



Die Rheinüberquerung der 3rd US Army - gestern und heute!

Mit Vollgas zur Front!
Passend zum historischen Fahrzeug tragen die Männer an Bord auch historische (bzw. vorbildgetreu nachgefertigte) US-Uniformen.

Der Anmarsch zum Rheinufer erfolgte ganz stilgerecht im Convoy mit vielen historischen Militärfahrzeugen - fast wie damals! Vor allem der klassische Jeep durfte natürlich nicht fehlen.



Rechts. Als schweren Pkw zur Ergänzung des Jeep setzte die US Army häufig den Dodge ein. Die beiden entsprachen damit in ihrer Einsatzrolle ungefähr dem schweren Einheits-Pkw und dem leichten Einheits-Pkw (oder VW Kübelwagen) der Wehrmacht.

Die spektakuläre Großveranstaltung des U.S.M.V.C. e.V. Operation Silent Crossing 2017 am 25.03.2017

Historische Hintergründe Operation Silent Crossing

„Silent Crossing“ war die amerikanische Bezeichnung für den überraschenden Rheinübergang der US Army am 22. März 1945. Das erfolgreiche Unternehmen ließ das baldige Kriegsende in Europa vorausahnen und resultierte schon wenig später in der Besetzung von Frankfurt und Darmstadt.

Es war eine weitere Meisterleistung des tüchtigen, aber skurrilen US-

Panzergenerals George S. Patton: Wie so oft ignorierte er höhere Befehle - hier den Haltebefehl Eisenhowers - und gewann so das „Wettrennen zum Rhein“. Er hatte damit nicht nur seinen britischen Rivalen Montgomery ausgestochen; es war wohl auch die Retourkutsche dafür, daß er nach Streit mit US-General Omar Bradley nicht am „D-Day“ hatte teilnehmen und mit seiner 3rd US Army erst mit 18-tägiger Verspätung in die Invasionsschlachten hatte eingreifen dürfen.

Am 07. März 1945 fiel die legendäre Brücke von Remagen als einziger befahrbarer Rheinübergang überraschenderweise intakt in amerikanische Hand und ermöglichte so die Errichtung eines ersten Brückenkopfes auf dem rechten Rheinufer. Massiver deutscher Druck auf diese Stellung zwangen jedoch die alliierte Führung, den Rheinübergang auch an anderen Punkten schnellstmöglich zu forcieren. Eigentlich sollten die Briten unter Gen.



Text: J.P.K. Lauer
Fotos:
via Rolf Zaugg



DER durfte natürlich nicht fehlen! Der Klassiker unter den US-Militärfahrzeug-Klassikern: Der legendäre Weltkriegs-Lkw GMC 2,5 t, Spitzname „Jimmy“. In der Nutzlast zwar etwas knapper 'dran als die in Deutschland und Europa damals üblichen Dreitonner, dafür gut geländegängig dank dreier Achsen und grundsätzlichem Allrad-Antrieb (den es in Deutschland nur für ein paar „Auserwählte“ gab).

Montgomery den Niederrhein bei Wesel überqueren, die US-Truppen unter Patton jedoch erst später südlich von Remagen übersetzen. Dem Vollblut-Panzergeneral Patton mißfiel aber ein solch zögerlicher Einsatz seiner 3rd und 4th Tank Division: Er wollte den Angriffsschwung seiner Panzer nutzen und noch vor „Monty“ über den Rhein (und möglichst noch vor den Russen nach Berlin). So fiel schon am 18. März 1945 Bad Kreuznach nach schwerem Beschuß kampfflos in amerikanische Hand, und die 5th US Tank Division stieß zusammen mit der 4th Tank Div. weiter auf Mainz vor.

Wehrmachtspioniere hatten aber inzwischen die Hindenburgbrücke bei Bingen gesprengt - die einzige befahrbare Rheinbrücke an diesem Abschnitt. Doch Patton hatte vorgesorgt: US-Pioniere mit Schwimmbrücken, Amphibienfahrzeugen und „Sturmboote im Einsatz!“ - hier zur Fähre gekoppelt. Ganz ähnlich mag das auch beim „Silent Crossing“ 1945 ausgesehen haben...





Oben.
So ähnlich muß das auch 1945 ausgesehen haben, als die US-Pioniere ihre Kähne für „Operation Silent Crossing“ am linken Rheinufer zu Wasser brachten.

Gebaut wurde die „Brücke von Nierstein“ durch das amerikanische 249th Engineer Battalion (Pionier-Btl.). Bei „Silent Crossing 2017“ mit von der Partie waren sogar noch ein paar US-Veteranen jener Tage, darunter Robert F. Shelton, der damals an der Pionierbrücke mitgebaut hatte! Seine Erlebnisse hat er in zwei Büchern festgehalten: „From Battlefields to Wheat Fields“ und „From Wheat Fields to Battlefields“.

Ganz rechts.
Historisches L-4 Grasshopper Foto vom US Army Brückenschlag in Nierstein, 23.03.1945.



Schlauchbooten sowie die Marine-Pioniere der (auch im Pazifik bewährten) „Sea Bee’s“ mit ihren Landungsbooten standen schon bereit...

Am 19. März 1945 stießen die Amerikaner in Volxheim noch einmal auf erbitterten Widerstand: Das letzte Panzergefecht vor den Toren Mainz' forderte etliche Tote. In Alzey starben Zivilisten, als nervös gewordene GI's auf einen bereits aufgegebenen deutschen Panzer feuerten. In Hahnheim fielen zehn Landser einer Flak-Einheit, deren Offizier die Übergabe verweigert hatte. Bei Mainz-Rais wurde ein US-Offizier Opfer eines deutschen Scharfschützen.

Allerorten lagen bei den Verteidigern die Nerven blank. In Mainz, an der Ecke Binger Str./Saarstr., starb der Fahrer eines deutschen Halbkettenfahrzeuges, das seine Kameraden nachts für einen US-Panzer gehalten hatten. In Ingelheim hängten Wehrmachtsoffiziere und SS-Leute den Volksturmführer Bendes, wegen Beseitigung einer Panzersperre. In Bingen geschah gleiches einem Offizier, der die Hindenburgbrücke angeblich zu früh hatte sprengen lassen. In Mainz-Hechtsheim wurden drei Zivilisten erschossen, weil sie leichtsinnigerweise vorzeitig die weiße Flagge gezeigt hatten. Und all das nur Tage, ja Stunden vor dem Einmarsch der Amerikaner...

Inzwischen rückten US-Truppen auf Bingen vor und begannen gg. 6.00 Uhr mit der Säuberung. Der

US-„Kähne“ in voller Fahrt.

Ganz oben.

„Hartruder!“ Zwar wissen wir heute, daß „Silent Crossing“ damals auf fast keinen Widerstand stieß - doch wäre es ernst geworden (wer konnte das im Voraus wissen?), hätten nur Schnelligkeit und Wendigkeit ihrer Boote die Sturmbootsbesatzungen vor allzugroßen Verlusten bewahren können...!

NS-Kreisleiter hatte sich nach einer großspurigen Durchhalterede per Boot abgesetzt. Kurz darauf drangen die Amerikaner in die Mainzer Vororte ein. In Bretzenheim kam es ab 7.00 Uhr zu Häuserkämpfen, eine Flakstellung wurde von US-Artillerie beschossen. Hingegen wurde Selzen um 7.30 Uhr von einem deutschen Major übergeben. An der GFZ-Kaserne erneuter deutscher Widerstand. Gegen 13.00 Uhr fiel Nackenheim.

Am rechten Rheinufer ereignete sich indessen die „Tragödie auf dem Kornsand“: Vier Männer und eine Frau aus Nierstein sowie ein Volksturmmann aus Oppenheim wurden als Regimegegner von fanatischen Nationalsozialisten auf dem Kornsand erschossen und verscharrt.

Im Morgengrauen des 21. März 1945 begannen US-Pioniere im kampflos übergebenen Undenheim direkt neben der Umgehungsstraße mit dem Bau eines Feldflugplatzes für die dann doch abgesagte „Operation Grasshopper“. Zugleich wurden die Brückenpontons nach Oppenheim gebracht und am Abend zusammen mit den Landungsbooten der US Navy am Rheinhafen zu Wasser gelassen.

Am 22. März 1945 um 5.30 Uhr stießen die Amerikaner in die Mainzer Innenstadt vor. Gegen 14.00 Uhr endete der organisierte Widerstand der Verteidiger, und gegen 16.00 Uhr war die Rheinfront in amerikanischer Hand. Damit war der Kampf um Rheinhessen zuende.





Die „Maguntia“, die hier die Jeeps übersetzt, ist zwar keine US-Fähre, vermittelt aber in ihrer altertümlichen Bauart durchaus das richtige Zeitkolorit: Die Atmosphäre stimmt!

„Silent Crossing“ läuft an!

Kurz vor Mitternacht begann mit dem Rheinübergang bei Nierstein das eigentliche Unternehmen „Silent Crossing“: Die 3rd US Army begann planmäßig um 22.00 Uhr des 22. März 1945 in Nierstein über den Rhein zu setzen. Das erste Boot mit GI's der 11th Infantry, Rifle Company „K“ landete unter Kp.-Chef 1st Lt. Irven Jacobs auf dem rechten Rheinufer. Sieben Landser, die sich ergaben, paddelten „without any escort“ - also völlig unbewacht - über den Rhein und gingen in Nierstein in Gefangenschaft!

Die „A“- und „B“-Kompanien jedoch kamen bei ihrer Landung weiter südlich, bei Oppenheim, unter starkes MG-Feuer. Erst nach halbstündigen schweren Kämpfen ergaben sich die Deutschen. Nun erst konnte hier die US-Infanterie in 200 Schlauchbooten übersetzen; sie hatte nur 20 Verwundete zu beklagen.

Am 23. März war die erste „Treadway“-Pionierbrücke fertig, kaum behindert durch das (schlecht liegende) deutsche Artilleriefeuer und die Luftangriffe durch sowohl herkömmliche Kampfflugzeuge als auch das brandneue „Mistel“-Gerät (ferngelenktes Sprengflugzeug). Am 24. März 1945 waren die zweite „Treadway“-Brücke sowie eine schwere Pontonbrücke fertig. Ein oft gezeigtes Foto zeigt einen offenbar gutgelaunten Patton, wie er von der Brücke in den Rhein pinkelt... Vom 24.-31. März 1945 überquerten nun rund 60.000 US-Fahrzeuge der 3rd US Army den Rhein auf diesen drei Brücken.

Obwohl vorsichtshalber starke Artillerieverbände mit 13 Bataillonen bereitstanden, erfolge Patton's Rheinübergang dann tatsächlich in aller Stille - daher „Silent Crossing“ - ohne die übliche und theoretisch hilfreiche, praktisch aber verräterische Artillerievorbereitung und Luftunterstützung. Der Rheinübergang bei Nierstein gilt daher in der Militärgeschichte als Musterbeispiel für einen „stillen“, fast unblutigen Flußübergang; freilich hatte dabei auch die material- und zahlenmäßig schwache deutsche Verteidigung den Amerikanern in die Hände gespielt.

Die Folgen der „Operation Silent Crossing“

„Silent Crossing“ bahnte den Weg für die amerikanische Eroberung Hessens und den weiteren Vorstoß nach Osten, ins Kerngebiet des Reiches. Aus dem Rheinbrückenkopf heraus stieß Patton über Trebur und Gustavsburg auf das durch Luftangriffe stark zerstörte Darmstadt vor, das schon am 25. März von der deutschen Garnison kampflos übergeben wurde.

Ironischerweise dank der Reichsautobahn (der A5) gelangten Patton's Panzer rasch nach Norden und nahmen am 26. März 1945 den Rhein-Main-Flughafen ein. Am Frankfurter Kreuz schwenkten sie ostwärts und verließen an der Abfahrt Frankfurt-Süd die Reichsautobahn, um am Waldstadion vorbei zum südlichen Mainufer vorzustoßen.

Die US-Kommandeure ließen an der heutigen Kennedyallee sammeln und sicherten das vom Volkssturm kampflos übergebene Sachsenhausen. Nach gescheiterter Sprengung der Wilhelmsbrücke über den Main war der Weg zur Frankfurter Innenstadt frei. Nur wenige Landser und Volkssturmmänner versuchten, an einer rasch errichteten Behelfspanzersperre auf der Brücke die Amerikaner aufzuhalten. Am 27. März rückten Pattons „Sherman“-Panzer samt Begleitinfanterie über die Stresemannallee auf die Mainbrücke zu und nahmen sie nach kurzem, aber heftigem Kampf, der beiderseits ein Dutzend Tote kostete. Am 29. März wurde Frankfurt vom alliierten Hauptquartier in Luxemburg offiziell für „befreit“ erklärt, nachdem die Amerikaner bereits am Vortage Wiesbaden und den Flugplatz Eschborn eingenommen hatten.

„Silent Crossing“: Das Resultat

Kaum vier Wochen später, am 25. April 1945, kam es zum historischen Zusammentreffen der Sowjets und Amerikaner bei Torgau an der Elbe. Der weit-sichtige Patton hatte sich mit seinem militärisch



Der US-Offizier im Stahlhelm ist „Panzer-general Patton“! Sieht er nicht (fast) wie echt aus...? Es gibt professionelle Doubles für Patton, Montgomery - „Monty“ - und McArthur, die auf keiner solchen Veranstaltung fehlen dürfen.



Der vielseitige Dodge, hier als leichter Lkw mit Pritschenaufbau (es gab ihn aber auch z.B. als „Funkkoffer“, schweren Pkw u.a.m.).



Großfähre in Fahrt.



1945 stand natürlich nicht nur ein Jeep auf einer Fähre dieses Kalibers - doch immerhin bekommt man so eine ungefähre Vorstellung vom damaligen Flußübergang.

ben rettete. Der Preis dafür war freilich die West-erweiterung der sowjetkommunistischen Einflußzone: Der Keim des Kalten Krieges, der bald aus Verbündeten Feinde machen und neue Opfer fordern sollte (Berlin-Blockade 1947, Korea-Krieg 1950-53). Ein makabres Nachspiel: Der erfolgreiche, aber kontroverse General Patton starb am 21. Dezember 1945 im Heidelberger US-Lazarett nach einem undurchsichtigen „Verkehrsunfall“... Seine Gebeine ruhen heute auf dem US-Soldatenfriedhof in Luxemburg.

Der vorderste Mann bei der gelungenen Rhein-überquerung, 1st Lt. (US-Oberleutnant) Irven Jacobs, erhielt für seine Leistung zwei hohe Auszeichnungen - Silver Cross und Bronze Star. Er diente wiederum im Koreakrieg und verstarb 1985 in seiner Heimatstadt Topeka/Kansas.

„Silent Crossing 2017“: Geschichte wird lebendig!

Diese epochalen historischen Vorgänge wieder ins kollektive Gedächtnis rufen wollte die von einem privaten Förderverein gesponsorte und organisierte Aktion „Silent Crossing 2017“.

Kern der Aktion war ein großangelegtes Treffen historischer Militärfahrzeuge. Hauptsammelpunkt war das „Lager“ am Strandbad Oppenheim, vom Freitag dem 24.03. bis Sonntag dem 26.03.2017. Daß das ernsthafte historische Interesse und nicht der Kommerz im Vordergrund stand, zeigt schon die bescheidene Teilnahmegebühr von insgesamt nur 5,- EURO pro Person für Camp und Convoyfahrt.

Denn vom Strandbad ging es am Samstag um 09.00 Uhr ab nach Nierstein. Dort wurde auf dem Parkplatz des „Best Western Hotel“ ein Zwischenhalt eingelegt, um die Gäste auf die einzelnen Fahrzeuge zu verteilen. Weiter führte der Weg zur Niersteiner Rheinpromenade, dem „Mission Target“ der ersten Etappe („Einsatzziel“: Dem Zeitkolorit zuliebe erhielten die Teilaktionen englische Namen): Mit den Gästen an Bord ging es gegen 10.00 Uhr am Denkmal vorbei zu einem ufernahen Parkplatz, wo die Fahrzeuge zonenweise nach Epochen „sortiert“ wurden: Zone 1 = Zweiter Weltkrieg; Zone 2 = Korea-/Vietnam-Krieg; Zone 3 = Fahrzeuge ab Baujahr 1975. Wer in der Zone 3 keinen Platz mehr fand, konnte sein Fahrzeug auf dem zuvor passierten regulären Parkplatz abstellen.

Gegen 13.00 Uhr begann die „Mission 2“ mit dem Verladen von 2 Jeeps auf die ex-Bundeswehr-Fähre



durchaus realistischen Ziel, noch vor den Russen in Berlin zu sein, gegen politische Widerstände pro-sowjetischer US-Regierungskreise und die zögerliche Haltung seines militärischen Vorgesetzten Eisenhower nicht durchsetzen können.

Am 08. Mai 1945 endete mit der deutschen Kapitulation der Krieg in Europa - weit früher als (für den Herbst 1945) geplant, was wohl viele Menschenle-

Quellen u.a.: Geschichtsverein Nierstein, Archiv Steinweden, <http://www.eur.army.mil/leaders/>

Unten.
Der Zivil-Oldtimer - ein alter US-Straßenkreuzer in „Olive Drab“-Anstrich - gibt einen glaubwürdigen Stabswagen der US Army ab: Solche Schlitten fuhren hohe US-Offiziere auch im wirklichen Leben.





Nur historisch geht nicht - aus praktischen Gründen müssen auch moderne, aber immerhin militärische Spezialfahrzeuge - hier das amphibische Brücken- und Übersetzfahrzeug M3 - beim „Silent Crossing 2017“ mithelfen.

am Denkmal. Etwa um die gleiche Zeit Abfahrt aller übrigen Fahrzeuge Richtung Oppenheim zur „zivilen“ Kornsandfähre. Der Convoy der „Mission 2“ fuhr um 13.00 Uhr am Denkmal ab, für Ehrengäste wurde ein Pendeldienst eingerichtet: Transport vom „Landungsstrand“ zum Kornsand-Denkmal (für das sog. Kornsand-Verbrechen, s. Historien-Teil!) und zurück. Die Teilnahme war optional (d.h. nicht verpflichtend).

Das „Target“ (Ziel) der „Mission 2“: Der „Landungsstrand“, d.h. der ehemalige US-Army-Brückenkopf am Kornsand 16 in Trebur. Am „Landungsstrand“ wurden Ehrengäste aufgenommen und zur gemeinsame Gedenkveranstaltung zum Kornsand-Gedenkstein gebracht, die gegen 14.00 Uhr begann. Eine halbe Stunde später begann der Rücktransport der Ehrengäste zum „Landungsstrand“ (wahlweise stattdessen Überfahrt mit der Kornsandfähre). Etwa gleichzeitig erfolgte die Rückfahrt der Fahrzeuge mittels Kornsandfähre zurück zum Denkmal. Um 15.00 Uhr endete die „offizielle“ Veranstaltung, und nun ergab sich für alle Teilnehmer die Gelegenheit zum gegenseitigen Kennenlernen auf dem Event-Schiff am Denkmal. Den gemütlichen Abschluß bildete ab 18.00 Uhr ein gemeinsames Abendessen im Gasthaus „Zum Rheinhof“ in Guntersblum.

Was es bei dieser Großveranstaltung an interessanten Militärfahrzeugen und sonstigem Gerät so alles zu sehen gab, können Sie nachvollziehen anhand der von uns ausgewählten Fotos vom Schauplatz des Geschehens - fast ebenso gut, als wären Sie selbst dabei gewesen! ■



Oben. Jeeps rollen von Bord: So ähnlich mag das auch 1945 ausgesehen haben - schließlich war das auch damals ein (fast) kampffloser Flußübergang! Pyrotechnisches Spektakel daher überflüssig...

Rechts. Bei „Silent Crossing 2017“ waren mehrere originale alte Willys-Jeeps zu sehen, inklusive historischer US Army-Markierungen.



Rechts 2 Fotos. Fahrzeuge auf dem Rückweg nach der Einweihung des Denkmals.

Fotos: Jolanda Studer, Florian Wildberger, Ines Titzmann, Joakim Steinweden, K.H. Diehl, Roger Verjans, Stars & Stripes

Herzlicher Dank an Rolf Zaugg, B-17 Museum Utzenstorf, Switzerland, für hilfreiche Hintergrundinfos und tolle Bilder.

Großer Andrang auf der Denkmaleinweihung. Anwesend in Nierstein waren: Brig. Gen. Phillip Jolly, German Brig. Gen. Kai Ronald Rohrschneider, Command Sgt. Maj. Sheryl Lyon.

Unten. Zwei Willys und (rechts) ein Ford M151 „Mutt“, sein nicht unumstrittener Nachfolger, dessen Beherrschung dem Fahrer einiges an Können abverlangt. Zwar kein Weltkriegs-, doch ein Vietnam-Veteran und damit inzwischen auch schon historisch!

