

ZWEITER WELTKRIEG

Noch immer tödlich

Riesige Mengen von Minen aus dem Afrika-Feldzug des Zweiten Weltkrieges gefährden auch heute noch Ägypter und Libyer.

Ich lege mich doch nicht in die Verteidigung, ich greife an. Und Sie“, wies Generalleutnant Erwin Rommel den Pionieroffizier seines Erkundungskommandos an, „schirmen mir die Flanke mit Minen ab.“

„Um Gottes willen“, mehr wußte Oberleutnant Werner Hundt nicht zu



Afrika-Feldherr Rommel: „Millionen Minen rollen an“

entgegen. Doch Rommel hakte nach: „Wie viele Dinger brauchen Sie denn dafür?“

Hundt suchte nach einer Antwort: „Wir hatten da so Formeln“, erinnert er sich an die Szene aus dem Jahr 1941. Doch um zu rechnen, mußte er wenigstens wissen, wie ausgedehnt die deutschen Operationen sein würden, in welchem Gelände, gegen einen wie starken Feind sie stattfinden sollten.

Rommel beruhigte ihn: „Millionen Minen rollen bereits durch Italien.“

In der Tat, an Minen war kein Mangel während des deutschen Afrika-Feldzuges, der zwei Jahre später mit der Kapitulation der Heeresgruppe Afrika beendet wurde. 252 000 Angehörige der deutschen Heeresgruppe gerieten bei dem

Endkampf bis zum 13. Mai 1943 in britisch-amerikanische Gefangenschaft. Doch auf den Schlachtfeldern Nordafrikas ließen die Achsenmächte viel zurück: 48 000 Gefallene und Vermißte, wertvolles Gerät, das nicht mehr nach Italien gebracht werden konnte, und – vor allem – Minen. Sie töten auch 40 Jahre nach Kampfe in Nordafrika noch weiter.

Jahr für Jahr melden vor allem Libyen und Ägypten neue Opfer: Mal trifft es Hirten, die entlaufene Tiere ihrer Herden verfolgen, mal Kinder, die irgendwo im Sonnenlicht Metall glitzern sehen, mal stößt ein Bauer beim Graben auf einen Sprengkörper, mal fährt eine ganze Familie, wie noch in diesem Jahr geschehen, beim Ausflug abseits der Straße auf eine Mine.

Die Zahl der Opfer seit Kriegsende geht in die Hunderte, vielleicht sogar in die Tausende. Weder Gaddafis Volksfunktionäre noch die Behörden in Kairo sind in der Lage, genaue Zahlen zu nennen.

Allein in Libyen soll es durchschnittlich jeden zweiten Tag ein Minenopfer geben, weiß Kapitänleutnant a. D. Richter, deutscher Experte für Libyens Minenprobleme, zu berichten. „Erst in diesen Tagen starben wieder drei Kinder aus Bengasi beim Spiel.“

Ein Weißbuch aus Libyen mit „einigen Beispielen der Schäden, die von den Streitmächten der libyschen Bevölkerung angerichtet wurden“, wie es etwas mißverständlich im deutschen Titel heißt, zeigt Bilder vieler

Opfer. Vor allem klagt es aber die ehemals kriegführenden Nationen wegen unterlassener Hilfe bei der Beseitigung der Kriegsfolgeschäden an.

Auf die verlangten Entschädigungen wartet Libyen bislang vergebens, obwohl die Uno die Forderungen unterstützt. In Bonn verweist man auf das Londoner Schuldenabkommen von 1953, nach dem über Reparationen erst im Rahmen eines Friedensvertrages für Deutschland befunden wird. Schon um Präzedenzfälle zu vermeiden, vermittelt das Auswärtige Amt allenfalls, wo es erwünscht ist, „technische Hilfe“ und Expertenrat.

Den holten sich die Ägypter im Februar dieses Jahres gleich multinational auf einem Symposium, das in Kairo statt-

PRISMA. EINE NEUE DIMENSION DES WOHNENS.



Plastisch vorspringende Türelemente erschließen eine neue Dimension der Innenarchitektur. Völlig durchscheinend oder reflektierend in vielen Facetten und Reflexen entmaterialisieren sie die Schrankflächen – geben ihnen Leichtigkeit und eine neue, bisher unbekannte Eleganz. Prisma wird mit Kristallglas, Kristallspiegeln und getönten Parsolspiegeln hergestellt. Alle Glas- und Spiegelflächen sind umlaufend facettiert. Die Metallrahmen gibt es in Edelstahl gebürstet, Chrom-Hochglanz, Messing-Hochglanz und in vielen Lackfarben. Für die Korpusteile stehen 11 Lackfarben, 4 Hochglanzlacke, Mahagoni und Kirschbaum zur Wahl.

STÜKER

Gutschein: Informieren Sie mich bitte über das Stüker-Programm. Stüker-Möbelfabrik Abt. Sp 37 · Postfach 2855 · 4900 Herford.

fand. Minenfachleute vor allem aus den USA, England, Italien und Deutschland berieten zwei Wochen lang, was in der ungelösten Minenfrage getan werden könne.

Der einzige Teilnehmer des Afrika-feldzuges in dieser Runde kam – auf Vermittlung Bonns – aus Deutschland: Rommel-Begleiter Werner Hundt. Der zweite Deutsche, Walter Mitzke, war früher Chef der Bombenräumer in Nordrhein-Westfalen. Die beiden Sprengstoffexperten beschäftigten sich seit Jahren schon mit den Weltkrieg-II-Minen in Ägypten.

„Der Minenkrieg“, erinnert sich Major a. D. Hundt, „war ja unser A und O da unten.“ Allein vor El-Alamein, wo Ende Juni 1942 die deutsche Offensive gegen Ägypten zum Stehen kam, sind 500 000 deutsche Minen verlegt worden. Die Engländer setzten angeblich ein Vielfaches davon ein. Es war, laut Minen-Hundt, „der größte Mineneinsatz im Zweiten Weltkrieg“.

Wo immer die Panzerarmeen der Achsenmächte und der Alliierten aufeinanderstießen, ob vor El-Alamein oder Tobruk, an der Ghasala- oder der Sollum-Front, bei Biserta oder Tunis – mit Minen, Hunderttausenden, ja Millionen, suchten sie sich gegenseitig den in den Weiten der nordafrikanischen Wüste entscheidenden Vorteil zu beschneiden – die Beweglichkeit.

Ob Engländer oder Amerikaner, ob Deutsche oder Italiener – alle hatten ihre eigenen Minen. Und jeder verwendete zudem auch noch die des Gegners, etwa

- ▷ Panzerminen mit mehreren Kilo Sprengstoff; deutsche und britische Tellerminen, italienische Kastenminen – letztere von Freund und Feind gleichermaßen gefürchtet („Die ging einem schon beim Scharfmachen hoch“);
- ▷ Schützenminen, besonders verheerend die deutsche S-Mine – sie sprang nach Berührung eines ihrer drei aus dem Boden ragenden „Kontaktstachel“ in die Luft und schleuderte tödliche Metallsplitter über weite Flächen;
- ▷ Behelfsminen, also in Kästen gepackter Sprengstoff oder umgebaute Handgranaten, jeweils mit einem Zünder versehen;
- ▷ Drahtminen, die explodierten, wenn an einem ausgelegten Draht gezogen wurde, darunter Minen mit Schneidezünder, die auch losgingen, wenn man – sicherheitshalber – den erkannten Draht zerschnitt;
- ▷ Beobachtungsminen, die per Fernauslöser zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt gezündet werden konnten, laut Hundt vielleicht erst beim zweiten, dritten oder gar letzten Fahrzeug, so daß „sich keiner mehr zu rühren wagte, weil niemand wußte, ob er nicht mittendrin steht im Minenfeld“.



Libyscher Minensuchtrupp: „Der Minenkrieg ...“



... war unser A und O da unten“: Aufgespürte Minen

Angelegt wurden die riesigen Minenfelder in der Wüste zunächst mehr oder weniger schulmäßig – nach der Karte.

Später wurde nach Schritten vermesen: einige Reihen T-Minen gegen Panzer, gesichert durch ein paar Reihen Schützenminen, das Ganze eingezäunt, da es natürlich auch für die eigene Truppe lebensgefährlich war, in ein einmal geschärftes Minenfeld zu geraten.

Im Verlauf des Feldzuges wurde der Minenkrieg immer perfider, konnten laut Hundt „Pioniere ihrem Sadismus freien Lauf lassen“. Eine besondere Erregung waren Rommels „Teufelsärten“ vor El-Alamein: ein Wirrwarr nach vorn geöffneter, U-förmig angelegter Minenfelder. Dort hinein sollten die Engländer fahren und sich rettungslos verfängen.

Als Spezialität galt der „Tellerstapel“: Zwei oder drei Tellerminen wurden übereinander verlegt. Bahnte sich ein

englisches Räumkommando den Weg durch das Feld und entfernte die oberste Mine, explodierte dabei die zweite, und ganz vorsichtigen Räumern, welche die zweite entdeckt hatten, brachte die dritte den Tod.

Normal verlegte, nicht gegen die Aufnahme besonders gesicherte Minen zu entfernen, ist an sich kaum ein Problem: Ob eingegraben, im Sand versteckt oder mit Gras getarnt – hat man sie erst einmal gefunden, sind sie durch einfaches Herausdrehen des Zünders leicht zu entschärfen.

Selbst halbwegs fingerfertige Laien könnten die Weltkrieg-II-Minen auf diese Weise bergen – sofern der Zünder nicht so weit zerfressen ist, daß der Sprengkörper detoniert, sobald man ihn berührt.

Schwierig dagegen ist heute in Nordafrika, erst einmal herauszufinden, wo Minen überhaupt noch liegen. Im Freiburger Militärarchiv fand sich ein großer

Teil der Minenpläne des deutschen Afrikakorps. Ex-Pionier Hundt ließ sich Kopien der Aufzeichnungen schicken, sah aber bald, daß sie oft nicht weiterhalfen, weil die Wüste an den meisten Stellen gleich aussieht, die wenigen Markierungspunkte sich aber geändert haben. Fast unmöglich daher, die 40 Jahre alten Minenpläne auf neue Karten zu übertragen.

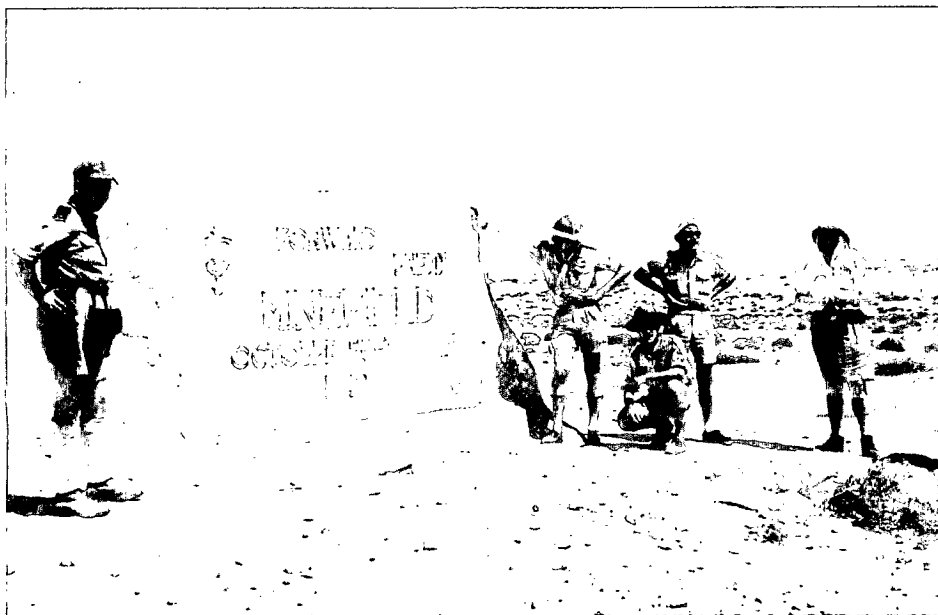
Oft waren die Minen sowieso nur grob mit dem Marschkompaß verlegt worden – Richtpunkte: ein abgeschossener Briten-Panzer oder ein deutsches Fahrzeugwrack.

Hinzu kommt, daß nur die Deutschen brauchbare Minenpläne hinterlassen haben, oft aber die Minen auch einfach ins Gelände kippten, ganz ohne Plan und Meldung.

Ägyptische Befürchtungen, nach denen allein auf ägyptischem Gebiet noch rund 1000 Quadratkilometer minenverseucht seien, hält Rommels Pionierbegleiter Hundt nicht für übertrieben – „bei den Mengen, die da unten verlegt worden sind“.

Für Ägypten ist die Minenräumung besonders wichtig, weil entlang der Küste bis Ende des Jahrhunderts eine neue Bevölkerungs- und Industrieregion entstehen soll. Dann, so fürchtet man in Kairo, wird das 40-Millionen-Volk auf 70 Millionen angewachsen sein – zuviel für das schon jetzt überbevölkerte Niltal, Ausweich-Siedlungen in der Wüste müssen geplant werden.

Die Ägypter suchen deshalb neue, großräumig anwendbare Techniken der Minensuche. Sie interessieren sich für



Englische Minen-Warnung in der Wüste*: Die Minen töten weiter

„Wenn da ein Panzerangriff drohte und ein Kompaniechef hatte noch ein paar Minen, dann hat er die doch einfach vor seine Stellung hingelegt“, beschreibt Hundt die Praktiken vor allem bei Rückzugsgefechten. Folge: Kaum die Hälfte der deutschen Minen ist nach Expertenmeinung überhaupt in dem Freiburger Kartenmaterial erfaßt.

Oft liegen die Minen nicht mehr dort, wo sie laut Plan eigentlich sein müßten – dafür gibt es zahlreiche Erklärungen. Schon während der Kämpfe selbst wurden viele Minen etwa durch Artilleriebeschuß gezündet oder durch Pioniere geräumt – oder auch durch Kriegsgefangene.

Vor allem die Briten setzten deutsche und italienische Freiwillige bei der Minensuche ein. Wenn nicht erzwungen, sind solche Räumdienste völkerrechtlich zulässig. Auf den Falklands warben die Engländer im vergangenen Jahr kriegsgefangene Argentinier zur Minensuche an.

eine von den Briten entwickelte Methode, per Flugzeug mit Infrarotkameras Spuren von Sprengkörpern zu finden:

Die extrem schwankenden Temperaturen erwärmen den Boden schneller als die darin vergrabenen Minen. Ein Rot-Ton zur Nacht, ein Blau-Ton am Morgen könnte auf Infrarot-Photos die gefährlichen Verstecke verraten. Aber noch ist dieses Verfahren unzulänglich erprobt.

Bei der Bundeswehr wird mit ähnlichen Mitteln geübt. Dort zeigt man Spezialaufnahmen, die anhand einer auch nur leicht veränderten Bodenbeschaffenheit jedes Minenversteck sichtbar machen.

„Doch in Afrika liegen die Minen seit 40 Jahren in der Erde“, räumen die Fachleute ein. „Da funktioniert so was nicht mehr.“

* Gedenkstein mit dem Datum des Beginns der Briten-Offensive bei El-Alamein.

LUFTFAHRT

Alles offen

Auf dem Markt der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge wollen drei Hersteller das große Geschäft machen. Für die europäische Airbus-Industrie drängt die Zeit.

Lord King of Wartnaby, Chef der staatlichen britischen Fluggesellschaft British Airways, tat, was die Umstände befahlen: Weil sein finanzschwaches Unternehmen sich den Kauf neuer Flugzeuge nicht leisten kann, mietete er welche.

Vierzehn Kurzstreckenjets des zweimotorigen Boeing-Typs 737-200 mit 114 Sitzplätzen werden die abgebrauchten dreistrahligen Trident-Jets ersetzen, die spätestens 1986 auch wegen der Antilärmvorschriften nicht mehr fliegen sollen.

1985 und 1986 sollen noch einmal 17 Boeings geleast werden und so lange fliegen, bis die Briten genügend Geld gesammelt haben, wieder Flugzeuge zu kaufen. „Wir halten uns damit“, tröstet King die anderen Flugzeug-Fabrikanten, „alle Optionen offen.“

Der Trost galt vor allem den Verkaufsförderern des europäischen Airbus-Konsortiums, an dem die gleichfalls staatliche britische Luft- und Raumfahrtfirma British Aerospace beteiligt ist.

Die von Frankreich aus gesteuerte Airbus-Gruppe nämlich versucht seit über einem Jahr, ihren geplanten Kurz- und Mittelstreckenjet A 320 zu starten, der auf 150 Sitzplätze ausgelegt ist und von 1988 an im Liniendienst fliegen soll.

Dieses Flugzeug sieht Airbus-Chef Bernard Lathière für seine Firma als lebensnotwendig an, weil sie mit den beiden Großraumflugzeugen A 300 und A 310 (210 bis 267 Sitzplätze) auf die Dauer nicht überleben kann. Die Märkte der Zukunft, wird in der Branche vermutet, liegen bei kleineren Flugzeugen, vor allem bei Maschinen, die der Mittelstrecken-Boeing 727 nachfolgen werden.

Bevor Airbus jedoch mit dem neuen Flugzeug beginnen kann, müssen einer alten Branchengewohnheit zufolge zunächst die ersten großen Bestellungen durch renommierte Fluggesellschaften („launching airlines“) gesichert sein.

Bisher aber haben nur die beiden französischen Fluggesellschaften Air France und Air Inter für die A 320 Interesse gezeigt. Die Deutsche Lufthansa entschied sich dagegen für eine „Wait-and-see-Politik“ (Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau), und folglich warten auch die anderen kontinentaleuropäischen Gesellschaften ab.

Da die Briten mit ihrer staatlichen Flugzeugindustrie kräftig in das Projekt A 320 einzusteigen versprochen, hatte sich zuletzt die ganze Hoffnung der Air-