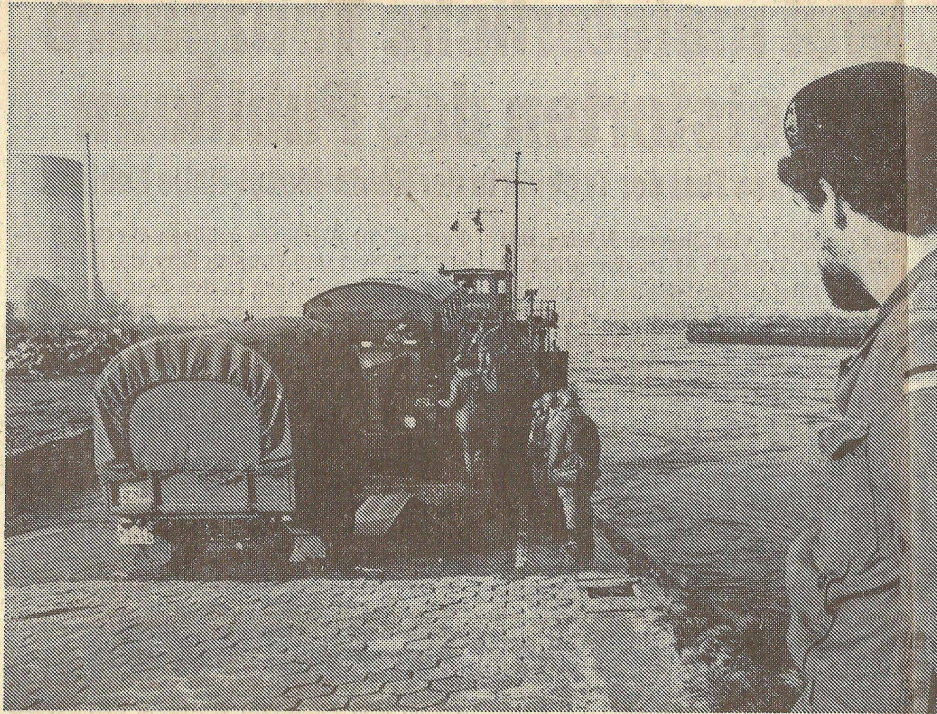




Jeder Handgriff muß sitzen, wenn die Lastwagen auf die bereitstehenden Flußfähren rollen. Der Schiffsverkehr wartet nicht.

Fotos: Gauls-Pressebild

URMITZ/NEUWIED. Die Zufahrtswege zu den Rheinbrücken sind blockiert. Eine unüberschaubare Schlange von Flüchtlingen quält sich mit Hab und Gut über Eisenbahn- und Autobriden. Militärfahrzeuge dazwischen bahnen sich den Weg in ihre Bereitstellungsräume. Die dritte Kompanie des Koblenzer Fernmeldebataillons 330 hat den Auftrag, aus der Falckensteinkaserne in ein Gelände bei Nassau/Dachsenhausen zu verlegen. Die Verkehrskommandantur entscheidet, daß 60 Fahrzeuge und 130 Soldaten mit drei Flußfähren der Neuwieder Flußpionierkompanie 800 über den Rhein bei Urmitz gesetzt werden. Das ist die Ausgangslage einer Übung am Montagmorgen.

Als die ersten Fahrzeuge der Fernmelder an der Übergangsstelle in der Nähe des Kernkraftwerkes eintreffen, beginnt sich der Herbstnebel langsam aufzulösen. Hier am Wasser ist die Temperatur in der Nacht unter den Gefrierpunkt abgesunken. Weißer Rauhreif liegt über dem verblaßten Gras an

der Fährrampe. Die feuchte Kälte zieht den jungen Soldaten selbst durch die Moleskinanzüge und die dickgefütterten Parkas. Jeder Atemzug endet in einer kleinen, sichtbaren weißen Dunstfahne.

Im Nebel des Flusses tauchen dumpfdröhnend die Fähren auf. Die Kraft von zweimal 250 Pferden treibt sie voran. Mit einem peitschenden Schlag auf das brandende Wasser fällt die Ladeklappe nach unten, als wenn sich das Maul eines Ungetüms öffnet. Zwei Soldaten springen von Bord und schieben mit raschen Handgriffen zwei Bohlen an die Ladeklappe, die nun zur Auffahrt geworden ist. Wenige Sekunden später rollt der erste Fünftonner die Rampe hinunter und fährt mit aufheulendem Motor auf die wartende Fähre.

Auf der Ladefläche gibt ein Einweiser Handzeichen und dirigiert den Lastwagen exakt zu seinem Stellplatz. Auf der Brücke überwacht der Kommandant, ein Feldwebel an der Haspel, jede Bewegung. Ein Auge hat er stets auf den fließenden Schiffsverkehr

Fährmann, hol über!

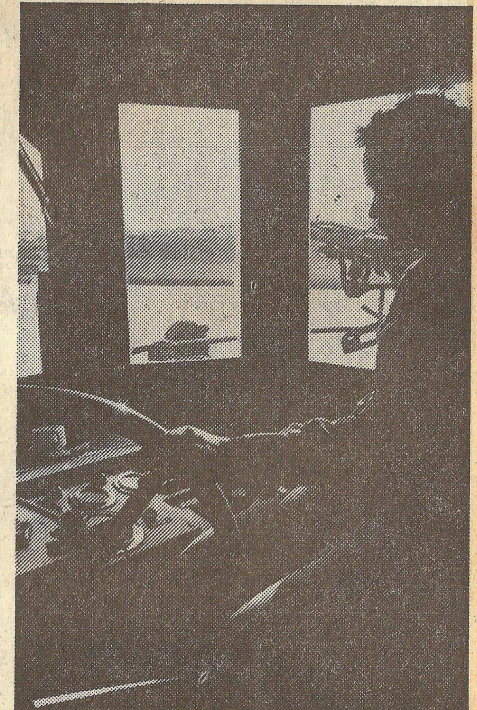
Flußpioniere setzten
Fernmelder übern Rhein

VON PETER BURGER

auf dem Rhein gerichtet. Die drei Fähren müssen sich Lücken suchen, um zum anderen Ufer durchzuhuschen.

Drei Monate hat der Kommandant seinen Job gelernt. Der Kommandantenschein berechtigt ihn, auf einem bestimmten Abschnitt des Rheins die Fähre vom Typ „Mannheim“ überzusetzen. Mit jeder Krippe, jeder Untiefe und jedem Felsen im Flußlauf muß er vertraut sein. Viel Verantwortung trägt der Soldat für Besatzung und „Passagiere“. 90 Tonnen Nutzlast, im Verteidigungsfall 120, können die Mannheimfähren verkraften.

Nachteilig wirkt sich die Bauweise der Fähren auf den raschen Übersetz-Betrieb aus. Nur von einer Seite können die Fahrzeuge auf die Fähre auffahren. Das bedeutet, daß ein Weg stets rückwärts zurückzulegen ist. Doch die Kraftfahrer haben auch dieses Problem rasch im Griff. Sicher steuern die Funker, die Gefreiten, Unteroffiziere und Feldwebel ihre Fahrzeuge auf die Fähre. Ein Maschinenunteroffi-



An der Haspel der Mannheim-Fähre: Kommandant Feldwebel Helmut Preußner.

zier, ein Maschinist, ein Flußpionier und ein Steuermann stehen dem Kommandanten zur Seite. Im Ernstfall (oder bei einer Übung) schläft die Besatzung an Bord. Unter dem Ladeheck verbirgt sich ein Mannschaftsraum für acht Soldaten und ein Raum für den Kommandanten mit seinem Steuermann. Ein eigener Feldkoch verpflegt die Besatzung.

Nur eine Woche etwa im Monat sind die Soldaten auf ihrer Fähre, der Rest der Zeit geht für Ausbildung und technischen Dienst drauf. Da ist schon allerhand Fingerfertigkeit notwendig, um die beiden 40 Liter Diesel pro Stunde fressenden Motoren intakt zu halten.

Nach knapp zwei Stunden sind „Mann und Maus“ sicher auf der anderen Flußseite. Die Herbstsonne hat inzwischen den Reif tauen lassen. Der Boden weicht auf. Die Kompanie rückt ab in Richtung Nassau. Dort wird sich eine dreitägige Fernmeldeübung anschließen.