. Im Falle der Angriffe der

---

sowie 22. 5. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/725a. Zahlreiche ausgelegte Minen wurden außerdem durch die Sicherungskräfte wieder entschärft.

<sup>53</sup> Um das Ansehen der Partisanenbewegung nach dem Krieg zu erhöhen, wurden in der Erinnerungsliteratur die deutschen Verluste und Aufwendungen um das Zehn- bis Zwanzigfache übertrieben, so dass sie in diesen Fragen weitgehend unbrauchbar ist; vgl. Klinkhammer, Partisanenkrieg, in: Müller/Volkman (Hrsg.), Die Wehrmacht, S. 824.

<sup>54</sup> Vgl. Vladimir Dedijer, Tito. Autorisierte Biographie, West-Berlin 1953, S. 251.

<sup>55</sup> Vgl. Rüdiger Overmans, Deutsche militärische Verluste im Zweiten Weltkrieg, München 1999, S. 9–66.

<sup>56</sup> Der Ic der 7. Infanterie-Division gibt in seinen Erinnerungen die im Verlauf des Anti-Partisanenunternehmens „Zigeunerbaron“ erlittenen Verluste mit 24 Toten, 822 Verwundeten

Partisanen auf die Eisenbahn liegt der Sachverhalt ähnlich. Ein entgleister Zug war kaum zu verheimlichen. Aber auch eine Sprengstelle von nur wenigen zehn Zentimetern Ausdehnung nicht weiterzumelden, wäre völlig unsinnig gewesen. Sollte der Bahnverkehr weiterfließen, musste die Schiene instand gesetzt werden, hierfür aber waren Arbeitskräfte und Material unabdingbar<sup>57</sup>.

Bei Durchsicht der einschlägigen deutschen Akten zum Partisanenkrieg lässt sich erfreulicherweise feststellen, dass diese keinesfalls zu Übertreibungen neigen. Die täglich festgehaltene Zahl der Attentate auf die Eisenbahnen um Brjansk deckt sich weitestgehend mit den Monatsmeldungen der selben Stelle. Selbst nach der Weitermeldung bis zum General des Transportwesens Mitte bleiben die Zahlen unverändert, auch wenn sie durch den Verlust ihres konkreten räumlichen und zeitlichen Bezuges an Aussagekraft verlieren<sup>58</sup>. Aber wurden auch tatsächlich alle Minenattentate erfasst?

Die im Brjansker Raum verstreuten Sicherungsverbände erstatteten laufend Meldung über ihre Zusammenstöße mit Partisanen. Da die „Banditen“ überwiegend nachts aktiv waren, erstellte die Ic-Abteilung beim Kommandanten des rückwärtigen Gebietes (Korück)<sup>59</sup> der 2. Panzer-Armee jeden Tag gegen Mittag eine Tagesmeldung über alle in den letzten 24 Stunden gemeldeten Ereignisse.

---

und 13 Vermissten an; Kurzberichte des Ic der 7. Infanterie-Division vom Einsatz in Russland Juni 41–April 44, in: BA-MA, RH 26-7/772, S.56, was fast 25 % der damaligen Gefechtsstärke gleichkommt. Der Ia der Division dagegen berichtet unmittelbar nach dem Unternehmen im Juni 1943 in der Abschlussmeldung über die „Bandenbekämpfung“ vom 17.5. bis 5.6.1943 über 76 Tote, 281 Verwundete und sieben Vermisste; BA-MA, RH 26-7/51, Bl. 296. Diese Zahl erscheint angesichts der vorausgehenden Tagesmeldungen über die Verluste der einzelnen Regimenter als wahrheitsgetreu. Die enorme Erhöhung der Verwundetenzahlen – vor allem durch das Hinzuersinden von 175 verwundeten Offizieren zu den acht aus der offiziellen Abschlussmeldung – sollte wohl die Intensität der Gefechte verdeutlichen. Wahrscheinlich ist auch, dass der eine oder andere Orden aufgrund einer vorgeblichen Verwundung im Kampf gegen Partisanen eingefordert wurde und so die Zahl der Verwundeten nachträglich enorm answoll. Die hohe Anzahl an Gefallenen hingegen erschien dem Ic-Offizier wohl als korrekturbedürftig, hatte man doch lediglich gegen unprofessionelle „Banditen“ gekämpft.

<sup>57</sup> Traten größere Bahnschäden auf, welche die Bahnmeistereien mit eigenen Kräften nicht beseitigen konnten, standen im Bereich des Feldeisenbahnkommandos 2 an den Knotenpunkten Chutor-Michajlovskij, Navlja, Brjansk, Ros'avl' usw. spezielle Einheiten und Gleismaterial bereit; Meldung des Kommandeurs der Eisenbahnpioniere Mitte (Eisb.Pi.Rgt.1) vom 6.8.1943, in: BA-MA, RH 66/167, Bl. 116.

<sup>58</sup> Bei den Darstellungen des Generals des Transportwesens und denen des Korück 532 fällt schnell auf, dass zunächst immer der Ernst der Lage herausgestellt und durch Beispiele unterstrichen wird, abschließend aber doch festgestellt wird, dass der Auftrag trotz aller Widrigkeiten knapp erfüllt werden konnte. Dies dürfte schlicht eine typische Form des militärischen Berichts sein, der damit beginnt, dass von den derzeit bereitgestellten Mitteln keine entbehrlich und weitere notwendig seien. Die Feststellung, dass trotzdem alle Aufgaben erfüllt wurden, betont dann die Fähigkeit des Befehlshabers und bewahrt ihn vor der Ablösung. So liefern diese Quellen sowohl Informationen, die auf die ausgeprägte Wirksamkeit der Partisanenaktivität hinzudeuten scheinen, als auch Zitate, die ebendiese fraglich werden lassen.

<sup>59</sup> Zu Aufgaben, Organisation und Dislozierung eines Korück vgl. Hartmann, Wehrmacht im Ostkrieg, S. 70 ff.

Diese recht ausführlichen Listen sind damit die unmittelbarsten und exaktesten Quellen zur Aktivität der Partisanen – wenn das Ereignis festgehalten wurde. Wie ein Abgleich mit den Monatsmeldungen des Ic-Offiziers zeigt, sind die täglichen Niederschriften leider nicht vollständig. In die Monatsmeldungen flossen offensichtlich neben den erstellten Tagesmeldungen auch verschiedene nicht als Quellen erhaltene Nachmeldungen ein, so dass die hieraus entnehmbare Zahl der Anschläge leicht höher liegt. Die Abweichungen sind allerdings weder anteilig noch absolut relevant: im April 1943 wurden laut Monatsmeldung des Korück 32 Minenattentate auf die wichtigsten Hauptstrecken der Eisenbahn erfolgreich von den Partisanenbrigaden durchgeführt. Über die Tagesmeldungen lassen sich maximal sieben nicht verifizieren, was einer ungefähren Abweichung von 20 Prozent entspricht. Dagegen erfolgten auf anderen Nebengleisen in diesem Monat 15 Sprengungen, wovon nur vier in den einzelnen Tagesmeldungen feststellbar sind. Es lässt sich also daraus schließen, dass die Tagesmeldungen deshalb unvollständig sind, weil sie Sprengungen auf den weniger wichtigen Bahnstrecken vernachlässigten. Sie sind daher als alleinige Quelle zur Beurteilung der Wirksamkeit der Aktivität der Partisanen nicht ausreichend.

Glücklicherweise existierte mit dem Bevollmächtigten Transportoffizier (BvTO) beim Armeeoberkommando aber noch eine zweite Dienststelle, welche die Partisanenangriffe gegen die Infrastruktur penibel registrierte. Eine Zusammenstellung mit Hilfe der Monatsmeldung und den Tagesmeldungen des Korück 532 sowie der auf diesen Bereich entfallenden Angaben des Bevollmächtigten Transportoffiziers beim Panzer-AOK 2 ergibt nach Abzug aller Doppelnennungen 62 erfolgreiche einzelne Attentate auf Züge und Schienen im April 1943. Das ist – wie noch zu zeigen sein wird – eine relativ hohe Zahl. Aufgrund der zahlreichen Übereinstimmungen und gegenseitigen Ergänzungen ist anzunehmen, dass diese drei Quellen einen weitgehend vollständigen Überblick über die Beeinträchtigung des Bahnverkehrs vermitteln.

### 3. Die Beeinträchtigung des Verkehrs

Im Überblick für den Mai 1943 wurden die Minenexplosionen auf den Straßen und Bahnstrecken zusammen als Summe gemeldet. Von den 49 erfolgreichen Sprengungen können 27 über die Tagesmeldungen als Bahnattentate identifiziert werden. Diese Zahl erhöht sich unter Zuhilfenahme der Angaben des Bevollmächtigten Transportoffiziers der 2. Panzer-Armee auf 32 erfolgreiche Anschläge auf die Bahn. Dagegen kam es 14 Mal zu Minenunglücken auf der Straße; ferner wurden vier Brücken gesprengt<sup>60</sup>. Hier müsste die Zahl der in den Tagesmeldungen festgehaltenen Ereignisse nur um 10 Prozent erhöht werden, um der für den gesamten Monat gemachten Meldung an Sprengungen zu entsprechen. Zusammen

<sup>60</sup> Im Mai nahm die Sprengtätigkeit an den Bahnen ab und die Partisanen konzentrierten sich vermehrt auf das Verminen von Straßen und Wegen; Bericht des Panzer-AOK 2 an Heeresgruppe Mitte über die Lage im rückwärtigen Armeegebiet (27.4. bis 26.5.1943) vom 2.6.1943, in: BA-MA, RH 21–2/521, Bl. 107.

mit den Daten des Bevollmächtigten Transportoffiziers decken sich die Zahlen aus den Tagesmeldungen beinahe exakt mit der am Monatsende gemeldeten Summe. Auffällig ist, dass vor allem ab dem 15. Mai in Zusammenhang mit den militärischen Großunternehmen gegen die Rückzugsgebiete der Partisanen die Zahl der registrierten erfolgreichen Angriffe sehr stark nachlässt.

*Die erfolgreichen Straßen- und Eisenbahnsprengungen der Brjansker Partisanen – April bis Juli 1943*

Grundlage der Daten	Tagesmeldungen Korück 532 <sup>61</sup>		Monatsmeldung Korück 532 <sup>62</sup>		Meldungen AOK 2. Panzer-Armee	
	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße
1943						
April	29	10	47	4	55 <sup>63</sup>	–
Mai	27	18	49		20 <sup>64</sup>	–
Juni	11	23	37		39 <sup>65</sup>	
Juli	30 + 660 ab 21.7.1943	17	–		–	

Der Juni verlief mit nur 37 Straßen- und Eisenbahnsprengungen noch erfolgreicher für die Sicherungstruppen des Korück 532. Aus den Tagesmeldungen ergibt sich, dass nur elf Mal die Bahn gesprengt wurde, dagegen 23 Straßenfahrzeuge auf Minen auffuhren. Hier müssen die Ergebnisse aus den lückenhaften Tagesmeldungen ebenfalls um nicht einmal 10 Prozent erhöht werden, um der in der Monatsmeldung abschließend gemeldeten Gesamtzahl zu entsprechen. Der Eindruck, dass die Partisanen den deutschen Nachschub immer weniger stören konnten, wird auch durch die Notizen des Bevollmächtigten Transportoffiziers der 2. Panzer-Armee bestätigt, der in diesem Monat nur noch Streckenzerstörungen durch Bombenabwürfe sowjetischer Flugzeuge auflistet<sup>66</sup>. Während die Transporte in der ersten Monatshälfte schon „vollkommen planmäßig und ohne

<sup>61</sup> Auszählung anhand der Tagesmeldungen, in: BA-MA, RH 21-2/725, RH 21-2/725a und RH 21-2/727.

<sup>62</sup> Die Zahlen für den April 1943 finden sich in: BA-MA, RH 21-2/521 auf Bl. 68, die Monatsmeldung für Mai auf Bl. 107 und die Gesamtzahl der erfolgreichen Anschläge im Juni auf Bl. 121.

<sup>63</sup> Zwei der hier zusammengezählten Sprengungen bestanden nach den Tagesmeldungen des BvTO beim Panzer-AOK 2 aus acht und 19 einzelnen Minen; BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 39 u. Bl. 47.

<sup>64</sup> Eine der 20 Sprengungen am Gleis bestand aus acht Minen; Tagesmeldungen des BvTO beim AOK 2, in: BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 55.

<sup>65</sup> Nach den Angaben des Ia der 2. Panzer-Armee in einem Schreiben an das Oberkommando der Heeresgruppe Mitte vom 1.7.1943 wurden im Juni insgesamt 39 Straßen- und Eisenbahnsprengungen im ganzen Armeebereich gezählt; BA-MA, RH 21-2/521, Bl. 127.

<sup>66</sup> Tagesmeldungen des BvTO beim Panzer-AOK 2, in: BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 61ff.

größere Störungen“ verlaufen seien, habe sich die Transportlage in der zweiten Monatshälfte weiter „wesentlich“ entspannt<sup>67</sup>. Die Partisanen waren durch die gerade überstandenen Anti-Partisanenunternehmen stark geschwächt, „beunruhigt“ und desorganisiert; sie vermieden möglichst jede Feindberührung, bis sie ab Mitte Juni wieder begannen, aktiv zu werden<sup>68</sup>.

Da für den Juli 1943 weder eine Monatsmeldung des Korück noch des Bevollmächtigten Transportoffiziers der 2. Panzer-Armee vorliegen, bleiben zur Beurteilung der Partisanenaktivität lediglich die Tagesmeldungen des Korück 532, von denen anzunehmen ist, dass ihre Angaben – bis auf die spektakulären Großaktionen der Partisanen ab dem 21. Juli – etwas unvollständig sind. Mit Hilfe der Daten der vorhergehenden Monate April bis Juni lässt sich jedoch die mögliche Differenz recht verlässlich abschätzen. Verzichtet man auf eine Einberechnung der Serien- und Reihensprengungen des letzten Monatsdrittels, erste Vorzeichen eines qualitativ neuen, ungleich intensiveren Partisanenkrieges gegen die deutsche Infrastruktur, ergeben sich aus den Tagesmeldungen 30 erfolgreiche Angriffe gegen die Schiene und 17 auf der Straße. Dies entspricht etwa dem Bild der Vormonate und es kann angenommen werden, dass – abgesehen von den örtlich und zeitlich äußerst konzentrierten Reihensprengungen zum Ende des Monats – im Juli 1943 die Zerstörungsarbeit der Partisanen das Maximum vom April nicht erreicht hat. Offenbar lief der Betrieb im Bereich der 2. Panzer-Armee auch im Juli 1943 „flüssig“<sup>69</sup>, die Transporte bei der 9. Armee konnten „im allgemeinen reibungslos“ durchgeführt werden<sup>70</sup>.

Selbst die äußerst zahlreichen Angriffe der Partisanen auf die Bahn im April 1943 hatten materiell kaum Auswirkungen beim Korück 532, der für den Schutz von knapp 900 Kilometer Straßen und Schienen im Rücken der 9. Armee und der 2. Panzer-Armee verantwortlich war. Meistens wurden nur einzelne Gleisstücke gesprengt, was relativ schnell wieder zu beheben war. Nur etwa die Hälfte der auf Minen auffahrenden Bahntransporte entgleiste überhaupt, wobei der Schaden von leichten Beschädigungen bis zu mehreren ausgebrannten Waggons reichen konnte. In einigen Fällen verhinderten die vor der Lok laufenden Schutzwagen größere Schäden. Auch kam es vor, dass die Züge ihre Fahrt nach dem Explodieren einer Mine unbeschadet fortsetzen konnten.

Die wichtigsten Nachschubstrecken wurden seit Mitte April 1943 durch spezielle Jagdkommandos wirkungsvoller gegen die sowjetischen Sprengtrupps geschützt. Auch in Folge der offensiven Einkesselungsaktionen gegen die Partisanenzentren gingen die unternommenen Attentate stark zurück, so dass „keine Verkehrsstockungen“ mehr auftraten<sup>71</sup>. Erst etwa ab Mitte Juni konnten die Briga-

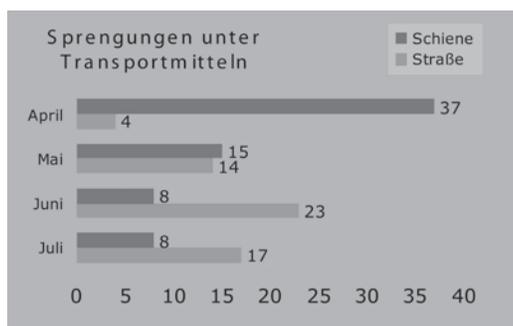
<sup>67</sup> Tätigkeitsbericht des BvTO beim Panzer-AOK 2 für Juni 1943, in: Ebenda, Bl. 64.

<sup>68</sup> Feindlage des Ic/Korück 532, Stand 22. 6. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/521, Bl. 122.

<sup>69</sup> Tätigkeitsbericht des BvTO beim Panzer-AOK 2 für Juli 1943, in: BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 65.

<sup>70</sup> Tätigkeitsbericht des BvTO beim AOK 9 vom 1. 8. 1943 für Juli 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594.

<sup>71</sup> Lagebericht für den Bereich des Wirtschaftskommandos 201 (Orel) für die Zeit vom 20. 5.-19. 6. 1943, in: BA-MA, RW 31-763, Anlage II/46.



Quelle: BA-MA RH 21-2/725, RH 21-2/725a sowie RH 21-2/794, Blatt 37 bis 61.

den wieder aktiv werden und unternahmen dann Ende Juli schließlich auf Befehl der Roten Armee eine groß angelegte Operation gegen die Verbindungen südlich von Brjansk. Allerdings gelang es den im Gebiet des Korück 532 aktiven Partisanen nicht, vermehrt Loks, Waggons oder gar rollendes Material zu vernichten. Alles in allem blieben die deutschen Verluste im Juli 1943 völlig unbedeutend.

Der tägliche Zugzulauf für Orel betrug zwischen dreißig und vierzig Züge<sup>72</sup>, zahlreiche weitere konnten ihre Ladung in Brjansk, Karačev und an anderen Ausladeplätzen löschen. Für den Aufmarsch der 9. Armee liefen allein von April bis Juni 7.376 Truppen- und Nachschubtransporte<sup>73</sup>, wovon ein Großteil von Nord- oder Südwesten durch stark partisanengefährdetes Gebiet nach Brjansk fuhr.

Das heißt: Nicht einmal ein Prozent aller Transporte von April bis Juli 1943 wurde von den Brjansker Partisanen irgendwie angegriffen<sup>74</sup>. Im für die Bahn ver-

<sup>72</sup> Angaben des BvTO beim Panzer-AOK 2, in: BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 51.

<sup>73</sup> 2.504 Truppen- und 4.872 Nachschubzüge; vgl. Martin Gläser, Die Schlacht um Kursk 1943. Logistik und Versorgung des deutschen Heeres, Magisterarbeit Freie Universität Berlin 1991, S. 38, der sich bei dieser Zahlenangabe auf den Tätigkeitsbericht des BvTO beim AOK 9 vom 26. 3. bis 15. 8. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594, beruft. Die Angaben erscheinen wahrheitsgetreu, war es doch durch betriebliche Aushilfen theoretisch möglich, den Zugzulauf nach Brjansk auf bis zu 90 Züge täglich zu steigern; vgl. Oberst i. G. a. D. Hermann Teske, Die Bedeutung der Eisenbahn bei Aufmarsch, Verteidigung und Rückzug einer Heeresgruppe. Dargestellt an der deutschen Operation „Zitadelle“ gegen Kursk und ihre Auswirkungen im Sommer 1943, in: Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift (1955), H. 2, S. 123. Die Partisanenverbände zählten im Durchschnitt vom 23. 4. bis 8. 5. 1943 täglich etwas mehr als 30 Züge auf der Fahrt von Gomel nach Brjansk; Erkundungsbericht Nr. 66 des Stabes der Partisanenbewegung bei der Zentralfront vom 16. 5. 1943, in: RGASPI, Fond 69, Opis' 1, Delo 912, List 60. Hinzuzurechnen ist der Zulauf aus Roslavl' nach Brjansk sowie die Weiterleitung der Waggons von dort nach Norden und Süden sowie Orel im Osten, so dass durchschnittlich jeden Tag mindestens 70 zulaufende Eisenbahntransporte in dem dem Zugriff der Brjansker Partisanen ausgesetzten Gebiet der 9. Armee und der 2. Panzerarmee unterwegs waren. Das gesamte Schienenverkehrsaufkommen im Brjansker Raum mit zurücklaufenden Zügen, Kurztransporten, Bauzügen und dem Sicherungsverkehr durch Panzerzüge, Schienen-Lkw und Draisinen ist noch weitaus höher anzusetzen.

<sup>74</sup> BA-MA, RH 21-2/725, RH 21-2/725a und RH 21-2/794, Bl. 37-61. Der eigentlich recht einfach zu bewerkstellende Beschluss von Zügen kam praktisch nie zur Anwendung. In den

lustreichsten Monat April belief sich der von den Partisanen verursachte Schaden an Schienenverkehrsmitteln auf vier leicht, zwei stärker und eine schwer beschädigte sowie fünf entgleiste Loks. Etwas mehr als 30 Waggons entgleisten, dreizehn fielen total aus. Vorlaufende Schutzwagen dagegen wurden nur fünf beschädigt, fünfzehn entgleisten. Bei zehn der insgesamt 37 Minenexplosionen unter Zügen kam es zu keinerlei Entgleisungen, zum Teil konnte die Fahrt sofort fortgesetzt werden<sup>75</sup>. Aus vorstehender Grafik „Sprengungen unter Transportmitteln“<sup>76</sup> geht hervor, wie stark in den folgenden Monaten die Zahl der Zugunglücke infolge von Partisanenattentaten abnahm.

Angesichts der Stärke der Partisanenverbände, ihrer zu Beginn des „Schienenkrieges“ Ende Juli 1943 bewiesenen Möglichkeiten und der großen Zahl an potenziellen Zielen auf der Schiene stellt sich die Frage, warum die Brigaden um Brjansk dem deutschen Nachschub keine stärkeren, spürbaren Verluste zufügten. Der hauptsächliche Grund ist wohl in den erfolgreichen Anti-Partisanenunternehmen zu suchen sowie in der grundsätzlichen Unwilligkeit der Partisanen, ihr Leben so kurz vor dem offensichtlichen Ende der deutschen Besatzung aufs Spiel zu setzen.

Wie aus den Tagesmeldungen ersichtlich wird, richteten sich die Angriffe der „Banden“ zum überwiegenden Teil gegen die Eisenbahnschienen selbst<sup>77</sup>, wobei die Sprengtrups ihr Zerstörungspotenzial nicht immer voll ausschöpften<sup>78</sup>. Die

---

vier Untersuchungsmonaten notierte der Ic des Korück nicht einmal zehn Vorfälle, bei denen zudem keinerlei Verluste entstanden; BA-MA, RH 21-2/725, RH 21-2/725a und RH 21-2/727. Auch der BvTO der 9. Armee verzeichnete für den ganzen Monat Juli nur einen einzigen Zugbeschuss; Tätigkeitsbericht vom 1. 8. 1943 für die Zeit vom 1. bis 31. 7. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594.

<sup>75</sup> Tagesmeldungen des Ic des Korück 532, in: BA-MA, RH 21-2/725; detailliertere Tagesmeldungen des BvTO beim Panzer-AOK 2 für April 1943, in: BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 37-50.

<sup>76</sup> Die Kategorie „Transportmittel“ umfasst auf der Schiene auch die auf Minen aufgefahrenen Panzerzüge, Behelfspannerzüge, Schienen-Lkw und Draisinen der örtlichen Sicherungsverbände.

<sup>77</sup> Nachdem es den Brigaden im April 1943 sogar gelungen war, am 15. des Monats alle Bahnlinien aus Brjansk heraus zu unterbrechen, verringerte sich die Zahl der Schienensprengungen im Laufe des Folgemonats stark; vgl. Hesse, Partisanenkrieg, S. 198.

<sup>78</sup> Mitte Mai entdeckten deutsche Truppen zehn Kilometer nordöstlich Jampol' ein Lager mit Beständen über 2.887 kg Sprengstoff; Funkspruch des Armeeoberkommandos 2 an das Panzerarmeeoberkommando 2 mit der Bandenmeldung des Armeeoberkommandos 2 vom 27. 5. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/725a, Bl. 20, das – bedenkt man seine ungewöhnliche Größe – vermutlich von der sich zurückziehenden Roten Armee im Frühjahr zurückgelassen worden war. Im Laufe des Unternehmens „Freischütz“ konnten 75 kg Sprengstoff sichergestellt werden; Bericht des Generalkommandos LV. A.K. vom 7. 6. 1943 über das Unternehmen „Freischütz“, in: BA-MA, RH 21-2/500, Bl. 7, und während des Unternehmens „Zigeunerbaron“ waren es sogar über 300 kg; Vorläufige Meldung über Feindverluste und Beute beim Unternehmen Zigeunerbaron, in: BA-MA, RH 21-2/727, Bl. 200. Dabei dürfte ein Großteil des Sprengstoffs, ebenso wie Waffen, Munition und Vorräte, von den Brigaden rechtzeitig vor Ankunft deutscher Truppen vergraben worden sein. Um die große Zahl der von den Partisanen gemeldeten Sprengungen plausibler erscheinen zu lassen, wird von sowjetischen Historikern immer darauf hingewiesen, die Abteilungen seien Experten im Sprengen von Schienen gewesen und hätten – wie vorgeschrieben – mit nur 75 bis 100 Gramm Trinitrotolu-

bei sowjetischen Historikern besonders beliebte Umrechnung der Sprengstellen in kilometerlange Schienenstränge suggeriert ein besonders beeindruckendes Resultat des „Schienenkrieges“, basiert aber auf einer einfach zu durchschauenden Manipulation. Es wird versucht, die Wirkung der Partisanenanschläge anschaulicher zu machen, indem die als gesprengt gemeldeten einzelnen Schienen in ihrer ganzen Länge zusammengerechnet werden und solchermassen eine eher vorstellbare Schienenstrecke von mehreren Kilometern Länge entsteht. So seien etwa während des Anfang August 1943 einsetzenden „Schienenkrieges“, der das gesamte deutsche Besatzungsgebiet traf, ca. 42.000 Abschnitte in einer Gesamtlänge von 262 Kilometern allein in einer Nacht unbrauchbar gemacht worden<sup>79</sup>. Diese Verzwölfachung der Ergebnisse der Diversionstätigkeit aber ist unzulässig, denn tatsächlich zerstörten einzelne Minen nur selten mehr als einen Meter Gleis<sup>80</sup>. So stellt denn auch der Chef des Transportwesens Mitte fest, dass im *gesamten* Monat August die in seinem Zuständigkeitsbereich unbrauchbar gemachten Eisenbahnschienen eine Streckenlänge von etwa 250 Kilometern ergäben<sup>81</sup>.

Sieht man von der psychologischen Wirkung ab, so bestand der Haupteffekt des Partisanenkrieges im Raum Brjansk im Aufhalten von Transporten für einige Stunden und der allgemeinen Verlangsamung des Zugverkehrs. Im Bereich der 2. Panzer-Armee konnte nur mit durchschnittlich 20 km/h gefahren wer-

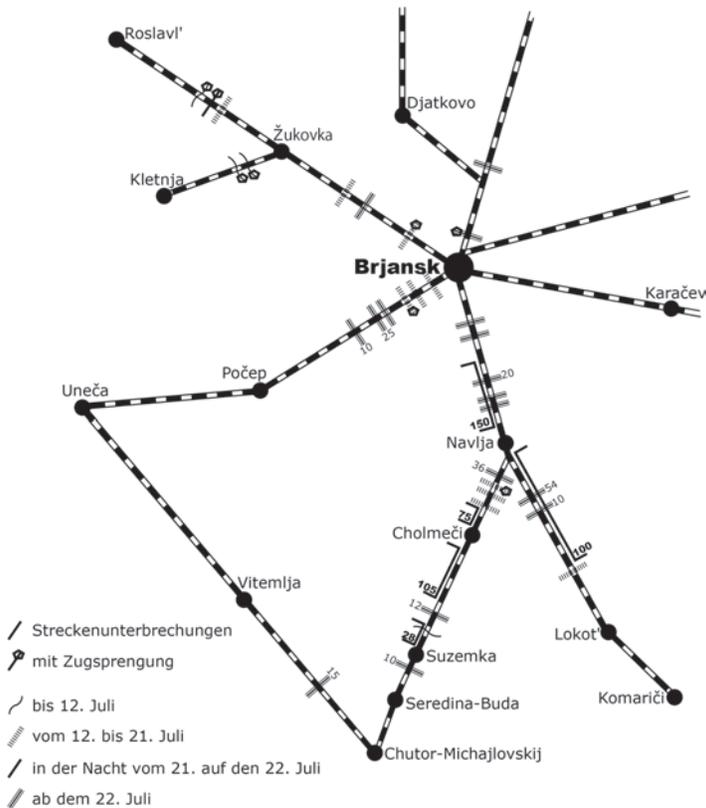
---

ol pro Sprengung gearbeitet. Das Korück 532 allerdings erbeutete an den Schienensträngen oft riesige Sprengsätze von sechs bis acht Kilogramm Gewicht; Tagesmeldungen vom 12., 18. und 30. 4. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/725, und Tagesmeldung vom 25. 5. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/725a. Von einem Sprengkommando wurden nach einem abgewehrten Angriff auf die Eisenbahnbrücke über die Nerussa 440 kg Sprengstoff erbeutet; Tagesmeldung des Ic/Korück 532 vom 29. 7. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/727.

<sup>79</sup> Vgl. Grenkevich, Partisan Movement, S. 248. Auf welchen Umrechnungsschlüssel man sich hier stützt, ist klar: die üblicherweise bei der sowjetischen Eisenbahn Verwendung findenden Gleisstücke waren nach eigenen Angaben eine halbe Tonne schwer und 12,5 Meter lang; Abschrift einer Übersetzung der „Kurzen Anweisung zur Vernichtung von Schienen im Eisenbahnverkehrsnetz des Gegners“ des Zentralstabes der Partisanenbewegung, in: BA-MA, RH 66/167, Bl. 7 ff. Eine eingleisige Bahnlinie von 262 Kilometern Länge ist daher gleichbedeutend mit 524.000 Metern Gleis, was bei einer durchschnittlichen Schienenlänge von 12,5 Metern etwa 42.000 mit einer Sprengladung zu versiehende Gleisstücke ergibt.

<sup>80</sup> Hätten sich die Partisanen an die im Juli 1943 vom Zentralstab der Partisanenbewegung ausgegebenen Anweisungen (Abschrift einer Übersetzung der „Kurzen Anweisung zur Vernichtung von Schienen“ in: Ebenda) gehalten, den Sprengsatz an den zusammengesraubten Enden der einzelnen Schienen anzubringen und damit jeweils zwei Gleisstücke zu beschädigen, so hätten sogar 25 Meter Schiene ausgewechselt werden müssen. Die Länge der herausgesprengten Gleisstücke wird jedoch mit einem Meter (Ic-Tagesmeldung vom 13. 5. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/725a), 40 Zentimetern (Ic-Tagesmeldung vom 9. 6. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/727) oder 50 Zentimetern (Ic-Tagesmeldung vom 17. 7. 1943, in: Ebenda) im Falle einzelner Minen angegeben. Der von den Partisanen in ihren Meldungen verwendete und dann von sowjetischen Autoren übernommene Umrechnungsschlüssel ist also unsinnig. Im Juli erhöht sich die Ausdehnung der Zerstörungen aufgrund der Mehrfach- oder Reihensprengungen auf 35 Meter (Ic-Tagesmeldung vom 24. 7. 1943), und sogar 150 Meter (Ic-Tagesmeldung vom 28. 7. 1943), beide in: Ebenda.

<sup>81</sup> Transportlage Nr. 5 des Generals des Transportwesens Mitte für August 1943, in: BA-MA, RH 19 II/327, Fiche 1.

*Die Aktivität der Partisanen um Brjansk im Bereich des Korück 532 im Juli 1943*

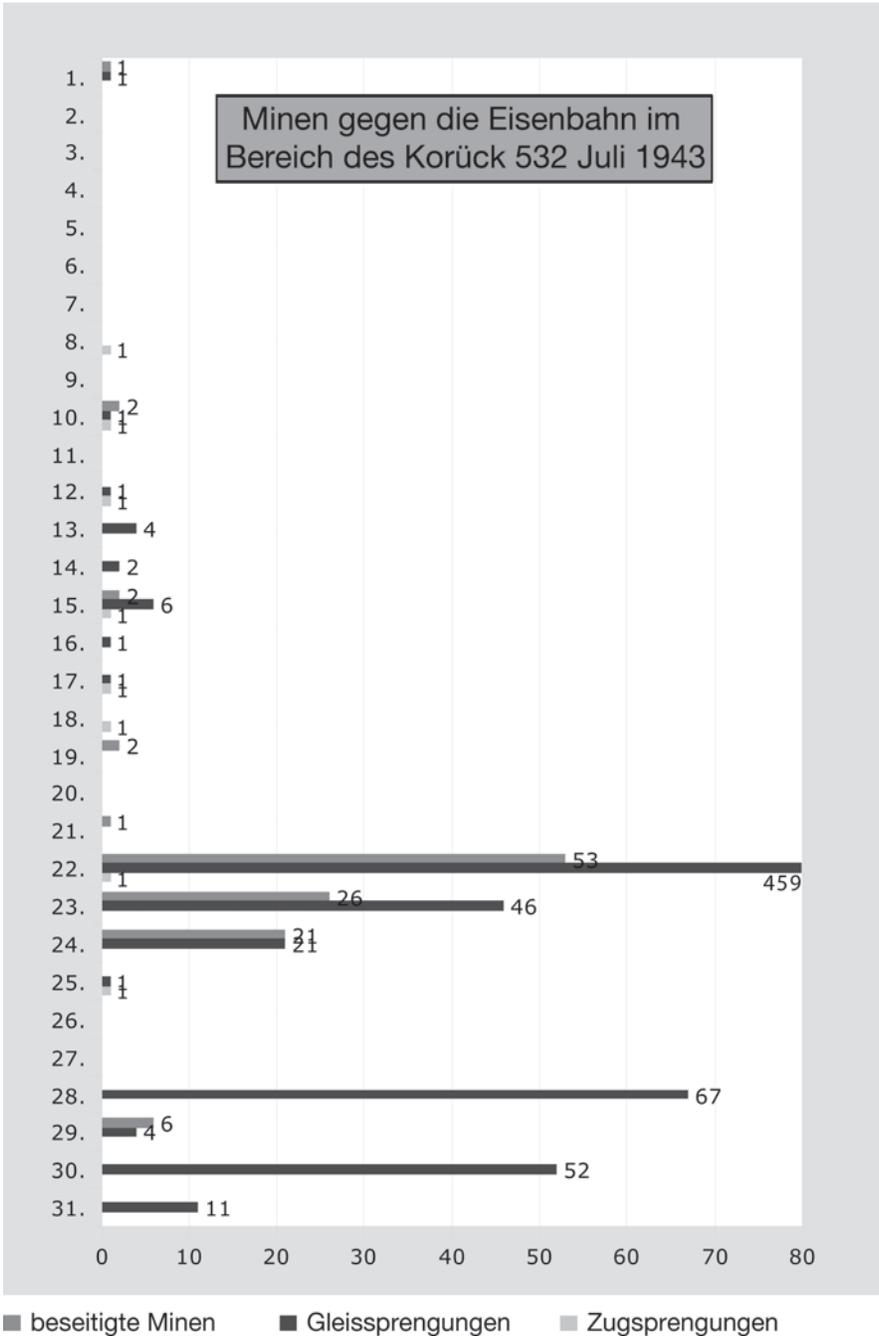
Übersicht erstellt auf Basis der Tagesmeldungen zur Bandenlage des Ic / Korück 532 der 2. Panzer-Armee in der Zeit vom 1. bis 31. Juli 1943 (BA-MA, RH 21-2/727).

den<sup>82</sup>. Am langsamsten liefen die Transporte von Brjansk nach Süden Richtung Komariči zum XX. Armee-Korps, wo man für eine 110 Kilometer lange Strecke nach Fahrplan zwischen sechs und sieben Stunden benötigte<sup>83</sup>.

<sup>82</sup> Die normalerweise gefahrene Geschwindigkeit lag bei 50 km/h; vgl. Aleksej Popov, NKVD i partizanskoe dviženie, Moskau 2003, S. 116. Insbesondere das oft beanstandete Ausbleiben der Feldpost wirkte sich negativ auf die Moral der deutschen Truppen aus. Mitunter waren die langen Transportzeiten selbst für die „Vernichtung“ der Ladung verantwortlich. Weil eine aus Smolensk angeforderte Brotsendung aufgrund der Bahnsprengungen zehn Tage unterwegs war, kamen Ende Juli 1943 nur Waggons mit verschimmelter Ladung in Brjansk an; Tätigkeitsbericht der Abteilung IVa für die Zeit vom 1. bis 31.7.1943, in: BA-MA, RH 21-2/796b, Bl. 243.

<sup>83</sup> Fahrpläne der pendelnden Dienstzüge vom 6. 6. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/509, Bl. 96. Dies entsprach etwa 17 km/h. Von Brjansk nach Orel war man ebenfalls sechseinhalb Stunden unterwegs, Uneča oder Roslavl' erreichte man erst nach siebeneinhalbstündiger Fahrt. Partisanenaktivität und Fliegergefahr verlangsamten damit die Geschwindigkeit des Zugverkehrs bei Brjansk um schätzungsweise die Hälfte. Zu bezweifeln ist aber, dass der Bahnbetrieb nur noch tagsüber durchgeführt wurde. Im Januar 1943 fuhren auch nachts Züge nach Orel;

Die Zahl der Bahnstrenungen im Juli 1943 im Zeitverlauf



Statistik erstellt auf Basis der Tagesmeldungen zur Bandenlage des Ic/Korück 532 der 2. Panzer-Armee in der Zeit vom 1. bis 31. Juli 1943 (BA-MA, RH 21-2/727).

#### 4. Auftakt zum Schienenkrieg

Zu den mythologisierten Episoden des sowjetischen Partisanenkrieges zählt auch die Nacht vom 21. auf den 22. Juli 1943, in deren Verlauf angeblich zahlreiche Brjansker Brigaden zu einem ersten konzentrierten Schlag gegen das Eisenbahnnetz im Rücken der deutschen Divisionen des Orel-Bogens ansetzten. Nachdem man im OKH gehofft hatte, die aufwendigen Großunternehmen gegen die Partisanen im Mai und Juni hätten die Brigaden wenn schon nicht aufgerieben, so doch paralytisch gemacht, wurden zahlreiche Widerstandsgruppen nun schlagartig wieder aktiv und richteten völlig unerwartet ausgedehnte, bisher nicht dagewesene Zerstörungen an.

Im allerkritischsten Moment der Kursker Schlacht seien, so die offizielle Lesart, die Strecken von Brjansk nach Gomel, Chutor-Michajlovskij und Orel sowie von Uneča nach Chutor-Michajlovskij durch die Zerstörung von 5.885 Schienen lahmgelegt worden<sup>84</sup>. Elf Partisanenbrigaden hätten mit ihren Minenattentaten die betroffenen Strecken bis zu drei Tage gesperrt, wobei sie angeblich ihren massiven Einsatz bis Ende Juli fortsetzten<sup>85</sup>. Damit seien die in den Bereich der Heeresgruppe führenden Nachschubwege des Orel-Bogens sowie die Verbindung zwischen Heeresgruppe Mitte und Süd gekappt worden. Die Instandsetzungsarbeiten an den zerstörten Streckenabschnitten von Brjansk nach Chutor-Michajlovskij und Komariči hätten bis zu sechs Wochen gedauert<sup>86</sup>.

Mit diesem Schlag begann den sowjetischen Angaben zufolge der detailliert ausgearbeitete und materiell großzügig vorbereitete *Rel'sovaja vojna*, der Schienenkrieg gegen die rückwärtigen Verbindungen der deutschen Wehrmacht. Der Befehl hierzu sei direkt von Stalin gekommen<sup>87</sup>. Die Folge sei gewesen, dass im Juli 1943 im Rücken der 2. Panzer-Armee neben vielen Entgleisungen und Verspätungen ein katastrophaler Mangel an Eisenbahnschienen die deutschen Besatzer gezwungen habe, zweigleisige Linien zu eingleisigen abzubauen und manche Strecken, darunter auch Brjansk–Orel, ganz für jeden Verkehr zu sperren<sup>88</sup>.

---

Aufklärungsnachrichten der Partisanenbrigade „Kravcev“ vom 10. 1. 1943, in: CNIBO, Fond 1650, Opis' 1, Delo 300, List 232.

<sup>84</sup> Vgl. Telpuchowski, *Die sowjetische Geschichte*, S. 282. Spätere Veröffentlichungen wiederholen in etwa diese Zahlen. So wird von 5.845 Sprengungen in der ersten und noch einmal 1.515 in der zweiten Nacht mit Hilfe neuartiger, unauffindbarer Ohnemetallminen berichtet; vgl. Azjasskij/Knjaz'kov, *Plečom k plečy*, S. 33 ff.

<sup>85</sup> Vgl. Grenkevich, *Partisan Movement*, S. 247. Entgegen den dort aufgezählten Partisanenverbänden listen andere russischsprachige Autoren in früheren Veröffentlichungen nur die Brigaden „Komaričeskaja“, „Smert' nemeckim okkupantam“, „Za rodinu“, „Frunze“ und „Za vlast' sovetoj“ sowie den Verband „Vorošilov“ auf; vgl. N. F. Azjasskij/A. S. Knjaz'kov, *Partizanskaja operacija »Rel'sovaja Vojna«*, Moskau 1985, S. 34. Dies entspricht der Meldung des Partisanenstabes im Brjansker Südwald an die Zentralfront über den Verlauf der befohlenen Aktion; vgl. Sokolov, *Partizany Brjanščiny*, S. 347 f.

<sup>86</sup> Berechnungen des Stabes der Partisanenbewegung des Südwaldes, in: Ebenda.

<sup>87</sup> Vgl. P. K. Ponomarenko, *Vsenarodnaja borba v tylu nemecko-fašistskich zachvatčikov 1941–1944*, Moskau 1986, S. 230.

<sup>88</sup> Vgl. Bystrov, *Sovietskie Partizany*, S. 212.

Hier ist zunächst anzumerken, dass die Brjansker Partisanen schon deshalb das Unternehmen „Zitadelle“ nicht sonderlich beeinflussen konnten, weil ihnen erste Gleiszerstörungen in kleinerem Umfang erst wieder ab dem 12. Juli 1943 gelangen. An diesem Tag aber wurde der deutsche Vorstoß auf Kursk am Nordflügel schon wieder abgebrochen<sup>89</sup>. Mit Hilfe der noch erhaltenen Dokumente des Kommandanten des rückwärtigen Gebietes der 2. Panzer-Armee können die Ereignisse jener Nacht detailliert rekonstruiert und damit ihre Wirkungen beurteilt werden. Die Meldungen der Partisanenbrigaden entsprachen jedenfalls nicht den Tatsachen, was auch auf sowjetischer Seite registriert wurde<sup>90</sup>.

In den deutschen Unterlagen finden sich jedenfalls keine Eintragungen über Beschädigungen, geschweige denn Angriffe entlang der zweigleisigen Eisenbahnlinie, die Brjansk mit dem über 140 Kilometer entfernten Uneča verband<sup>91</sup>. Erst am 24. Juli ist in den deutschen Ic-Tagesmeldungen ein größerer Anschlag verzeichnet, in dessen Verlauf auf dieser Strecke 35 Meter Gleis gesprengt worden sind. Abgesehen von dieser Einzelaktion blieb es auf jener vitalen Nachschubarterie ausgesprochen ruhig, erst ganz zu Ende des Monats wurden in zwei Nächten nochmals mehrere kleinere Sprengungen bei der Bahnstation Krasnyj Rog durchgeführt, die in einem Fall fünf Stunden Störung nach sich zogen.

Auf der sich ebenfalls als Angriffsziel anbietenden eingleisigen Nachschublinie Brjansk–Roslavl' fuhr in fraglicher Nacht lediglich ein Transportzug drei Kilometer südöstlich Olsuv'jevski auf eine Mine. Dabei wurden sechs Deutsche verletzt und drei getötet. Eine weitere geplante Sprengung 18 Kilometer nordöstlich von Ordšonikidsegrad im Wald nördlich von Brjansk konnte durch die Vertreibung des dort operierenden Partisanentrupps verhindert werden. Umfassende Reihen- oder Seriensprengungen aus dem Waldgebiet nördlich von Brjansk waren hier anscheinend gar nicht vorgesehen gewesen.

Dagegen kam es in dieser Nacht auf den Strecken durch den Wald südlich von Brjansk tatsächlich zu einer noch nie dagewesenen Massensprengung, ein Anschlag, der durch ein heftiges Gewitter begünstigt wurde. Eines der Ziele war die Verbindung Brjansk–L'gov, deren Verlauf durch die deutsch-sowjetische Front schon südlich von Komariči, dem Versorgungsbahnhof des XX. Armeekorps, unterbrochen wurde. Die von Angriffen auf verschiedene Stützpunkte begleiteten Anschläge richteten sich gegen den Streckenabschnitt Sinezerskij–Navlja, wo 150 Sprengsätze in mehreren Reihensprengungen gezündet wurden. Der Verkehr auf

<sup>89</sup> Auch eine „lebenswichtige Transportbewegung“ auf der Strecke Konotop–Chutor-Michajlovskij–Navlja–Brjansk ab dem 14. 7. 1943 (BA-MA, RH 21-2/484, Bl. 78) konnte noch ohne Probleme durchgeführt werden; BA-MA, RH 21-2/727.

<sup>90</sup> Vgl. Armstrong, *Soviet Partisans*, S. 489f. Zu den Meldungen der Partisanen siehe auch Anm. 49.

<sup>91</sup> Die von Uneča weiter nach Südosten und Chutor-Michajlovskij führende Strecke war erst Anfang April bis an die Desna ungespurt worden; Funkspruch des Kdr. der Eisenbahnpioniere beim Panzer-AOK 2 vom 8. 4. 1943 an die Abteilung Ia des Panzer-AOK 2, in: BA-MA, RH 21-2/483, Bl. 10. Sie wurde am 16. 7. 1943 nach Abnahme der Desna-Brücke bei Vitemlja in Betrieb genommen; Tagesmeldung des BvTO beim Panzer-AOK 2, in: BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 65.

der anschließenden Trasse nach Komariči sollte im Abschnitt Navlja–Pogreby mit weiteren 100 Explosionen ebenfalls stark gestört werden.

Weitere massive Zerstörung von Gleisanlagen durch Reihensprengungen gelang den Partisanenverbänden auf der westlich davon nach Süden führenden Strecke Navlja–Seredina-Buda, die mitten durch den dichten Brjansker Südwald und durch Partisanengebiet verlief. Schlagartig einsetzende Angriffe auf mehrere Stützpunkte hielten die landeseigenen Sicherungskräfte<sup>92</sup> in ihren provisorischen Bunkern, kurz darauf wurden die anhaltenden Feuergefechte von zahlreichen Explosionen begleitet. Als am nächsten Morgen eine Überprüfung der Strecke wieder möglich war, ergaben die Zählungen im Abschnitt Kokorevka–Cholmeči 75, von Cholmeči bis Nerussa 105 und auf etwas mehr als zehn Kilometern von Nerussa bis Suzemka 28 Sprengstellen an den Gleisen.

Die Partisanen selbst hatten das Einfliegen neuartiger Minen gefordert, damit sie von den Deutschen nicht so leicht gefunden und entschärft werden konnten wie die bisher verwendeten, bekannten Modelle<sup>93</sup>. Allerdings kannten auch die Diversionstrupps der Partisanen die neuen Minen noch kaum, so dass sie deren Sprengkraft deutlich überschätzten. Die durch die neuen amerikanischen Magnetminen erzielten Zerstörungen waren so geringfügig, dass zunächst nur wenige Schienen überhaupt ausgebaut werden mussten und über einen großen Teil der angesprengten Abschnitte ein Behelfsbetrieb möglich blieb. Schon am Nachmittag des 22. Juli sollte die Strecke wieder voll befahrbar sein<sup>94</sup>. Fortgesetzte Sprengungen auf der Strecke bei Navlja machten jedoch schon am folgenden Tag eine erneute Wiederherstellung nötig<sup>95</sup>.

<sup>92</sup> Nach einer Einsatzübersicht des Korück 532 mit Stand vom 10.7.1943, in: BA-MA, RH 21–2/558, Bl. 29, waren wohl auch in jener Nacht folgende Einheiten zur Bahnsicherung eingesetzt: Brjansk–Navlja: Armenier-Feldbataillon II/9; Navlja–Lokot': Volkswehr-Bataillon XV; Navlja–Altuchovo: Volkswehr-Bataillon V; Altuchovo–Nerussa: Armenier-Feldbataillon I/125. Südlich der Nerussa hatte die 9. Armee die Sicherung übernommen.

<sup>93</sup> Bericht des Chefs der Südlichen Operativen Gruppe Gorškov [Juli 1943], in: CNIBO, Fond 1650, Opis' 1, Delo 36, List 116.

<sup>94</sup> Vortragsnotiz für Herrn General Befehlshaber der Eisenbahntuppen vom 22.7.1943, in: BA-MA, RH 66/167, Bl. 118. Tatsächlich findet sich in den täglichen Transportlagen des XX. Armee-Korps für den 22.7.1943 der Vermerk, dass nach „drei Bahnsprengungen zwischen Brjansk und Lokot“ die Schienen wiederhergestellt seien, in: BA-MA, RH 24–20/110, Bl. 45. Am 23.7.1943 waren die Strecken von Brjansk nach Seredina-Buda oder Komariči „wieder befahrbar“, in: BA-MA, RH 24–20/110, Bl. 47. Die Versorgung des Korps war durch die Aktionen nicht gefährdet und von April bis Ende Juli 1943 durchgehend gesichert; BA-MA, RH 24–20/109f.

<sup>95</sup> Am 22./23.7.1943 waren bei Navlja erneut 80 Schienen durch „Banden“ gesprengt worden; BA-MA, RH 66/167, Bl. 117. Zerstörungen durch Partisanen machten im Juli 2,55 Kompanie-Tagwerke des Kodeis (Kommandeurs der Eisenbahnpioniere) der 2. Panzer-Armee notwendig, von denen 0,72 auf die nächtlichen Aktionen vom 21. und 22.7.1943 entfielen. Die im Juli 1943 durch Luftangriffe an den Gleisen bewirkten Schäden fielen mit 6,80 Kompanie-Tagwerken ungleich stärker ins Gewicht; Anlage zu Kdr. der Eisb. Pi. Mitte, Abt. Ia Az. 10a/1 Nr. 11477/43 v. 8.8.1943, in: BA-MA, RH 66/167, Bl. 122. Dagegen war der Stab der Partisanenbrigaden des Südwaldes aufgrund der ihm gemeldeten 5.133 gesprengten Schienen davon ausgegangen, dass eine deutsche Reparatureinheit von 300 Mann je nach Sorgfalt bei

Da die neuen, kleinen Minen aus den amerikanischen Hilfslieferungen nur leichte Schäden an den Gleisen hinterlassen hatten und die Sprengtätigkeit der Partisanen im Laufe der zwei folgenden Tage wieder stark abfiel, konnte die leistungsschwache Strecke<sup>96</sup> von Brjansk nach Komariči und Chutor-Michajlovskij rasch wieder in Stand gesetzt werden; nach nur zwei Tagen war sie am 23. Juli wieder befahrbar<sup>97</sup>. So glückte dem Bevollmächtigten Transportoffizier der 9. Armee im Juli 1943 ein weitestgehend reibungsloser Ablauf der über 400 Truppentransporte und Nachschubzüge in seinem Bereich<sup>98</sup>. Durch „Banden“ nennenswert beeinträchtigt wurden dabei lediglich die schon genannten Streckenabschnitte von Brjansk nach Süden in Richtung Komariči zum XX. Armeekorps und die erst am 4. Juli neu in Betrieb genommene Linie<sup>99</sup> von Navlja über Seredina-Buda nach Chutor-Michajlovskij in Richtung 2. Armee<sup>100</sup>.

Es ist also anzunehmen, dass die Transporte kaum verzögert wurden. Auf dem Gebiet des AOK 9 waren im Bereich der Schienentransportmittel im ganzen Monat Juli an beschädigten und ausgebrannten Waggons sechs sowie an beschädigten Loks lediglich vier Stück angefallen. Auch die personellen Auswirkungen dieser Sabotageakte hielten sich – insbesondere vor dem Hintergrund der Schlacht im Kursker Bogen – mit vier Toten und 78 Verwundeten in Grenzen<sup>101</sup>.

Die weiteren Tagesmeldungen des Korück 532 lassen erkennen, dass die Brjansker Partisanen auch weiterhin die deutschen Eisenbahnlinien zu zerstö-

12 Stunden täglicher Arbeitszeit 10, 20 oder sogar 40 Tage zur Behebung des Schadens benötigten würde; vgl. Sokolov, *Partizany Brjansčiny*, S. 348.

<sup>96</sup> Angeblich brachte sie es lediglich auf 12 Züge pro Tag; vgl. Teske, *Aufmarsch*, S. 124.

<sup>97</sup> Transportlage Nr. 4 des Generals des Transportwesens Mitte für Juli 1943, in: BA-MA, RH 19-II/327, Fiche 1, und Tagesmeldung des Ic des Korück 532 vom 22. 7. 1943, in: BA-MA, RH 21-2/727. Die Kundschafter der Partisanen behaupteten, dass vom 22. bis 24. 7. 1943 auf der eingleisigen Strecke Navlja–Chutor-Michajlovskij keine Züge verkehrt seien und anschließend nur noch im Paketsystem gefahren wurde; Erkundungsbericht Nr. 87 des Oreler Stabes der Partisanenbewegung vom 5. 8. 1943, in: RGASPI, Fond 69, Opis' 1, Delo 912, List 104f.

<sup>98</sup> Tätigkeitsbericht des BvTO der 9. Armee vom 1. 8. 1943 für die Zeit vom 1. bis 31. 7. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594.

<sup>99</sup> Die Inbetriebnahme dieser Strecke hing alleine von der Fertigstellung der Eisenbahnbrücke über die Nerussa ab. Die Partisanen hatten sich nach Kräften bemüht, durch das Legen von Minen, Lösen von Laschen und Herausziehen von Schienennägeln im Abschnitt Navlja–Seredina-Buda den Abschluss der Bauarbeiten zu verzögern. Auf allen anderen Strecken war ein reibungsloser Ablauf der Truppenbewegungen und Nachschubtransporte möglich gewesen; Tätigkeitsbericht des BvTO der 9. Armee vom 1. 7. 1943 für die Zeit vom 15. bis 30. 6. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594.

<sup>100</sup> Einzige Ausnahme für Anschläge in anderen Bereichen des Orel-Bogens war die Explosion einer einzelnen Mine im Juli auf der Strecke Orel–Glasunovka; Tätigkeitsbericht des BvTO der 9. Armee vom 1. 8. 1943 für die Zeit vom 1. bis 31. 7. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594. Auch im Bereich der 2. Panzer-Armee verlief der Bahnverkehr „überall flüssig“. Es wurden sogar drei neu in Stand gesetzte Strecken in Betrieb genommen; Tätigkeitsbericht des BvTO beim Panzer-AOK 2 für den Juli 1943, in: BA-MA, RH 21-2/794, Bl. 65.

<sup>101</sup> Tätigkeitsbericht des BvTO der 9. Armee vom 1. 8. 1943 für die Zeit vom 1. bis 31. 7. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594.

ren suchten, nicht zuletzt mit Hilfe von Minen, die mit Zeitzündler ausgestattet waren<sup>102</sup>. Besonders die für die Partisanenverbände so leicht zugänglichen Streckenabschnitte von Navlja nach Seredina-Buda mitten durch den Brjansker Südwald wurden immer wieder durch Reihensprengungen für einige Stunden unbrauchbar gemacht. Aber auch wenn die Partisanenverbände sich offensichtlich um weitere Erfolge bemühten, blieb die Zahl der täglich hochgehenden Sprengsätze mit einem Maximum von 67 Gleis- und 100 Schwellensprengungen<sup>103</sup> am 27. Juli weit hinter den Ergebnissen der Sabotageakte vom 21./22. Juli 1943 zurück.

## 5. Schlussfolgerungen

Die in der sowjetischen Geschichtspropaganda bejubelte militärische Wirksamkeit des Partisanenkrieges blieb in Wirklichkeit minimal. An einer Schlüsselstelle des deutsch-sowjetischen Krieges, dem Hinterland der Kursker Schlacht, wird dies besonders deutlich. Selbst die größten, kampfkraftigsten, aktivsten und daher gefürchtetsten Partisanenbrigaden konnten Infrastruktur und Nachschubführung des deutschen Transportsystems nicht nennenswert beeinträchtigen, obwohl sie durchaus über das hierfür notwendige Potenzial verfügten und es auch nicht an Gelegenheiten mangelte, im Zusammenspiel mit der Roten Armee zu operieren. Dabei hatte man von deutscher Seite noch nicht einmal bedeutende Kräfte zur Sicherung der rückwärtigen Gebiete eingesetzt.

Natürlich lassen sich im Verlauf des beginnenden „Schienenkrieges“ durch Partisanenverbände im Raum südlich von Brjansk auch Höhepunkte erkennen – so etwa die Nacht vom 21./22. Juli 1943. Doch lässt sich dieser eine Fall nicht verallgemeinern. Bei einer detaillierteren Auswertung der verfügbaren Quellen zeigt sich sehr bald eine ganz andere Wirklichkeit. Die Partisanen konnten – das bleibt als Fazit – die Infrastruktur der beiden deutschen Angriffsarmeen, der 9. Armee und der 2. Panzer-Armee, im Zeitraum von April bis Juli 1943 nie ernsthaft gefährden<sup>104</sup>. Selbst das Funktionieren der beiden wichtigsten deutschen Nachschublinien von Gomel und Roslavl' nach Brjansk und von dort weiter nach Orel war nicht ernsthaft infrage gestellt. Die Brjansker Bevölkerung brachte diese Situation im Besatzungsgebiet auf den Punkt:

<sup>102</sup> Boevoj Prikaz Nr. 0033 Štaba Partizanskogo Dvizenija na Cent'ralnom Fronte s 29.6. 1943g., in: CNIBO, Fond 1650, Opis' 1, Delo 36, List 148–150.

<sup>103</sup> Weil die Sprengkörper aus amerikanischer Produktion nicht für die Zerstörung von stählernen Eisenbahnschienen ausgelegt waren, ging man wohl dazu über, sich mit den restlichen Minen an den hölzernen Schwellen zu versuchen.

<sup>104</sup> Sollte es zutreffen, dass während der Vorbereitung des Unternehmens „Zitadelle“ über 2.000 Züge auf dem Weg zur Front aufgrund von Partisaneneinwirkung entgleisten, so hätten die Brjansker Partisanen daran einen Anteil von nicht einmal 5%; vgl. Kolmsee, Partisanenkampf, S. 95.

„Das Land gehört den Bauern,  
der Wald den Partisanen,  
die Straße ist deutsch  
aber die Macht sowjetisch.“<sup>105</sup>

Auch wenn die Partisanen ganze Waldmassive beherrschten, so blieb ihre militärische Wirkung sehr begrenzt. Es wurden kaum Züge in die Luft gejagt und ihre Fracht vernichtet, sondern unsinnigerweise<sup>106</sup> die Eisenbahnschienen gesprengt, und dies auch noch am falschen Ort zum falschen Zeitpunkt. Es scheint fast so, als sei die erste Welle des Schienenkrieges in jener Julinacht lediglich eine in ihrer Wirkung zeitlich und örtlich begrenzte, wenig gelungene Generalprobe gewesen. Die Folge war: Die Infrastruktur im Orel-Bogen blieb fest in deutscher Hand.

Seinen Höhepunkt erreichte der bald darauf mit voller Wucht einsetzende Schienenkrieg der Partisanen dann Anfang August 1943. Die Gegenoffensive der Roten Armee hatte begonnen und die Zahl der nur mit größerem Aufwand in Stand zu setzenden Reihensprengungen nahm zu. In nur zwei Nächten explodierten über 8.000 Sprengsätze, was zusammen mit der zunehmenden Sabotage und dem ansteigenden Lokausfall den Eisenbahnbetrieb und damit auch die Absetzbewegung der 9. Armee und 2. Panzer-Armee empfindlich behinderte<sup>107</sup>.

<sup>105</sup> Übersetzung eines angeblich während des Krieges im Brjansker Raum unter der Bevölkerung populären Reimes; vgl. V. T. Aniskov, *Krest'janstvo protiv fašizma. 1941–1945. Istorija i psihologija podviga*, Moskau 2003, S. 279.

<sup>106</sup> Der Adjutant des Vorsitzenden der Diversionsabteilung beim Zentralen Stab der Partisanenbewegung I. G. Starinov war der Meinung, das Schienensprengen grenze an Unsinn; vgl. Popov, NKVD, S. 118. Selbst die Partisanen waren zu dem Schluss gekommen, dass ein entgleister Zug im Schnitt eine Störung von 7 bis 14 Stunden nach sich zog, während eine Massensprengung der Gleise den Verkehr lediglich 3 bis 6 Stunden unterbrach; Erkundungsbericht Nr. 95 des Oreler Stabes der Partisanenbewegung vom 2. 9. 1943, in: RGASPI, Fond 69, Opis' 1, Delo 912, List 129.

<sup>107</sup> Transportlage Nr. 5 des Generals des Transportwesens Mitte für August 1943, in: BA-MA, RH 19-II/327, Fiche 1. So bewirkten die Streckenunterbrechungen der Partisanen des Brjansker Südwaldes Anfang August, dass große Teile der im Antransport nach Navlja befindlichen Division „Großdeutschland“ in Seredina-Buda stecken blieben. Auch die Anlage einer von Ost nach West durch den Brjansker Südwald führenden Bahnlinie von Suzemka nach Trubčevsk, die einen schnelleren Rückzug von Teilen der Wehrmacht ermöglichen sollte, wurde angeblich vereitelt; vgl. Sokolov, *Partizany Brjanščiny*, S. 369. Nach den Tages- und Zahlenmeldungen des AOK 9 an Generalquartiermeister und Heeresgruppe Mitte vom 14. bis 16. 8. 1943 führte das Ausbleiben dringend benötigter Betriebsstoffe Mitte August zur Stilllegung zahlreicher Panzer und Kraftfahrzeuge. Große Teile der Armee blieben somit unbeweglich, was die Kampfführung und den Rückzug enorm erschwerte und zu hohen vermeidbaren Verlusten führte; Tages- und Zahlenmeldungen an General-Quartiermeister und Heeresgruppe vom 4. bis 16. 8. 1943 in Anlagenband 4 zum KTB des AOK 9 vom 18. 4. bis 17. 8. 1943, in: BA-MA, RH 20–9/411. Derartig folgenschwere Behinderungen der deutschen Kriegführung waren den Partisanenbrigaden im Juli 1943 noch nicht gelungen. Einschränkend muss aber auch hier angemerkt werden, dass der BvTO der 9. Armee für die erste Augushälfte eine deutliche Steigerung der Partisanenangriffe gegen die Eisenbahn feststellen konnte, die der des Vormonats entsprach. Während auf den Strecken südlich von Brjansk knapp 300 Minen explodierten, waren es nördlich der Stadt in Richtung Djat'kovo lediglich 41. Das

Die materiellen Ausfälle waren so beträchtlich, dass nun tatsächlich auf einigen Strecken das zweite Gleis abgebaut wurde und man angeblich zur Reparatur sogar Schienen aus Deutschland einsetzen musste<sup>108</sup>. Aus den deutschen Dokumenten dagegen lässt sich eher der Eindruck gewinnen, dass „Streckenabbau und Bahnräumungen“ im Zusammenhang mit dem Zurückweichen der beiden deutschen Armeen, der planmäßigen Evakuierung und schrittweisen Aufgabe des Orel-Bogens stehen<sup>109</sup>. Der Generalfeldmarschall von Kluge übertrieb sicherlich, wenn er befürchtete, dass während des Rückzugs aus dem Orel-Bogen im August 1943 die nach Westen ziehenden Trecks hinter dem Brjansker Wald von Partisanen „alle totgeschlagen“ würden<sup>110</sup>. Lediglich die während der Räumung und des Rückzuges zusätzlich notwendig werdende Bewachung der Wege und Straßen durch deutsche Soldaten stellte angesichts der Frontlage ein großes Problem dar.

Die erfolgreiche Sommeroffensive der Roten Armee befreite schließlich im September 1943 auch das Brjansker Gebiet und der knapp zwei Jahre lang geführte Partisanenkrieg gegen die deutschen Besatzer fand ein Ende. Bis November 1943 waren tausende Partisanenkämpfer, überwiegend ehemals in deutschen Diensten stehende Kollaborateure, in die Reihen der Roten Armee eingegliedert. Tausende „echte Partisanen“ verblieben im Brjansker Raum und leiteten in den verschiedenen sowjetischen Politorganen die Arbeit des Wiederaufbaus in dem gründlich verwüsteten Bezirk ein<sup>111</sup>.

Fest steht jedenfalls, dass der deutsche Angriff auf Kursk durch die Partisanen in den Brjansker Wäldern trotz aller Opfer nicht wahrnehmbar gestört worden ist. Ob das Brjansker Beispiel damit eine Ausnahme darstellt, kann erst nach der Auswertung der Quellen zu anderen Zentren der Partisanenbewegung geklärt werden. Zwar behinderten die Brjansker Partisanen den Betriebsablauf der Eisenbahnen, doch sollten ihre Aktivitäten bis einschließlich Juli 1943 ein operatives Ausmaß nie erreichen. Zwar waren sie für die deutschen Sicherungskräfte in den rückwärtigen Gebieten ein gefährlicher Gegner, für die Wehrmacht insgesamt hingegen waren sie nicht mehr als eine lästige Begleiterscheinung ihrer militärischer Operationen.

---

Gleis aus Roslavl' wurde nur sieben Mal gesprengt, zwei Mal war die Verbindung nach Orel unterbrochen. Auf allen anderen Strecken, insbesondere der vitalen Verbindung zwischen Brjansk und Uneča in Richtung Gomel, wurden keine Minensprengungen festgestellt; Tätigkeitsbericht des BvTO der 9. Armee vom 1. bis 15. 8. 1943 vom 16. 8. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594. Wenn man im Bereich der Artilleriemunition „nicht unerhebliche Spannungen“ befürchtete, dann weil der Zugzulauf infolge der zahlreichen Sprengungen im rückwärtigen Heeresgebiet unzureichend war; Tagesmeldung vom 19. 8. 1943 im Kriegstagebuch der Abteilung Oberquartiermeister des Armeekorpskommandos 9, in: BA-MA, RH 20-9/417.

<sup>108</sup> Erkundungsbericht Nr. 90 des Oreler Stabes der Partisanenbewegung vom 15. 8. 1943, in: RGASPI, Fond 69, Opis' 1, Delo 912, List 114, sowie erneut im Erkundungsbericht Nr. 95 des Oreler Stabes der Partisanenbewegung vom 2. 9. 1943, in: Ebenda, List 129.

<sup>109</sup> Tätigkeitsbericht des BvTO der 9. Armee für die Zeit vom 1. bis 15. 8. 1943 vom 16. 8. 1943, in: BA-MA, RH 20-9/594.

<sup>110</sup> Helmut Heiber (Hrsg.), Lagebesprechungen im Führerhauptquartier 1942–1945, Stuttgart 1962, S. 211.

<sup>111</sup> Verzeichnis über die Auflösung der Partisanenbrigaden und -gruppen des Oreler Stabes der Partisanenbewegung vom 22. 11. 1943, in: RGASPI, Fond 69, Opis' 1, Delo 221, List 81.



Oldenbourg  
Verlag

Ein Wissenschaftsverlag der  
Oldenbourg Gruppe

Elisabeth Zellmer

## Töchter der Revolte?

*Frauenbewegung und Feminismus der  
1970er Jahre in München*

2011 | VIII, 294 S. | Leinen | € 39,80  
ISBN 978-3-486-70254-5



### Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte, Bd. 85

In den 1960er Jahren schlug die Stunde der Frauen – endlich. Ihr Leben veränderte sich, ihr politisches Engagement in eigener Sache gewann eine neue Qualität, ihre Forderungen nach Emanzipation und Selbstbestimmung fanden breite Resonanz. Trug die Revolte von »1968« wirklich zu dieser Wende bei? Welche Rolle spielte der grundlegende gesellschaftliche Wandel, dem die Bundesrepublik damals unterworfen war, tatsächlich? Am Beispiel Münchens skizziert Elisabeth Zellmer die organisatorische Entwicklung, die Leitideen und Aktivitäten der Frauenbewegung. Sie spannt dabei den Bogen vom feministischen Aufbruch Ende der 1960er Jahre bis zur Gleichstellungspolitik der 1980er Jahre, die als größter legislativer Erfolg engagierter Frauen gelten kann.

» *Erste grundlegende historische Analyse der Münchener  
Frauenbewegung*



Elisabeth Zellmer, geboren 1977, ist Koordinatorin des Promotionsprogramms Umwelt und Gesellschaft am Rachel Carson Center. Von 2006-2010 war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Zeitgeschichte München – Berlin.

Bestellen Sie in Ihrer Fachbuchhandlung  
oder direkt bei uns: Tel: 089/45051-248  
Fax: 089/45051-333 | [verkauf@oldenbourg.de](mailto:verkauf@oldenbourg.de)

[www.oldenbourg-verlag.de](http://www.oldenbourg-verlag.de)