(Beitrag von Lutz Teistler)

Beitrag ID [post_id]

Eines Tages, und ich weiß beim besten Willen nicht mehr genau wann, erhielt ich einen Befehl zur reparaturtechnischen Sicherstellung einer „Übung“. Worum es konkret ging, sagte man mir nicht.
Also machte ich meinen Werkstatt-LO abfahrbereit, hängte den Einachs-Werkstattanhänger an den Protzenhaken und meldete mich in der Fahrdienstleitung.



Lutz Teistler – Nachweis der Typenberechtigung im Wehrdienstausweis der NVA, hier LO- LKW

Dort warteten bereits drei Kradregulierer der 9. auf mich. Wir sollten zum Wachregiment „Hugo Eberlein“ fahren und dort eine Kolonne begleiten.

Das **Wachregiment „Hugo Eberlein“**, auch **Wachregiment 2** (WR-2) war für die unmittelbare militärische Sicherung und Bewachung des Ministeriums für Nationale Verteidigung (MfNV) der DDR und viele dem Ministerium direktunterstellte Truppenteile, Einheiten, Lagereinrichtungen usw. zuständig und war in der Lambert-Horn-Kaserne Strausberg bei Berlin stationiert.[1]

Auftrag [Bearbeiten | Quelltext bearbeiten]

Das WR-2 diente der Sicherung von Anlagen und Gebäuden des MfNV in Strausberg-Nord. Bis zum Jahre 1962 wurden auch Objekte in Berlin bewacht. Dieser Truppenteil war dem MfNV direkt unterstellt. Disziplinarvorgesetzter war der Stellvertreter des Chefs des Hauptstabes für Allgemeine Aufgaben im MfNV.

Geschichte [Bearbeiten | Quelltext bearbeiten]

Das WR-2 ging 1956 aus dem Wachregiment der Hauptverwaltung Ausbildung der Kasernierten Volkspolizei hervor. Benannt war es nach dem Kommunisten Hugo Eberlein.

Wachregiment „Hugo Eberlein“
— III —



Truppenfahne

Aktiv	1956 bis 2. Oktober 1990
Staat	Deutsche Demokratische Republik
Streitkräfte	Nationale Volksarmee
Teilstreitkraft	Landstreitkräfte
Truppengattung	Infanterie
Typ	Infanterieregiment

Quelle: [Wachregiment „Hugo Eberlein“ – Wikipedia](#) Stand 10.Februar 2026

Kolonnenmarsch

Bis dahin hatte ich mir keinerlei Gedanken darüber gemacht, ich war drittes Diensthalbjahr und es war ein warmer Sommertag. Mit mir an Bord waren Ufw Loos und der Soldat Budach.
Als wir bei den „Hugos“ eintrafen, verließ gerade eine Kolonne Zugfahrzeuge mit angehängter Zwillingsflak das Objekt. Uns erwarteten fünf Achtrad-SPW, die wir begleiten sollten. Ich wollte mir nicht vorstellen, was im Pannenfall eines solchen Brummers auf uns zugekommen wäre.



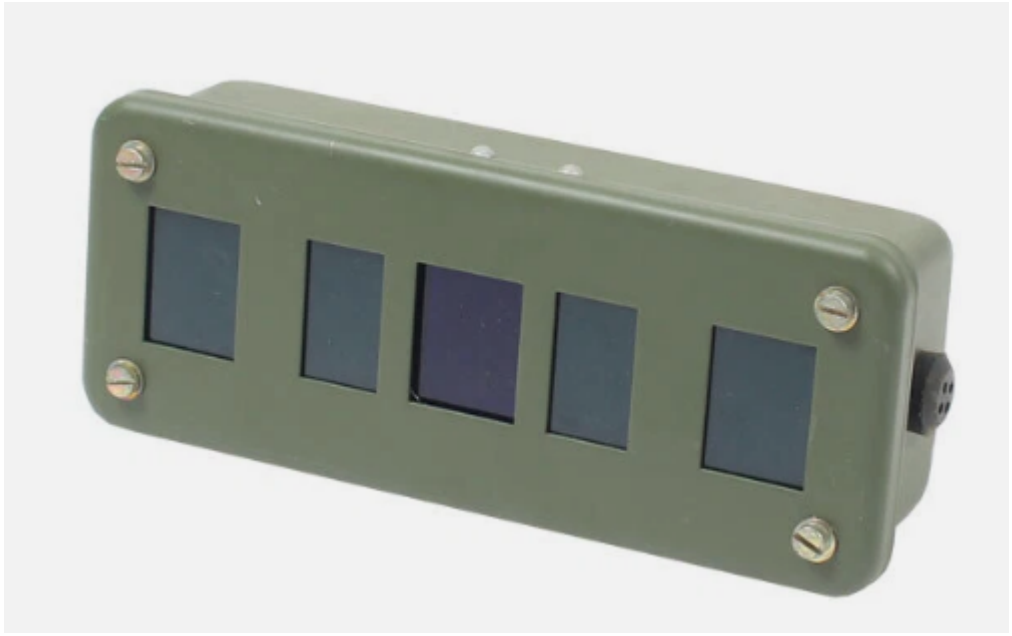
Acht-Rad SPW 60 PB, Quelle: Datei:BTR-60PB NVA.JPG – Wikipedia

---

Unsere drei Regulierer waren plötzlich verschwunden und so dackelten wir bei Kolonnenabfahrt hinter den SPW her. Die Fahrt ging über Straßen und Feldwege Richtung Niederlehme. Am späten Nachmittag begann es heftig zu regnen und hörte erst bei Dunkelheit auf. Schon vorher begannen die üblichen Mätzchen für die Wachsoldaten. Absitzen, Gas etc. Wir blieben weitgehend verschont. Bis zu einer tollen Einlage des Kolonnenführers. Quer über ein Brachfeld. Als letztes Fahrzeug hinter fünf SPW über ein Matschfeld. Da versagte selbst mein tapferer LO und schon nach noch nicht einmal 50 Metern war Zick. Das Ende vom Lied war, dass der technische Sicherstellungstrupp sichergestellt werden musste und vom letzten SPW mit der Schleppstange aus dem Schlam(m)assel gezogen wurde.

Dabei war an allen Fahrzeugen nur Tarnbeleuchtung erlaubt – das ging mir gehörig auf den Sack.
Irgendwann in der Nacht erreichten wir einen Bereitstellungsraum und konnten uns schlafen legen.

Am nächsten Morgen weckte uns das Dröhnen der SPW-Motoren.



Tarnlicht hinten



Tarnlicht vorn

Diese fuhren jetzt ohne uns weiter und unsere drei Regulierer waren plötzlich

wieder da. Sie sollten uns jetzt zum eigentlichen Zielort bringen, dem NVA-Führungsbunkergelände Streganz. Es war eine total entspannte Fahrt, die Sonne schien wieder und wir bezogen Unterstand in einem herrlichen Kiefernwald. Entfalten mussten wir nicht, da eine voll eingerichtete Werkstatt zur Verfügung stand. So spülte ich mit dem Schlauch die Spuren der Nacht vom LO und harrte der Dinge. Kurz nach Mittag bekam ich dann doch noch was zu tun.


SIL 131 Quelle: ZiL 131 picture1 (cropped) – ZIL-131 – Wikipedia

---

SIL mit Kupplungsschaden

Ein SIL 130 Tankwagen hatte einen Kupplungsschaden. Das ist prinzipiell kein Problem, russische Fahrzeuge sind ja für ihre robuste Einfachheit bekannt. Trotzdem sollte mir die Reparatur graue Haare verschaffen. Ich baute in der vorhandenen Montagegrube das Getriebe aus und nahm mir vier Soldaten als Helfer, welche das Teil mittels zweier Seile in die Grube ließen. Beim Abbau der Kupplungsdruckplatte kam mir der Rest entgegen. Platte dreimal gebrochen, Kupplungsscheibe nur noch

Einzelteile.



immer noch zu haben, aber als Nachbau – Kupplung vom SIL

Das Tolle war: Es war alles, aber auch alles an Ersatzteilen vorhanden, sogar einen Zentrierdorn konnte ich auftreiben. Gut gelaunt machte ich mich an die Arbeit. Alles schön säubern, Scheibe rein, Druckplatte rein,
zentrieren, Finger einstellen.
Dann rief ich die vier Soldaten, die mir das Getriebe mit hochhievten.

Einbau-Malheur

Schon beim Festschrauben desselben hatte ich ein ungutes Gefühl, denn es ging sehr schwer. Vorsichtshalber schraubte ich die Kardanwelle noch nicht an und ging zum Probestart ins Fahrerhaus. Der Anlasser machte lediglich ein kurzes „Klick“. Vorerst ratlos baute ich das Getriebe wieder aus, die Soldaten fragten zwar, eine Antwort konnte ich aber nicht geben. Nochmals prüfte ich die Einstellung der Druckplatte, überprüfte nochmals das – ebenfalls gewechselte – Ausrücklager am Getriebe, konnte aber zunächst keinen Grund feststellen, warum es nicht funktioniert hat. Ohne Getriebe drehte der Motor. Ziemlich hilflos fettete ich noch die Antriebswelle des Getriebes etwas ein und prüfte deren zentrischen Lauf, aber

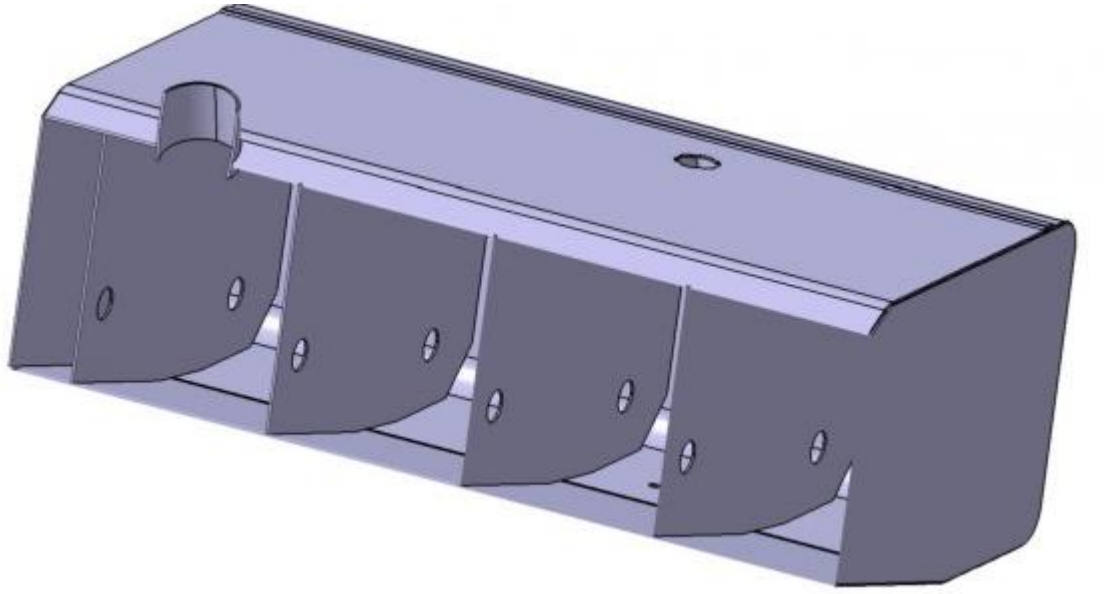
auch das war in Ordnung.
Also: Landser ran und Getriebe hoch. Anflanschen lief gut, dann ging es wieder schwer. Ich hatte eine Stinkwut und habe das Ding sofort wieder ausgebaut. Diesmal gab es schon den einen oder anderen unterdrückt zynischen Kommentar.

Ich beschloss, ganz von vorne anzufangen und demontierte die Kupplung. Die einzige Möglichkeit, etwas anders zu machen, brachte die Lösung. Ich hatte bis dato im Zivilleben Trabant, Wartburg, Multicar und Moskwitsch repariert. Bei allen diesen Fahrzeugen wird die Kupplungsscheibe mit dem Bund zum Getriebe montiert. Beim SIL war das genau andersrum – der Bund gehört Richtung Motor. Da mir alles entgegen gefallen war, konnte ich das bei der Demontage nicht feststellen.
Ich baute also alles zusammen, erklärte nunmehr auch meinen Helfern den Grund und konnte die Reparatur erfolgreich abschließen.

Probefahrt

Bei der Probefahrt gab es jedoch noch ein wenig Aufregung. Zwei der Soldaten wollten mitfahren und ab ging die Post. Nun war es jedoch so, dass der Tanker zum Zeitpunkt seiner Havarie etwa halbvoll Wasser war – was ich nicht wusste.
Das Auto fahren konnte ich, aber eine Typenberechtigung hatte ich nicht. In einer Linkskurve – das werde ich wahrscheinlich nie vergessen – schwappte die Ladung und ich hatte ordentlich zu tun, das mir unbekannte Fahrzeug auf der Straße zu halten.

Fahrphysik (Gefahr): Ohne Schwallbleche (sog. „Smooth-bore“-Tanks) schwappt das Wasser bei Brems-, Anfahr- und Kurvenmanövern stark hin und her. Dies kann zu gefährlichen Gewichtsverlagerungen führen, die das Fahrzeug destabilisieren, den Bremsweg verlängern und das Risiko des Umkippens erhöhen.



Blick in Tank mit Schwallblechen

Ich fuhr daraufhin in die nächstgelegene Schneise und ließ locker tausend Liter Wasser ab.

Belohnungsbier

Nun weiß ich nicht mehr, ob es bei Heidesee oder Prieros war – auf jeden Fall kamen wir an einem Waldrestaurant vorbei, wo wir ein Bier zischten, welches ich natürlich spendiert habe.
Über die Folgen der ganzen Sache habe ich mir zunächst keine Gedanken gemacht, aber am selben Abend hatte ich schon Bammel, dass irgendetwas herauskommt. Immerhin hatte ich nicht mehr lange bis zur Entlassung und den Soldaten hätte ich auch keinen Gefallen getan.
Ich hatte dort wirklich Glück. Wir haben den reparierten LKW abgegeben und meine beiden Begleiter (von meiner LO-Besatzung, die an diesem Tag eine andere Aufgabe hatten) haben diese Geschichte niemals erfahren. Alle anderen hielten dicht, das war wichtig.
