

ARCHIV DER ZEITZEUGEN



Autor / Herausgeber: Kurt Rosenkranz

Titel: Meine Erlebnisse als Funker bei der Kriegsmarine, in der Kriegsgefangenschaft und als Funkoffizier bei der Handelsmarine

ADZ-Nummer: 027

www.archiv-der-zeitzeugen.com

Der vorliegende Text darf gemäß der umseitigen Creative Commons-Lizenz unter Nennung des oben aufgeführten Namens / Titels verwendet werden. Die vollständige Lizenz finden Sie unter <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/de/legalcode>.

Es ist Ihnen gestattet:



das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen



Abwandlungen bzw. Bearbeitungen des Inhaltes anfertigen



Zu den folgenden Bedingungen:



Namensnennung. Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

Haftungbeschränkung

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.

Meine Erlebnisse als Funker bei der Kriegsmarine, in der Kriegsgefangenschaft und als Funkoffizier bei der Handelsmarine

von Kurt Rosenkranz

Am 1. September 1939 war der ‚unselige Krieg‘ ausgebrochen und so kam für mich auch die Zeit, da ich mit der Einberufung zur Wehrmacht rechnen musste.

Was mache ich nun als bestes daraus? Auf keinen Fall möchte ich in Russland oder sonst irgendwo ‚für Volk und Vaterland‘ verheizt werden. Sollen doch die Politiker die Fehden unter sich ausbaden! Aber so denken sicherlich sehr viele Menschen und nehmen trotzdem brav die Bürde ohne Murren auf sich.

Da ich schon immer von der Seefahrt geschwärmt habe, beschloss ich, das Beste daraus zu machen und zur Kriegsmarine zu gehen. Als ‚Nichtseemann‘ war das nur möglich, indem ich mich freiwillig meldete (musste mich allerdings für 4 Jahre verpflichten). Tat dies aber erst, als ich mich zur Musterung melden musste. Zunächst musste ich in Braunschweig und Hannover noch einige Prüfungen über mich ergehen lassen.

„Welche Laufbahn bei der Marine wollen Sie denn einschlagen?“ War die Frage des Vertreters der Kriegsmarine in Braunschweig, nachdem ich meine Prüfung bestanden hatte.

„Sie haben hier Laufbahn 1 angegeben, wollen Sie denn ewig Deck schrubben? Warum nehmen Sie nicht die Laufbahn 4, nämlich Funker? Sie haben bei der Prüfung so gut abgeschnitten, dass ich Ihnen das unbedingt empfehlen würde. Sie werden es später bestimmt nicht bereuen!“ - Und er hatte Recht!

So hatte ich nun den richtigen Weg eingeschlagen und durfte anstelle des vormilitärischen Dienstes, abends nach Feierabend unter Anleitung eines älteren Funkers ‚Hören und Geben‘ von Morsezeichen üben.

Ende März 1941 erfolgte meine Einberufung nach Wesermünde. Der Empfang war hier nicht gerade rosig und wir mussten auf dem Betonfußboden einer Turnhalle schlafen.

Das war Gott sei Dank nur für eine Nacht, dann weiter per Eisenbahn nach Breda in Holland. Da ging es gleich rund, obwohl wir noch nicht einmal unsere Uniformen hatten.

Hier herrschte ein rüder Ton und wir wurden ganz schön ‚geschliffen‘. Der Grund wurde mir auch so langsam klar, als ich erfuhr, dass die gesamte Kompanie aus Funker-Anwärtern bestand. Unsere Vorgesetzten waren wohl der Meinung, dass sie die späteren Funker erst einmal ordentlich schleifen müssten, da diese es später im Dienst besser hätten als die Kameraden an Deck.

Unser Zugführer war ein gnadenloser Schleifer, der uns jagte wie es nur eben ging. Beim kleinsten Fehler tönte er: „Dreimal um den Flackturm, marsch, marsch, der letzte läuft noch mal“. Sein Vokabular war unmöglich und meistens beleidigend. Besonders, wenn er jemanden ‚gefressen‘ hatte, war derjenige immer dran. Ich selbst gehörte zu denjenigen, da ich nicht sehr sportlich war. Es wurde für jeden Marineangehörigen ein so genanntes ‚Führungsbuch‘ geführt, das einen immer von Dienststelle zu Dienststelle begleitete, obwohl man nie wusste, was da überhaupt drin stand.

Von Breda schickte man uns nach Aurich auf die Marinenachrichtenschule. Hier hatte ich ein gewisses Plus, da es hier nicht so sehr auf ein sehr lautes „Jawoll Herr ...“ ankam und ich, was die Funkerausbildung betraf, besser voran kam als die meisten meiner Kameraden. Ein großer Teil der Auszubildenden hatte Probleme mit der Aufnahme der Morsezeichen, dem so genannten Hören. Die mussten außer den Hörstunden während der normalen Dienstzeit auch noch am ‚Abendhören‘ teilnehmen. Hiervon war ich nicht betroffen und da ich schon bald mein Ausbildungsziel erreicht hatte, hätte ich viel Freizeit gehabt, wenn meine Handschrift besser gewesen wäre und ich deswegen fleißig Schreiben üben musste.

Auch diese Zeit ging bald vorüber und wir durften uns äußern, an welchem Kommando wir interessiert wären. Ich wählte natürlich ein Kleinschiff. U-Boot kam nicht in Frage, denn dafür war ich aus gesundheitlichen Gründen nicht geeignet. Da blieben also nur noch das Vorpostenboot oder ein Minensuchboot. Beim Einsatz der VP-Boote stellte ich mir vor, dass es dort mehr Abwechslung gäbe. Also Vorpostenboot – kein militärischer Schliff mehr !

Allerdings hatte man bei der Auswahl der Kommandos eine Einteilung entsprechend des Abschneidens bei der Prüfung gemacht: Die erste Gruppe – das waren diejenigen, die nicht für den Funkdienst geeignet waren, durften über die ganze Dauer des Lehrganges eine Art ‚Arbeitsdienst‘ beim Kompaniefeldwebel (genannt Spieß) machen und wurden von diesem auch bevorzugt! Dann kamen die, die noch nicht ganz fit für den Einsatz waren: also ab zur Küstenfunkstelle.

Diejenigen, die schon etwas weiter waren, durften auf ein ‚größeres Schiff‘ und wir anderen, die bereits selbständig Funkdienst verrichten konnten, durften es sich aussuchen.

Es war der 1. Oktober 1941. Tiefe Dämmerung machte die Landschaft unkenntlich. Ich öffnete die Augen. Ach ja, ich befand mich in einem Güterzug auf dem Transport von Aurich nach Wesermünde.

„8. Vorpostenflottille“, so lautete mein neues Kommando, vom Spieß bei der Verlesung der Abkommandierungen bekannt gegeben. Ich war zufrieden, denn es war mein Wunsch gewesen, auf einem Vorpostenboot zu fahren.

Mit einem Ruck hielt der Wagen auf dem Güterbahnhof Wesermünde – Fischereihafen.

Kurzer Marsch, dann Übersetzen mit der Hafenfähre zu einem Barackenlager.

„Aha! Schon wieder neue Todeskandidaten“ drang die Stimme eines alten Obermaatens an mein Ohr. Quatsch! So schlimm würde es schon nicht werden und außerdem, Bangemachen gilt nicht!

Man hörte sehr wenig von ihnen, den Männern auf den alten, umgebauten Fischdampfern. Die meisten Männer waren ältere Reservisten, die zum Teil mit den Dampfern übernommen wurden.

Nach kurzer Anmeldung beim Wachtmeister und beim Flottillenfunkmeister, erfuhr ich dann, dass mein Boot – das schönste und neuste der Flottille – sich zur Zeit draußen befand.

Schnell vergingen auch die ersten acht Tage beim Kartoffelschälen und anderen Verlegenheitsarbeiten.

Dann, endlich war der Tag da, an dem ich mich nach Cuxhaven in Marsch setzte, wo mein so sehnlich erwarteter Dampfer eingelaufen war.

Voller Spannung betrat ich dann das Deck des ‚Pottes‘, der in Zukunft auch ‚mein Pott‘ sein würde. Wie viel anders, als die anderen, sah er doch aus! Die ‚anderen‘ waren zum Teil schon sehr alte, mit grauer Kriegsbemalung versehene und mit Waffen gespickte Fischdampfer. Schlank und modern dagegen das Vorpostenboot 801, die ‚Max Gundelach‘, und man sah dem Schiff an, dass es erst 1940 in Dienst gestellt wurde. Sein Vorgänger war hinausgefahren und mit ‚Mann und Maus‘ abgesoffen - wie man so schön sagt – also nie mehr zurückgekehrt. Ob es dem neuen ‚801‘ wohl auch so ergehen würde?

Nun aber weg mit diesen dummen Gedanken! Jetzt wurde sich erst einmal an Bord gemeldet und eine Schlafgelegenheit gesucht und getan, was sonst noch zu erledigen war.

„Funker? – Ja, die wohnen im Heizerdeck!“ Wohin ich mich dann auch mit gemischten Gefühlen, ob der neuen Umgebung, begab. Mir klang Musik entgegen, die mit dem Balg eines Akkordeons und den Saiten einer Gitarre erzeugt wurde.

Heute noch sollten wir auslaufen. Es galt, einige Dampfer zur Ems zu begleiten. Meine erste Seefahrt! Funkwache hatte ich zum Glück noch nicht, so dass ich genug Zeit hatte, den mir bisher noch unbekanntem Anblick des Meeres zu genießen. Die See war Gott sei Dank ruhig, so dass ich mich auch ganz wohl fühlte. Aber es sollte auf der Fahrt noch ganz anders kommen.

Es war Sonntag. Die Nordsee war ziemlich unruhig, womit mein Magen nicht so ganz einverstanden war. Nachher fühlte ich mich so elend, dass ich der See mein gutes Mittagessen opfern und mich in die Koje legen durfte.

Gewöhnlich hörte ich gern Musik, doch jetzt ärgerte sie mich, zumal im Radio ‚Stockfisch und Zwieback, alles schwimmt nun in der See ...‘ erklang.

Das ich mich wegen der Seekrankheit in die Koje legen durfte, gab es danach nicht mehr!

Denn meinen Dienst auf Funkwache musste ich natürlich immer ausüben, ganz gleich unter welchen Bedingungen. Für den Notfall tat es – besonders in der Anfangszeit – schließlich eine Konservendose!

Man machte sich schon so seine Gedanken, was wohl passieren könnte. Am gefürchtetsten waren die gefährlichen Minen, es gab von den ‚Dingern‘ die verschiedensten Typen:

Die altbekannten Ankerminen mit den empfindlichen ‚Hörnern‘, in denen sich die Zünder befanden und die sogar noch gefährlich waren, wenn sie sich im Sturm losgerissen hatten und an der Meeresoberfläche trieben.

Dann gab es die so genannten ‚Geräuschminen‘, die auf das Schraubengeräusch der Schiffe und nicht zu vergessen die Magnetminen, die auf den Magnetismus des Schiffes reagierten.

Als Abwehr gegen diese Dinger befanden sich längs der Bordwände, im Innern des Schiffes, elektrische Kabel, die von Zeit zu Zeit durch das Durchfahren einer bestimmten Vorrichtung (genannt ‚Schleife fahren‘) überprüft wurde.

Ja und so eine Mine konnte uns ganz unerwartet treffen. Befand man sich beim Treffer oben im Funkraum, so hatte man eine geringe Chance zum Überleben, aber wehe, man befand sich in der Freiwache unten im Schiff im Wohndeck! Besser, man dachte nicht daran.

Bei besonders akuter Minengefahr durften wir unsere Kojen unter Deck gar nicht aufsuchen und mussten versuchen, auf den harten Deckplanken am Oberdeck zu schlafen. Schließlich hatten wir unsere aufgeblasenen Schwimmwesten als ‚Kissen‘!

Mehrere Fahrten hatte ich nun schon hinter mir, wo sich außer dem Abschießen von Treibminen, Übungsschießen auf Ballons und ab und zu einmal ein Alarm, nichts besonderes ereignete. Ich hatte mich schon sehr gut an die Seefahrt gewöhnt, aber die Herbststürme

haben es mir nicht immer leicht gemacht. Es hat Momente gegeben, an denen ich alles andere lieber getan hätte, als zur See zu fahren. Aber das waren nur schwache Sekunden, die durch einen festen Willen zum Durchhalten schnell wieder verjagt wurden.

Wir lagen in Rotterdam! 10.00 h Seeklar!

„Was? Seeklar? Windstärke 9 bis 10 ist gemeldet. Aber Befehl ist Befehl!

Wir laufen aus. Nach zwei Stunden Fahrt auf der Maas haben wir die Ausfahrt Hoek van Holland erreicht. Verdammt, ist das eine Dünung! Haushohe Wellenberge kommen von der See herangerollt. Ich habe Funkwache und gebe mir Mühe, mein kurz vorher eingenommenes Mittagessen bei mir zu behalten. Die Frage ist, ob ich es schaffe, doch es klappt, und ich bin heilfroh darüber. „Aber wollen wir tatsächlich weiterfahren?“ Unseren Fischdampfern, wie auch deren Besatzungen, macht der Seegang nichts aus, aber die zum Teil schon älteren, schwer beladenen Frachter sind weniger seetüchtig. Kaum habe ich diesen Gedankengang beendet, als ich auch schon höre, dass sich ein Dampfer in Seenot befindet. Dieser Dampfer ist gestrandet und auseinander gebrochen, was bedeutet, dass er verloren ist. Um weitere Verluste zu verhindern, haben wir für diesen Tag kehrt gemacht. Wäre es nach unserem Kommandanten gegangen, wäre dieses schon früher geschehen, aber die Entscheidung liegt beim Flottillenchef, der zufällig an Bord ist.

Wir fahren Ostgeleit und sind schon einen ganzen Tag lang unterwegs, ohne dass sich etwas Besonderes ereignet. Da gibt es plötzlich, so gegen 24.00 h, Fliegeralarm. „Was ist los?“ fragen wir uns im Funkraum. Wir können nicht sehen, was draußen geschieht und haben auch keine Funkmeldung bekommen, die uns feindliche Flugzeuge gemeldet hätte. Plötzlich hören wir Motorengeräusche, sie kommen näher, und da fängt auch schon unsere Flak zu schießen an. Ich höre das gleichmäßige tak – tak - tak der 2-cm-Kanonen und zwischendurch auch die Abschüsse der 8,8-cm-Kanone, die das Boot bei jedem Abschuss erschüttert, als bekämen wir jedes Mal einen Treffer. Dann hören wir die Detonationen. „Das sind doch Bomben – eins – zwei – drei – vier – fünf – „ Noch ein paar Mal fliegt der „Tommy“ heran, ohne mit den zahlreichen Bomben, die er auf unser Gleit abwirft, auch nur einen Treffer zu landen. Ohne weitere Zwischenfälle können wir unser Geleit in seinen Bestimmungshafen führen.

Hin und wieder müssen wir im Rotterdamer Walhafen mit dem Schiff „Schleife“ fahren. Dort befindet sich eine Vorrichtung zur Überprüfung des Gegenmagnetismus als Schutz gegen E-Minen.

Seit mehreren Tagen liegen wir nun schon im Hafen. Die Herbststürme, die sich stark austoben, machen ein Auslaufen des Geleites mit den meist schon älteren, betagten Frachtern

unmöglich. Aber wieder unterwegs, ist es wunderbar anzusehen, mit welcher ungezügelter Kraft die Wellen herangerollt kommen, um sich dann mit donnerndem Getöse über unser kleines, aber stabiles Boot zu ergießen. Das Boot aber schüttelt jeden, noch so gefährlich anmutenden Brecher ab, um gleich darauf auf dem nächsten Wellenberg und dann in einem tiefen Wellental wieder aufzutauchen. „Das Heulen des Sturmes, hört es sich nicht an, als wäre die Welt voller Musik?“

In solchen Situationen ist es für den Seemann nicht leicht, seine doch so wichtige Tätigkeit zu verrichten. Mancher Fluch kommt einem über die Lippen, wenn sämtliche Gegenstände auf dem Fußboden des Funkraumes einen tollen Reigen vollführen. Ein paar, vom letzten Gelage übrig gebliebene Bierflaschen rollen im Wohndeck hin und her und lassen auch die Hohlräume unter unseren Spinden nicht aus.

Doch trotz aller Widrigkeiten muss jeder Funkspruch in der Kladde stehen und jeder abzugebende Funkspruch fehlerfrei abgegeben werden. Besonders schwer haben es die Heizer vor den Kesseln, denn es bedeutet erhebliche Schwierigkeiten, bei 45-Grad-Neigung des Schiffes Kohlen in das Feuer zu schaufeln. Auf dem Oberdeck ist der Teufel los, denn dort kommt keiner einigermaßen trocken hinüber! Auch in den Wohndecks sieht es schlimm aus: Alles, was vorher nicht ausreichend verstaut war, hat sich selbständig gemacht und poltert an Deck umher. Dem einen Heizer ist die volle Kaffeekanne in hohem Bogen in die Koje, in der er seine wohlverdiente Ruhe genießen wollte, geflogen. Der ‚Unglückliche‘ ist aber auch arm dran, hat er doch eine Koje in gleicher Höhe mit der Back (Tisch) erwischt!

Es wird allgemein behauptet, dass das Essen eine angenehme Beschäftigung ist – aber wenn man den Teller, den man vorsichtshalber nur zur Hälfte gefüllt hat, noch beim Essen in der Hand balancieren muss, wobei man selber keinerlei Halt hat, wird sogar das Essen noch zur Schwerarbeit. Doch selbst in solchen Situationen, in denen jeder über die Lippen kommende Fluch zu verzeihen ist, darf der Humor niemals verloren gehen.

Aber mit welchen Gefahren ist das Geleitzugfahren unter solchen Umständen verbunden? Da sind zunächst einmal die älteren Frachter, die so schwerer See nicht mehr standhalten können und dann die Unmenge Anker-Minen, die sich durch die Bewegung der aufgewühlten See in den, Küsten vor gelagerten Minenfeldern, losgerissen haben und die somit eine unsichtbare Gefahr für die Schifffahrt bedeuten. Kommt es aber zu einem Fliegerangriff, ist es sehr schwierig, bei den starken Schlingerbewegungen der Schiffe dem Feind in einer wirksamen Abwehr zu begegnen.

Es vergehen die unfreiwilligen Tage im Hafen unter vollständiger Ausnutzung der Stunden. Ruhe gibt es leider nicht, denn es ist jede Menge zu tun, um das Schiff klar zu halten. Die Decksleute klopfen Rost, um die so gesäuberten Schiffsteile erst zu mennigen und sie danach mit frischer, silbergrauer Ölfarbe zu überpönen. Aber nicht nur an Deck wird gearbeitet, auch in der Maschine herrscht emsige Tätigkeit. Dort wird geputzt und ebenfalls gepönt. Außerdem sind wie immer einige kleinere Reparaturen auszuführen. Eine ganz besondere Pflege kommt den Maschinenwaffen zuteil, denn da sie es sind, die im entscheidenden Augenblick – bei Feinberührung – auf keinen Fall versagen dürfen, hängt von ihnen doch das Schicksal des Geleites ab.

Aber auch die Bedienung der Waffen muss perfekt einstudiert sein und deshalb jede freie Minute, in der nicht gearbeitet werden muss, mit Geschützexerzieren an Bord ausgenutzt wird. Dabei bietet sich immer wieder das gleiche Bild: Geschützbedienungen spritzen auf ihre Geschützständen herum und schreien immer wieder ‚Schuss – Schuss – Schuss ...‘, schlagen Magazine an und ab, machen Laufwechsel und vieles mehr.

Eine bei den Matrosen unbeliebte, aber doch sehr wichtige Beschäftigung ist das Rollenexerzieren – genannt Rollenschwof. Hierbei werden abwechseln sämtliche Manöver, wie ‚Mann über Bord, Feuer im Schiff, Fliegeralarm, Ausbringen des Locksegels‘ usw., geübt. Da es dabei vor allem auf Geschwindigkeit ankommt, wird einem ganz schön warm. Doch ein Boot muss schnell zu Wasser gelassen werden können, denn im Ernstfall, wenn wirklich einmal ein Mann durch einen Brecher außenbords gespült oder durch sonst ein Missgeschick von der Seite seiner Kameraden gerissen wird, ist er auf die Hilfe der Kutterbesatzung angewiesen. In solchen Situationen muss jeder das Letzte geben, um seinen Kameraden zu retten. Auch bei Ausbruch eines Feuers, was gerade bei Feindbeschuss leicht vorkommen kann, muss jeder sofort wissen, was er zu tun hat, um den Brand schnell bekämpfen zu können. Man konnte nun denken, dass wir Funker nichts zu tun hätten, aber dem war nicht so: Es kamen laufend Berichtigungen für unsere schriftlichen Unterlagen und es war ziemlich mühsam, diese Berichtigungen einzukleben.

03.00 Uhr – Seeklar

04.00 Uhr – auslaufen?

„Wohin denn?. Ich glaube, nach Borkum.“

Ja, wir haben Borkumtörn, das heißt, wir haben zusammen mit einem Hochseeschlepper vor der Insel Borkum in Bereitschaft zu liegen, um in Not geratenen Schiffen schnellstens helfen zu können.

03.40 Uhr – Vollzähligkeitsmusterung. Wir erfahren, dass wir doch wieder Geleitschutz fahren. Die ‚Nr. 1‘ gibt noch einige Anweisungen. Auch ein paar ‚dicke Zigarren‘ sind darunter. Dann heißt es: „Klar zum Manöver, wegtreten!“

Dann, exakt 04.00 Uhr, werden die Leinen los geworfen und wir verlassen den noch schlafenden Hafen.

Nachdem ich meine soeben abgeklemmte Telefonanlage verstaut habe, gehe ich wieder zurück in die Koje, denn meine Wache beginnt erst um 08.00 Uhr. Aber an Schlafen ist nun natürlich nicht mehr zu denken. Einige Kameraden haben sich ausgerechnet vor meiner Koje niedergelassen, und bringen ihre Erlebnisse vom letzten Landgang zu Gehör. Nun bleibt mir nichts weiter übrig, als mich am Gespräche zu beteiligen. Einige von ihnen sind im Kino gewesen und streiten sich über ‚weltbewegende Themen‘, wie das Alter von Filmschauspielerinnen. Herbert und Kuddel haben sich einen Rausch angetrunken und können sich jetzt nicht darüber einigen, wer wen an Bord gebracht hat?

Erst spät abends erreichen wir die Reede von Borkum, wo wir vor Anker gehen. Der Kommandant legt sich ins Bett, nicht ohne den Befehl: „Also Funker, bei jedem Funkspruch betreffs Feinberührung der sich unterwegs befindlichen Geleite, Minentreffer eines Dampfers oder dergleichen, will ich geweckt werden!“

In dieser Nacht passiert glücklicherweise nichts, und auch der nächste Tag vergeht mit Pönen und sonstigen Beschäftigungen, ohne dass sich etwas Besonderes ereignet. Erst gegen Abend kommt plötzlich heftiger Sturm auf und es dauert auch nicht lange, bis die Hilferufe eines, draußen vom Sturm überraschten, als Positionsboot fahrender Fischlogger, zu uns gelangen. Da der Abgeber des Funkspruchs immer noch einmal wiederholen muss, dauert es eine geraume Zeit, bis der unter schwierigsten Umständen mit einer ganz geringen Sendeenergie abgegebene Funkspruch, entschlüsselt werden kann.

Weitere Funksprüche folgen, die über Standort, Lage usw. Auskunft geben. Schon bei Eingang des ersten Funkspruches stand für uns fest, dass hier unsere Hilfe von Nöten ist. Als wir uns dann mit dem Schlepper auf den Weg machen, bricht schon die Dunkelheit herein, ohne dass sich das Wetter auch nur im geringsten gebessert hat.

Plötzlich merke ich, dass wir gestoppt haben. „Der Schlepper ist leckgeschlagen und muss umkehren“ wird mir geantwortet, als ich nach dem Grund des Abstoppens frage. Verdammt, das fehlt gerade noch! Hoffentlich kann sich das in Seenot befindliche Boot so lange halten.

Aber meine Bedenken sind zum Glück umsonst gewesen. Nachdem wir noch eine Weile bei schwerer See und Mondschein, der sich in den sich brechenden Wellen fängt gefahren sind, kommt uns der Logger, der sich selbst helfen konnte, entgegen.

Noch ein paar Mal müssen wir hinaus und erst nach fast 14 Tagen erscheint unsere Ablösung. Danach schließen wir uns dem nächsten Westgeleit, Richtung Rotterdam, an.

In der letzten Zeit sind unsere Geleitwege sehr unsicher geworden, denn die ‚Tommies‘ werfen im Moment sehr viele E-Minen. Aus diesem Grund laufen jetzt vor jedem Geleit vier Minensuchboote oder ein Sperrbrecher – ein großes leeres Schiff, ein ehemaliger Frachter, der mit leeren Fässern und anderem leicht schwimmbaren Dingen beladen und daher fast unsinkbar, aber sehr gut zum Minenräumen geeignet ist - . Seine Aufgabe ist, sämtliche Minen im Fahrwasser vor dem Geleit zur Detonation zu bringen. Jetzt hört man sehr oft die Detonationen der durch den Sperrbrecher geräumten Minen. Es kommt auch vor, dass Sperrbrecher durch Minen getroffen werden und manchmal wird ein Sperrbrecher in zwei Hälften in den nächsten Hafen geschleppt.

Aber auch die Dampfer und die Vorpostenboote bleiben nicht immer von den Minen unbehelligt. Oft ist schon ein ruhig seines Weges laufender Dampfer plötzlich in die Luft geflogen.

Auch dieses Geleit sollte nicht ganz ohne Verluste bleiben. Plötzlich hörten wir in der Nacht eine sehr nahe Detonation. Einen schwedischen Dampfer, der sofort sank, hatte es erwischt. Der Anblick war schauerlich. Zuerst sahen wir die Feuersäule, darauf starke Rauchentwicklung, worauf das Schiff schnell sank. Zum Glück konnte die Besatzung fast vollständig gerettet werden.

Inzwischen ist es Winter geworden und wir stehen kurz vor dem Weihnachtsfest. Starker Seenebel macht uns jetzt immer mehr zu schaffen. Für den Geleitführer ist es ungeheuer schwer, sein Geleit zu seinem Bestimmungsort zu führen. Unter dauerndem Loten der Meerestiefe und unter Anpeilung des nächsten Peilsenders sucht unser Kommandant, der zugleich auch Geleitführer ist, den richtigen Weg zwischen Sandbänken, Wracks und Minenfeldern hindurch.

Das Typhon, das in gewissen Abständen, um das Geleit zusammenzuhalten, Signale abgibt, macht einen ohrenbetäubenden Lärm. Jedes andere Geleitfahrzeug hat zu antworten, damit der Geleitführer die Sicherheit hat, dass alle Fahrzeuge zur Stelle sind.

Gerade zwei Tage vor Weihnachten laufen wir in Rotterdam ein, um den Befehl zu erhalten, dass wir am ersten Weihnachtstag wieder auslaufen sollen. Heiligabend kommt noch ein Geleit unter Bewachung unserer anderen Halbflottille herein. Aber wie sehen die Boote aus?

Auf zwei Booten ist die Brücke völlig zerschossen. Sie sind ganz plötzlich vor Hoek van Holland durch mehrere englische Jäger überrascht und angegriffen worden. Ehe die eigenen Geschützbedienungen das Feuer erwidern konnten – sie hatten die Jäger für die eigenen ‚Focke-Wulf-Maschinen‘ gehalten – waren schon ein Toter und mehrere Verletzte zu beklagen.

Da unsere Mannschaft nicht unmittelbar von dem Unglück betroffen war, wurde es trotz der traurigen Nachricht noch ein schönes Weihnachtsfest. Alles war gut vorbereitet. Die Besatzung fand sich im Vordeck zusammen und der Kommandant hielt eine Ansprache, pries die immerwährende Einsatzbereitschaft der Mannschaft. Nach dem Absingen einiger deutscher Weihnachtslieder kommt der Weihnachtsmann den Niedergang heruntergepoltert. Zum Gaudium der ganzen Mannschaft packte er für jeden Mann der Besatzung ein kleines Päckchen aus, das nicht geöffnet werden durfte, bevor jeder den auf sein Paket geschriebenen Spruch verlesen hat. Der Funkmaat hat die Charaktere der einzelnen äußerst treffend zu Papier gebracht, und auch so mancher Streich kam so wieder an den Tag. Als ein Heizer aus Ostpreußen wegen der zutreffenden Beschreibung seiner Dienstauffassung nicht mehr weiter lesen kann, nimmt ihm der Kommandant das Schreiben aus der Hand und trägt den Text, zur Freude aller, in reinstem Ostpreußisch vor. Da auch der Alkohol nicht fehlt, steigt die Stimmung schnell an. Der Smut hat einen Punsch gebraut, der nicht ganz so ohne ist.

Bei steigendem Alkoholpegel werden Seemannslieder gesungen und auf einmal kommt mit der Sentimentalität auch das Heimweh wieder. Wer würde jetzt nicht lieber zu Hause bei seiner Familie sein? Doch auch die sehnsuchtsvollen Gedanken verfliegen schnell wieder, denn man hat sich daran gewöhnt, die Kameraden als Familie und das Vorpostenboot als Heimat anzusehen.

Der Heiligabend vergeht und am Weihnachtsmorgen wird nach altem Brauch der Weihnachtsbaum im Topp hochgezogen. Dort steht er nun als Wahrzeichen des deutschen Waldes auf der höchsten Mastspitze unseres Schiffes. Eigentlich hätten wir befehlsgemäß am ersten Weihnachtstag auslaufen müssen, doch der dichte Nebel beschert uns noch einige ruhige Weihnachtsfeiertage. Erst nach Weihnachten klärt es sich wieder auf und wir können mit einem Ostgeleit in Richtung Deutschland in See stechen.

Der strenge Winter 1941/42 ist ausgesprochen feindselig den Marine-Soldaten gegenüber: Häfen und Flussmündungen sind vereist, unser Boot ist mit einer dicken Eiskruste überzogen, die 8,8 cm auf der Back ist nur noch als bizarrer Eisklumpen auszumachen, auf dem Oberdeck muss fortwährend Sand gestreut werden und selbst im Hafen wird jeden

Morgen heißes Wasser verspritzt. Das Westgeleitfahren ist wegen Vereisung der Flusseinfahrten eingestellt worden. Unser Einsatzhafen ist jetzt Helgoland, von wo aus wir unsere Geleite zu dem norwegischen Hafen Kristiansand bringen. Hier haben wir beim Durchfahren des Skagerraks mit feindlichen U-Booten zu rechnen. Noch im Herbst waren auch Boote unserer Flottille in diesem Bereich zur U-Boot-Jagd eingesetzt worden.

Um U-Boote schon auf möglichst große Entfernung ausmachen zu können, muss dauernd das Unterwasser-Horchgerät eingeschaltet sein (Diese Vorrichtung ist an der tiefsten Stelle des Bootes untergebracht, wo sie von einem Obergefreiten mit Spezialausbildung bedient wird – bei absoluter Stille – versteht sich!). Riesige Eisfelder machen uns zu schaffen. Oft kommt es vor, dass ein ehemaliger Waljäger, der heute als Vorpostenboot mit der Bezeichnung Flakjäger eingesetzt ist, dem Geleit vorausfährt und mit seiner starken, unseren Maschinen überlegenen Kraft, das Eis aufbrechen muss.

Im Februar müssen wir plötzlich unser Nordgeleit unterbrechen. Emsige Tätigkeit entwickelt sich! Auf Helgoland, wo wir an der Mole liegen, übernehmen wir u. a. dicke Stahlrossen und Proviant für einen längeren Zeitraum. Wir fragen uns, was eigentlich los ist und einer behauptet genau zu wissen, dass wir in der Nähe der englischen Küste einen schwer beschädigten Dampfer abzuschleppen haben. So wird hin und her ‚gereest‘, aber niemand weiß, was passieren wird.

Dann kommt der Auslaufbefehl. Am nächsten Tag laufen wir den holländischen Hafen ‚Den Helder‘ an, wo wir stets auslaufbereit und funkempfangsbereit sein müssen.

Wir liegen schon den zweiten Tag in Den Helder am Pier, als wir plötzlich einen Funkspruch mit dem Kennwort für unsere Befehle, erhalten. Anscheinend handelt es sich um eine große Sache, denn wir müssen den F.T. sogar quittieren. Wieder geht das Kopfzerbrechen los, denn nur der Flottillenchef kennt den Befehl von Anfang an. Doch auch wir sollten bald erfahren, worum es geht. Wir laufen jetzt aus, und nach Erhalt weiterer Funksprüche wissen wir endlich, dass wir eine Position als Markboot besetzen müssen und dort in gewissen Abständen Peilzeichen zu senden haben. Das bedeutet Arbeit für uns Funker. Wir haben so viel Arbeit, dass wir sie zu dritt kaum schaffen können. Inzwischen wissen wir, dass schwere deutsche Einheiten im Begriff sind, den von den Engländern als ihren Kanal bezeichneten Ärmelkanal zu durchbrechen. Sie haben ihren bisherigen Einsatzhafen in Frankreich verlassen und sind nun auf dem Weg nach Norwegen. Die Vorpostenboote haben dabei die Aufgabe, ihren großen, ‚aktiven Kameraden‘ den Weg zu sichern und ihnen durch Peilzeichen die Navigation

durch die zum Teil seichten Küstengewässer und zwischen eigenen Minenfeldern hindurch, zu erleichtern.

Tagsüber hören wir Geschützdonner. Wir selbst werden aber nur von einigen feindlichen Flugzeugen angegriffen. Plötzlich, aus dem starken Dunst hervorstoßend, beharken sie uns mit ihren Bordwaffen und verschwinden dann schleunigst wieder.

Erst spät am Abend, es ist bereits dunkel, werden wir von unseren schweren Einheiten passiert. Riesigen schwarzen Gespenstern gleich schießen sie an uns vorbei und bescheren unseren kleinen Booten im Vorbeifahren - für einen kurzen Augenblick - einen Wellengang wie bei einem Sturm. Einer meint sogar, die ‚Scharnhorst‘ habe uns beinahe gerammt und hätte erst im letzten Moment beigedreht.

Als uns alle Einheiten passiert haben, bleibt für uns die Aufgabe, das durch Beschädigungen der Kreiselanlage in der Steuerei stark behinderte Torpedoboot ‚Kondor‘ zur Jade zu geleiten. Während dieses Geleites kam noch ein sehr hoher Seegang auf, der uns aber in der Durchführung unserer Aufgabe nicht hindern konnte, und nach dessen Erledigung liefen wir wieder den uns nun schon bekannten Hafen Helgoland an.

Unsere Geleitfahrten richteten sich jetzt wieder nach Norden, wobei wir Truppentransporte nach Oslo zu schaffen hatten. Bei einer dieser Fahrten erhielt ein großer Truppentransporter einen Minentreffer. Er konnte aber, nachdem die Mannschaft restlos von unseren Geleitbooten aufgenommen wurde, in den nächsten Hafen geschleppt werden.

Die jetzt langsam zurückgehende Kälte gibt uns die Möglichkeit, wieder unsere Westgeleitfahrten aufzunehmen, die wir bei Anbruch der Kältewelle abgebrochen hatten.

Der Tommy wird jetzt immer dreister und erscheint schon tagsüber in großen Verbänden.

Wir haben wieder einmal Schwein gehabt! Wieder sind wir mit einem Westgeleit unterwegs. Der vor dem Geleit laufende Sperrbrecher hat allerhand zu tun und lässt eine Mine nach der anderen hochgehen. In der Nacht wird plötzlich Fliegeralarm gegeben. Der markerschütternde Ton der Alarmhupe weckt sofort jeden noch so fest schlafenden Freiwächter, der sofort weiß, dass er sich in unmittelbarer Gefahr befindet und deshalb sofort seine Gefechtsstation aufsucht. Schon höre ich die Detonation einiger dicht neben der Bordwand hochgehender Bomben. Ein eigenartiges Schauspiel bietet sich mir, als ich das Oberdeck betrete. Mehre Leuchtkörper stehen am Himmel, einer davon direkt über unserem Boot. Natürlich sind jetzt sämtliche Dampfer beleuchtet und bieten den Angreifern ein gutes Ziel. Aber keine der Bomben, die dann noch geworfen werden, trifft. Genauso plötzlich wie der Spuk begann, verschwindet er auch wieder. Nicht immer haben wir so viel Glück. So manches Schiff ist schon durch Bomben beschädigt oder sogar versenkt worden.

Ich erinnere mich noch daran, als eine Bombe in den Laderaum eines Frachters gefallen war, aber nicht detonierte. Kurz entschlossen ging der Kommandant längsseits und fragte die Mannschaft, wer freiwillig die Bombe herausholen wolle. Er ging schließlich selbst mit zwei Männern hinüber, um die gefährliche Fracht außenbords zu befördern. Glücklicherweise ging alles gut. Die beiden Obergefreiten bekamen für den Einsatz ihres Lebens das ‚Eiserne Kreuz zweiter Klasse‘ und der Kommandant das ‚EK1‘.

Während unserer Nordgeleit-Fahrten zwischen Helgoland und Norwegen hatte ich mir eine böse Erkältung eingefangen, aus der sich eine sehr heftige Angina mit hohem Fieber entwickelte. Mein Hals wurde immer dicker und ich bekam fast keine Luft mehr. Zum Glück lagen wir gerade in Helgoland, wo mir vom dortigen Lazarett Hilfe zuteile werden konnte.

Ein paar Sanitäter holten mich dann mit einer Tragbahre von Bord. Im Lazarett stellte sich heraus, dass sich die Infektion noch auf die Nieren ausgebreitet hatte und ich nun auch gegen die Nierenentzündung behandelt werden musste. Mein Zustand besserte sich nur langsam und der Aufenthalt im Lazarett war sehr langweilig, nachdem ich aufstehen konnte, verbrachte ich die meiste Zeit damit, am Fenster zu stehen und Ausschau zu halten, ob da am Horizont nicht irgendwann ‚mein Schiff‘ auftauchte. Nach neun Wochen Aufenthalt konnte ich das Lazarett endlich wieder verlassen und mit dem alten ‚Bollermann‘ (ein ziemlich betagtes Fährschiff) nach Cuxhaven fahren, um dort wieder auf ‚801‘ einzusteigen.

Wieder an Bord, ging es im alten Trott weiter mit 4 Stunden Wache, 4 Stunden Freiwache, dann 2 Stunden Wache, 2 Stunden Freiwache. Diese Einteilung hatte den Grund, dass ein jeder von uns seine Mahlzeiten einnehmen konnte. In der Vormittags-Freiwache ‚Gemeinsames Kartoffelschälen‘. Abwechselnd hat man auch Backschaft, d. h. Essen holen und Geschirr spülen (was bei Seegang eine fast artistische Leistung war).

Die Bank, auf der die ‚Pütz‘ mit dem Spülwasser steht, ist natürlich freistehend und man bemüht sich, gleichzeitig auf den Beinen stehen zu bleiben, das Geschirr zu spülen und den Eimer zu halten. Unser ‚Meißner Porzellan‘ ging dabei selten zu Bruch, denn es konnte zwischen die sich auf der Back (Tisch) befindlichen Schlingerleisten geklemmt werden. Alles Gewohnheitssache!

Wieder einmal ein Westgeleit. Wir haben inzwischen ‚Elbe 2‘ erreicht, wo wir die schon wartenden Frachter unsere Geleites aufnehmen. Wir machen, da wir einen ‚müden alten Schlitten‘ dabei haben, nur 6 Knoten Fahrt. Um trotzdem schneller zu werden, versuchen wir

die ‚lahme Ente‘ abzuschleppen, was aber wegen der ungeeigneten Schlepplein, trotz mehrerer Versuche, nicht gelingt. Wir können natürlich keines der uns anvertrauten Fahrzeuge zurücklassen und so bestimmt eben der langsamste Frachter die Geschwindigkeit des Geleites.

Mittlerweile ist es sehr warm geworden. In den Decks summen die Ventilatoren und wer irgendwie die Möglichkeit hat, hält sich, nur mit einer Turnhose bekleidet, auf dem Oberdeck auf. Gäbe es nicht die immer gefechtsklaren Geschütze und Ausguks, die stets mit ihren Ferngläsern die Kimm absuchen, könnte man vergessen, dass wir uns mitten im Krieg befinden. Die ganze Freiwache steht mit großem Vergnügen an der Reling und beobachtet die Delfine, die das Schiff begleiten und immer wieder auftauchen, um gleich darauf wieder zu verschwinden.

Ich sitze auf Wache und empfangе schon eine ganze Weile ununterbrochen Fliegermeldungen, die größere Verbände ankündigen. Ich frage mich, was die Engländer wohl vorhaben, denn, den Funkmeldungen nach, haben sie Kurs auf uns genommen. Wir sind zur Zeit in der Deutschen Bucht auf dem Weg nach Osten. Fern am Horizont können wir die Feindflugzeuge durch unsere Ferngläser dabei beobachten, wie sie von unseren Jägern gestellt und in einen schweren Luftkampf verwickelt werden. So manch einen von ihnen sehen wir in die Tiefe stürzen.

Oft kommt es vor, dass wir einen Verband feindlicher Flugzeuge als erster deutscher Vorposten draußen auf See zu sehen bekommen. Unsere Aufgabe ist es dann, den feindlichen Verband durch Funk weiter zu melden, indem eine, mit dem speziell für die Luftwaffe bestimmten Schlüssel, verschlüsselte fl-Meldung‘ abgeben.

Manchmal geschieht es, dass feindliche Flugzeuge die Küstenstädte, hauptsächlich Wilhelmshaven, angreifen wollen. Oft werden sie daran gehindert, indem unsere Jäger sie angreifen und ihre Verbände zerschlagen.

Dieses Mal haben wir eine Sonderaufgabe. Wir begleiten einen Sperrbrecher, der die Geleitwege von den, von den Tommies geworfenen, E-Minen säubert. Eine Detonation löst die andere ab. Zum Glück sind wir nach beendeter Wache so müde und darüber hinaus noch an den Krach gewöhnt, so dass wir trotz des Lärms noch Schlaf finden können. Tagsüber sichten wir einen treibenden Gegenstand auf der Wasseroberfläche, der sich bei näherem Hinsehen als Schlauchboot entpuppt. Später sehen wir, dass sich darin einige Menschen befinden, die versuchen, uns auf sich aufmerksam zu machen. Es sind allerdings keine deutschen Kameraden, sondern abgeschossene englische Flieger. Der Sperrbrecher nimmt sie

auf, um sie später im Hafen abzuliefern. Sie sind schon tagelang auf dem Wasser getrieben, dem sicheren Tode nahe und sind nun heilfroh, auch wenn die Retter Feinde sind.

Nach diesem kleinen Zwischenfall setzen wir unsere Fahrt fort. Später verursacht die sehr nahe Detonation einer Mine eine Beschädigung der Kreiselanlage, die uns zum Einlaufen zwingt.

Während eines Ostgeleites haben wir ein merkwürdiges Erlebnis:

Der ‚Aufklärer von Dienst‘ des Feindes, der uns schon längst bekannt ist, hat unser Geleit am Nachmittag entdeckt. Wir wissen, dass wir mit einem wohl vorbereiteten Angriff des Engländers rechnen müssen, und sind deshalb sehr wachsam.

In voller Erwartung des Feindes stehen die Ausgucks, suchen mit ihren scharfen Gläsern den Horizont ab und spitzen die Ohren, um sich auch nicht das geringste Geräusch entgehen zu lassen. Endlich sind Motorengeräusche zu vernehmen. Die Flugzeuge kreisen sehr hoch. Es kommt zu einem Feuergefecht, das eine ganze Weile anhält. Der Tommy wirft unzählige Leuchtbomben auf unser Geleit. Plötzlich geschieht etwas nie da Gewesenes:

An der Wasseroberfläche tauchen auf einmal Leuchtkörper auf, die nicht verlöschen. Was ist das? Was hat das zu bedeuten? Niemand weiß es! Es wird hin und her geraten. Wir können der Sache jedoch nicht auf den Grund gehen und müssen weiter. Die Feindflugzeuge haben schon längst das weite gesucht, ohne ein Geleitfahrzeug getroffen zu haben. Als wir uns so einen Leuchtkörper aus der Nähe ansahen, stellten wir fest, dass es ähnliche, wenn auch größere, Karbidfeuer sind, wie sie in unseren Bojen leuchten. Was hat der Tommy vor? Will er uns bluffen oder will er seinen Schnellbooten das Auffinden unseres Geleites erleichtern? Im letzten Fall dürfte man den Versuch als gescheitert betrachten, denn in dieser Zeit haben sich weder feindliche Schnellboote sehen lassen, noch sind wir noch einmal von Flugzeugen angegriffen worden. Diese Karbidleuchten haben wir nie wieder gesehen und wir können daher annehmen, dass es sich um einen gescheiterten Versuch der Engländer gehandelt hat.

Nach dem Einlaufen im Hafen war es eine meiner Aufgaben, für einen Telefonanschluß zu sorgen. Manchmal musste man auch ‚Telefonwache‘ gehen, besonders dann, wenn der Kommandant an Bord war.

Ein zusätzlicher ‚Wachmann‘ fand sich ein, ein schwarzer Spitz, der bereits ‚Borderfahung‘ bei einem anderen Schiff hatte, wie man so sagt, wohl ‚achteraus gesegelt‘ war. Wir hatten viel Spaß mit ihm und er kannte auch bald jedes Besatzungsmitglied. Fremde

Marineangehörige hat er nach kurzem Anknurren an Bord gehen lassen, aber wehe, es war ein Zivilist in Arbeitskleidung (Wasseranschlußmann etc.), dann musste jemand kommen, und den Zivilisten an Bord geleiten. Wenn das Schiff schaukelte, marschierte er breitbeinig wie ein Seemann über Deck! Schlimm war es für ihn, wenn die Schießerei losging, dann sah man mit großer Geschwindigkeit eine schwarze Schwanzspitze im Niedergang zu unserem Wohndeck verschwinden. Es passierte auch schon mal, dass er das Auslaufen fast verpasste und der Kommandant noch einmal kurz anlegte (das war natürlich nur möglich, wenn sich der Flottillenchef nicht an Bord befand, was fast immer der Fall war).

Irgendwann passierte es dann doch und unser Spitz war ‚achteraus gesegelt‘. Wer weiß, welcher Bootsbesatzung er sich dann angeschlossen hat!? Spitz fuhr sehr gern Straßenbahn und man musste beim Aussteigen aufpassen, dass er mitkam!

Die englischen Schnellboote wurden immer aktiver. Sie legten sich in der Dämmerung an unseren Zwangswegen, die wir wegen der Untiefen und Wracks einhalten mussten, auf Lauer, starteten die Motoren, schossen ihre Torpedos ab, dann gaben sie Gas und verschwanden. Am Anfang gelang Ihnen leider die Überraschung und das Geleit vor uns funkte: ‚Frachter soundso und Frachter soundso wegen Minentreffer gesunken‘.

Ja, nun waren wir vorbereitet und schossen in diesem Bereich laufend Leuchtgranaten ab, um den Feind wenigstens sehen zu können. Es hieß auch, dass die Engländer sogar schon Enterversuche unternommen haben sollen. Auch wir im Funkraum waren darauf vorbereitet, indem wir unter dem Schreibtisch eine so genannte „geballte Ladung“ (mehrere miteinander verbundene Handgranaten) und auf dem Schreibtisch eine Pistole „08“ bereitliegen hatten.

Irgendein Bastler an der ‚Heimatfront‘ hatte die Idee, so eine Art Raketenabschussgerät zu bauen. Deren Geschosse bestanden aus mit ‚Leukoplast‘ zusammen gehaltenen Blechen und enthielten eine Pulverladung. Wenn die nun in der Luft auseinander flogen, kam ein Fallschirm mit einem Stück Antennendraht heraus. „Damit sollten wir nun Flugzeuge fangen!?“

Die hätten uns lieber vernünftige Kanonen geben sollen, als derartiges Spielzeug. So hatten wir eine 8,8-cm-Seelafette, mit der wir nicht auf Flugzeuge schießen konnten und einige 2-cm-Kanonen, deren Reichweiten nicht ausreichend waren. Eine dieser Spielzeugkanonen wurde irgendwann gegen eine 2-cm-Vierlingslafette ausgetauscht. Na, die wäre schon was gewesen, leider war es eine Landlafette gewesen, die das Wackeln des Schiffes brav mit machte. So gingen die Geschosse statt in Richtung Flugzeug meistens ins Wasser. Wir haben

aber trotzdem ein paar Flugzeuge abgeschossen. Natürlich hatte ich als Funker nichts mit der Schießerei zu tun, aber schließlich ging es ja um unser aller Leben, und wir saßen im wahrsten Sinne des Wortes im gleichen Boot!

Was uns fehlte und wir nie bekamen, war eine 3,7-cm-Doppellafette! Irgendwann ging es wieder in die Werft und man demontierte uns die 8,8-cm-Kanone. „Bekommen wir jetzt endlich ein ordentliches Flackgeschütz?“ – Nichts, man setzte auf den Platz der 8,8-cm-Kanone eine größere Version dieser Raketenabschussvorrichtung. (Dieses hatte wenigstens den Vorteil, dass wir damit Leuchtraketen abschießen konnten, um unseren Feind besser zu sehen.)

Das war nicht der letzte ‚Schildbürgerstreich‘. – Es ging wieder einmal in die Werft. Und was wurde gemacht? Die Werftarbeiter bauten einen großen Tank vorn an die Brückenaufbauten. Von dort führte ein Rohr am Mast hoch, das am oberen Ende etwas abgewinkelt war. Dort befand sich eine Zündvorrichtung, die mit einem größeren Akku auf dem Peildeck verbunden war. Neben dem Flammöltank befand sich eine Pumpe, die – von der Brücke gesteuert – das gefährliche Zeug im Rohr hoch drückte. Ob den ‚Erfindern‘ dieser ‚tollen Sache‘ nicht bewusst war, dass es für uns selber viel gefährlicher war als für die feindlichen Flugzeuge, die damit herunter geholt werden sollten? Wir haben damit jedenfalls kein Flugzeug abgeschossen!

Noch eine ‚Schnapsidee‘ hatte die Leitung: Gaben Sie uns sowie auch teilweise den Frachtern im Geleit, doch tatsächlich Sperrballons mit an Bord (wahrscheinlich zum besseren Auffinden der Geleite für den Feind! Unsere Gegner mögen ganz schön gelacht haben, wenn sie die Spielereien bei uns entdeckten!!!). ---

Von den versenkten Schiffen trieb immer so allerhand im Meer herum und wenn es möglich war, versuchten wir etwas davon zu bergen. Einmal war es ein Schlauchboot, wahrscheinlich von der Luftwaffe. Einmal machten wir einen ‚guten Fang‘. Es trieben mehrere große Fässer im Wasser. „Mal sehen, was da wohl drin ist?“ Unsere Leute hatten große Mühe, so ein Ding an Bord zu bekommen, da wir nicht darauf eingerichtet waren, so etwas zu bergen. Die Untersuchung ergab, dass es sich um gutes irisches ‚Guinness‘ handelte. Sicherheitshalber haben wir das Bier in Rotterdam vom Flottillenarzt untersuchen lassen, ob es auch nicht vergiftet war. Und nun konnte die Party beginnen. Wir boten unseren beiden, neben uns liegenden Booten an, sich ihren Anteil der Beute abzuholen, was sie dann auch eimerweise taten. Gerne hätten wir ja noch ein weiteres Fass von diesem köstlichen Getränk geborgen,

aber da es uns Schwierigkeiten bereitete, diese schweren 200-l-Fässer an Bord zu bekommen, nahm die Sache sehr viel Zeit in Anspruch und wir mussten doch zusammen mit dem Geleit unsere Fahrt fortsetzen. Auch wurde der Geleitführer bereits ungeduldig und forderte uns auf, umgehend dem Geleit zu folgen.

Übrigens hatten wir ein sehr kameradschaftliches Verhältnis. Unser Kommandant, der Kapitänleutnant, ein etwas älterer Handelsschiffskapitän, dem es Anfang des Krieges noch gelungen war, ein größeres Hapag-Schiff durch die Blockade zu steuern.

Er hat einige Male jemanden von der Mannschaft, der vom Stabsbootsmann zu einigen Tagen Landgangverbot ‚verdonnert‘ war, begnadigt. Landgangverbot war schlimmer als ‚Bau‘ und konnte sich bei unseren wenigen Hafentagen lange hinziehen. Man brauchte sich nur in die Nähe der Gangway stellen und ein etwas ‚bedeppertes‘ Gesicht zu ziehen, wenn der Kaleu vorbei kam. „Was ist mit Ihnen, gehen Sie nicht an Land?“ – „Herr Kaleu, ich habe vom Nr. 1 Ausgangssperre bekommen.“ – „Ach was, hauen Sie schon ab, aber machen Sie keinen Ärger!“

Einige unsere Besatzungsmitglieder kamen von der Fischerei und hatten bei uns an Bord wegen ihrer praktischen Erfahrung eine Art ‚Narrenfreiheit‘ und so mancher junge Maat wurde von Ihnen nicht ‚für voll‘ genommen. Man wusste aber auch, dass man sich voll auf sie verlassen konnte!

Wenn es bei unserem Landgang schon mal ein bisschen später wurde, passten wir immer gut auf, dass uns die Wehrmachtsstreife nicht erwischte. Notfalls zogen wir auch schon mal die Schuhe aus, so dass uns die Streife nicht hörte. Aber wir hörten sie dank ihrer lauten ‚Pinnenstiefel‘ bereits von weitem und nahmen unseren Weg durch eine Nebenstraße. Wenn sie uns doch einmal erwischten – „Welche Einheit? Wir müssen sie melden!“ Wir waren aber ziemlich sicher, dass das nichts brachte und sie sagten nur noch: „Haut bloß ab und seid ein bisschen leiser!“

Ein notwendiges Übel war das Kohlebunkern, was teilweise im ‚Handverfahren‘ geschah. Es war dann ein ‚Allemannmanöver‘, was heißt, dass die gesamte Mannschaft (auch Funker und Signaler) mitmachen mussten. Es ging ziemlich lustig dabei zu. Die Kohle wurde mit Schubkarren über die Reling hinweg an Bord gekarrt. Wir sahen hinterher aus wie die Schornsteinfeger und bekamen zum Dank vom Maschinisten alle einen Schnaps (oder auch zwei!) ---.

Die Magenschmerzen plagten mich wieder so, dass ich mich in Cuxhaven im Krankenhaus röntgen lassen musste. Man hatte dabei wohl zuviel Gips oder ähnliches als Kontrastmittel benutzt, so dass ich meinen Darm nicht normal entleeren konnte, sondern den Darminhalt mühevoll durch die Hand zerbröckeln musste. Es war ein richtiger Stein geworden.

Die guten Zeiten hatten ein Ende, als es hieß, dass unser Kommandant wegen eines Augenleidens eine Landstelle bekam. Schade! Jetzt bekamen wir einen Oberleutnant, der meinte, uns alle wohl zu ‚Supersoldaten‘ machen zu können. Wir sollten während der Hafenzeiten an der Pier exerzieren, etc. Die ganze Besatzung schaltete natürlich auf ‚stur‘ und nachdem er sich im Gefecht nicht gerade als ‚Held‘ darbot, wurde ihm sicher bewusst, dass er bei uns wohl doch ‚auf dem falschen Dampfer‘ war. Er war plötzlich wie umgewandelt, ließ uns antreten und sagte: „Hört mal zu, ihr könnt ja mal Vorschläge machen, wie wir die Hafentage anders gestalten können. Wir können z. B. in den Zoo gehen oder zum Baden usw.“ Aber aus all dem wurde natürlich nichts, außer einem Freibadbesuch, denn es gab während der Hafenzzeit genug zu tun. Dieser Kommandant wurde allerdings dann auch bald wieder abkommandiert und wir bekamen einen ziemlich jungen Leutnant. Die Folge war, dass wir unsere Funktion als Geleitführer verloren. Das bedeutete für uns Funker natürlich weniger Arbeit.

Bald darauf hieß es eines Nachts wieder einmal ‚Alarm‘ und wir waren schnell in ein Gefecht mit feindlichen Schnellbooten verwickelt. Plötzlich eine starke Erschütterung. Einer meiner Kameraden schrie: „Wir sind getroffen, schnell raus!“ und er stürmte als erster zur Tür hinaus. Ich selbst folgte als dritter. Es war stockdunkel, der Schornstein, der sich vorher gleich gegenüber der Funkraumtür befand, war verschwunden. Stattdessen war da ein schwarzes Loch, aus dem undefinierbare Geräusche an mein Ohr gelangten. Jetzt gut überlegen! Springe ich zur Backbordseite oder zur Steuerbordseite? Steuerbords lagen die uns beschießenden feindlichen Schnellboote. Also zur Backbordseite. Ich versuchte weg zu schwimmen, aber dafür war es zu spät, denn der Sog des sinkenden Schiffes hatte mich schon im Griff und es ging rapide abwärts. Irgendetwas behinderte mich und ich musste sehen, davon frei zu kommen. Ist das nun der Seemannstod, den ich jetzt vor mir hatte?? Was konnte ich tun, um das zu verhindern? Ach ja, ich hatte doch die Schwimmweste an, die aber ohne Luftfüllung war. ‚Gott sei Dank‘ befand sich daran ein kleines Pressluftfläschchen und es gelang mir nach Überwindung der Sicherungspombe, das Ding aufzudrehen. Meine Luft reichte nun gerade, um die Meeresoberfläche zu erreichen. Oben angekommen, sah ich dort mehrere meiner Kameraden, von denen sich einige auf ein kieloben treibendes, defektes

Rettungsboot gerettet hatten. Wir zogen es nun vor, uns doch wieder in das Wasser rutschen zu lassen, denn um uns herum flogen noch immer die Geschosse des Feindes. Dieses zerstörte Rettungsboot war alles, was von den Rettungsmitteln noch übrig geblieben war.

Dabei hatten wir neben den beiden Rettungsbooten auch noch zahlreiche Rettungsflöße aus Kork, die so auf dem Schiff gelagert waren, dass sie bei sinkendem Schiff automatisch nach oben frei schwammen. Aber es gab ja gar kein sinkendes Schiff mehr, nur noch Schiffstrümmer! Das vordere Viertel des Schiffes hatte noch etwas länger gehalten, so dass sich die dort befindlichen Kameraden noch retten konnten. Und das, obwohl sich im Vorschiff die Munitionslast befand. Aber auch dieser Teil des Bootes versank dann schnell und man sah vom Schiff nur noch die Stabantenne an der Mastspitze aus dem Wasser ragen!

Nicht so viel Glück hatten die Leute – einschließlich unseres jungen Kommandanten – die sich auf dem Peildeck befanden. Ich bin sicher, sie wären nicht umgekommen, hätte man nicht den Tank mit dem Flammöl vorn an die Brückenaufbauten gebaut. So war doch anzunehmen, dass neben den beiden Torpedos, die uns als Parallelläufer trafen, auch noch das Flammöl explodierte. Aber das sind meine Vermutungen logischen Denkens. Leider gibt es keinen lebenden Zeugen!

Nach etwa einer Stunde kam unser ‚Knochensammler‘, das einzige Motorrettungsboot der Halbflottille, und fischte uns Schiffbrüchigen auf. Wir wurden dann in Den Helder abgesetzt, notdürftig eingekleidet und von dort zum Stützpunkt Ehrensbergerlager in Wesermünde gebracht.

Der Dienstälteste unseres geretteten ‚Haufens‘, unser Stabsbootsmann, machte nun Meldung beim Flottillenchef und beantragte für die Überlebenden die üblichen, in diesem Falle fälligen Auszeichnungen. So beantragte er für alle, die noch kein EK II hatten, das EK II und für alle, die das Minensucherabzeichen noch nicht besaßen, diese Auszeichnung. Die Antwort des Flottillenchefs: „Was wollen Sie denn, der Schiffsuntergang war doch keine Heldentat, als abgelehnt!“

Dabei hatte er selbst für nur gelegentliches Mitfahren im Geleit das ‚Deutsche Kreuz in Gold‘ bekommen. Laut Wehrmachtsbericht vom 25. Juli wurde immerhin ein Schnellboot versenkt und fünf in Brand geschossen, während mehrere Boote beschädigt wurden! Aber das war in den Augen unseren Chefs keine Heldentat.

„Bitte, bitte, Kurt, was habt ihr mit meinem Freddi gemacht?!“ – So lautet die Wehklage einer gerade zur Kriegerwitwe gewordenen, ganz frisch verheirateten jungen Frau.

Das war die Reaktion auf den Brief, in dem ich der Frau meines befreundeten Kameraden von seinen ‚Heldentod‘ berichtete – Sie wird doch nicht etwa an eine Schuld an seinem Tod meinerseits glauben? – Dabei hatte Freddi eine größere Chance für ein Davonkommen als ich. Hat Freddi doch vor mir, und zwar als Ersten von uns Vieren, den Funkraum verlassen. Es war stockfinstere Nacht und ich habe nach dem Verlassen des Funkraumes keinen meiner Funkerkameraden mehr gesehen. Es ging alles sehr schnell. Es war wichtig, dass man die Nerven behielt, nicht in Panik geriet und gut überlegte, was zu tun sei!

Vielleicht ist er irgendwo an den Schiffstrümmern hängen geblieben? Aber niemand kann wissen, was mit ihm geschah. Der Sog des vollaufenden Schiffwracks war sehr heftig und es war sehr schwer, dagegen anzukommen. Möglich ist auch, dass er es in der Aufregung nicht gepackt hat, seine Schwimmweste mit Luft zu füllen (?!).

Ich erinnere mich noch an die Tage, als seine Frau Freddi an Bord besucht hat und wir einige Stunden beisammen verbracht haben. Beide waren sehr sympathisch und immer vergnügt. – Traurig! Wie kann man so einen Menschen nun trösten?

Immer wieder, auch noch heute, gehen mir die Gedanken an diesen Schiffsuntergang durch den Kopf und ich zermartere mir das Gehirn, wie viel Kameraden könnten sich bei dem Angriff wohl auf dem Peildeck befunden haben? Waren es zehn Mann einschl. Bootskommandant? Auf jeden Fall waren sie weiter von den beiden detonierenden Torpedos entfernt, als wir im Funkraum. So komme ich immer wieder zu der Annahme, dass das explodierende Flammöl an der Vorderkante der Brückenaufbauten alle Kameraden auf dem Peildeck tötete. Wir im Funkraum waren dadurch geschützt, dass sich zwischen der ‚Funkbude‘ und dem Flammöl das Ruderhaus und die Kommandantenkabine befanden. Ich spürte eine starke Erschütterung, so als käme mir der Funkraumboden von unten entgegen.

Jetzt fällt mir noch ein: Später, bei der Rettungsaktion, war ich daran beteiligt, einem Kameraden bei der Übernahme auf das uns rettende Vorpostenboot zu helfen. Ich hatte eins seiner Beine zu fassen bekommen. Oh weh, das Bein war lose, also gebrochen! Es war einer vom Maschinenpersonal (es muss ihn wohl am Oberdeck beim Transport von Munition erwischt haben?!).

Nun etwas zum Seemannsaberglauben:

Wir waren mit einem Westgeleit unterwegs. Es war Sonntag und es waren einige, die an Oberdeck die schöne Sonne genossen. Plötzlich sagte einer der Kameraden: „Schaut doch mal nach oben zur Mastspitze, die Position von drei Möwen, eine Möwe in der Mitte auf dem Topp und je eine Möwe an jedem Ende der Rah. Das ist laut Seemanns-Aberglauben ein

schlechtes Omen!“ - -- Außerdem lief kein Seemann mit seinem Schiff am Freitag aus, was auch als Unheil bringend betrachtet wurde.

So, und nun hatte uns in der Nacht von Sonntag auf Montag das Schicksal ereilt!?!?

Wir hatten eine ganze Reihe von Verwundeten. Wie viel es waren, weiß ich nicht, denn sie wurden gleich nach der Anlandung in Den Helder zum Lazarett abtransportiert und wir hatten hinterher keinen Kontakt mehr mit ihnen. Das Leben (und der Krieg) gingen eben weiter!

Abends trafen wir ‚Überlebenden‘ uns immer in unserer Stammkneipe im Alten Hafen. Von dort zum Stützpunkt Ehrensberger-Lager war es ein weiter Weg, denn die Barkasse, die zwischen Fischhalle 10 und unseren Unterkünften in den Baracken des Lagers (benannt nach dem mit dem ersten VP801 untergegangenen Flottillenchef Ehrensberger) verkehrte leider nur am Tage und so mussten wir den langen Weg über die Schleuse nehmen. Wir leisteten uns meistens eine Kutsche, da keine Taxen mehr fuhren. Es war ja Krieg! Die seemännischen Kameraden ‚gammelten‘ mehr oder weniger im Lager herum, während ich mich um frisch von der Seefahrtsschule gekommene Funkermatrosen kümmerte, die für den Dienst auf VP-Booten noch ein bisschen Nachhilfe brauchten. Es wurde dort nur empfangen und ein etwas älterer Funkmeister hatte die Oberaufsicht. Eines Abends, als ich mich normalerweise schon auf den Rückweg zum Lager machen musste, überredeten mich meine Kameraden doch noch dazubleiben – es wäre doch gerade so gemütlich (!)

Ich rief daraufhin den Nachwuchsfunkgast, der mit mir die Wache hatte, an und fragte ihn, ob alles in Ordnung sei und ob er klar käme. Dem war aber leider nicht so, wie sich später herausstellte. Irgendwann hatte der Funkmeister mal reingeschaut und war erstaunt, dass der Funkgast allein dasaß. „Mit wem haben Sie denn Wache?“ „Mit FK.Obergefreiten Rosenkranz, der ist an Land und hat angerufen, dass er später kommt!“ - Der Trottel hätte doch nur zu sagen brauchen, dass ich zur Toilette gegangen bin oder mir eben mal eine Stulle holte. So hätte es viele Ausreden geben können, die auf jeden Fall akzeptiert worden wären und die Sache wäre erledigt gewesen. – Immerhin war der Funkmeister ein toleranter, netter Kerl! Natürlich musste ich am nächsten Tag zum Rapport beim Oberfunkmeister, der mir ‚gnädig‘ gesonnen war und mir lediglich eine Standpauke hielt. Kein Arrest!

Ich musste nun ein paar Tage den Funker F. ablösen, der wieder einmal auf Funkwache eingeschlafen war und ein paar Tage ‚Bau‘ bekommen hatte.

Ich fuhr also nach Hamburg, wo das Boot 805 irgendwo liegen sollte. Die Suche nach VP805 war gar nicht so einfach, zumal ganz Hamburg nach dem schweren Luftangriff in Trümmern

lag. Na, in Harburg wurde ich dann nach langem Suchen fündig. Ich machte einige Fahrten mit 805.

Als ich wieder im Stützpunkt war, kam die Nachricht, dass mein Bruder, der inzwischen auch einberufen war, in Russland schwer verwundet worden ist. Man hat sein linkes Bein amputieren müssen. Und das war besonders schlimm, da er ja Landwirt war. Ich bekam ein paar Tage Sonderurlaub, um ihn in Rostock im Lazarett besuchen zu können.

Für mich etwas überraschend, kam im Herbst 1943 die Abkommandierung nach Bordeaux auf einen Hochseeschlepper, den ich als Stationsleiter übernehmen sollte.

Man gab mir noch den Fk.Gefr.H. mit, die nötigen Marschpapiere und sonst nur die Order, dass ich die Funkstation auf dem französischen Hochseeschlepper namens ‚Abeille 22‘ übernehmen sollte. Also in den Zug gesetzt und auf nach Südfrankreich.

Bei der ‚Abeille 22‘ handelte es sich um einen älteren Hochseeschlepper und ich fand ihn außerhalb von Bordeaux in der Gironde. An Bord empfing mich als Kommandant ein Steuermann (Feldwebel) mit den Worten: „Funker sind Sie? Ich habe keine Funker beantragt, aber Sie können mit an Deck arbeiten! An Deck kann ich noch Leute gebrauchen.“ Ich dachte, ich höre nicht recht und antwortete ihm: „Wir sind Funker und werden auf keinen Fall an Deck arbeiten!“ Und so gab er klein bei. Vielleicht hat ihm mein Minensucherabzeichen imponiert?! Als ich mir die Funkbude ansah, bekam ich den nächsten Schreck: Außer einem Sender und Empfänger und einer Schreibmaschine war nichts da, nicht einmal eine Wachuhr. Wer weiß, was die Führung wohl mit dem Schlepper vorhatte. Mir blieb als weiter nichts übrig, als alles zu tun, um die Funkstation einsatzbereit zu machen. Ich schrieb also eine Anforderung der benötigten Sachen, ging mit der Liste zum Verwaltungsoffizier und bekam erst einmal den größten Teil gestrichen, dann holte ich mir die nicht gestrichenen Dinge aus dem Lager ab. Alles nicht Genehmigte schrieb ich wieder auf eine neue Anforderungsliste; damit wieder zum Verwaltungsoffizier, der wiederum einen Teil strich. Diese Prozedur ging nun so weiter, bis ich alles zusammen hatte. Nun fehlten mir nur noch Schlüsselmittel. Ansonsten hatte ich so meine Beschäftigung mit den ‚Botengängen‘ zur Dienststelle, der Hafenkommantur. Unter anderem holte ich die Post und den Wehrsold für die ganze Besatzung ab.

„So, was mache ich nun mit dem Fk.Gefr.H.? Das entscheidet am besten der MNO (Marine-Nachrichtenoffizier) in der Küstenfunkstelle Rojan. Ich musste sowieso wegen der Schlüsselmittel mit dem Herrn reden. Also fuhr ich mit der Bahn nach Rojan. Ich hatte somit die Anforderungsunterlagen für den so genannten ‚Werftschlüssel‘, den ich bei der

entsprechenden Dienststelle in Paris abholen konnte. Gleichzeitig hatte ich das Problem mit ‚H‘ gelöst. Der durfte sich von nun an in Rojan ‚weiterbilden‘.

Ich reiste also mit der Bahn nach Paris, wo ich ‚meinen Schlüssel‘ bekam. Zurück in Bordeaux erfuhr ich, dass die ‚Abeille 22‘ in San Jean de Luz (am Fuß der Pyrenäen) lag. Wo nun übernachten? Es gab eine Wehrmachts-Übernachtungsstelle für durchreisende Soldaten. Sehr primitiv und nicht empfehlenswert! Am nächsten Tag war die Abeille noch nicht zurück und ich ließ mir etwas anderes einfallen. In Bordeaux waren die ‚leichten Mädchen‘ sehr ordentlich und sauber und stehen streng unter Wehrmachtskontrolle. Also was sollte es! Bordeaux war sicherer als beispielsweise Rotterdam. Auch wenn in diesem so genannten ‚Rotspanierviertel‘ große Schilder mit der Aufschrift ‚Für Wehrmacht und Wehrmachtsgefolge verboten‘ hingen. Ich habe jedenfalls gut geschlafen – mit einer Aktentasche voller Papiere unter dem Bett.

Der Schlepper hatte immer einen eingedrückten Steven. So auch wieder einmal, als ich dort einstieg. Unser Steuermann bekam eben den Schlepper nicht in den Griff und war immer unsicher. Was hatte der Mann bloß im Zivilleben gemacht? Sicher nicht einen Schlepper gesteuert. Vielleicht war er Fischdampfer gefahren? Sicher war es auch nicht so einfach, mit einem Hochseeschlepper größere Schiffe im Hafen zu manövrieren! Wir waren jedenfalls ein paar Mal, als die Sache brenzlich wurde, vorbereitet, außenbords zu springen. Der einzige, der immer Blessuren davon trug, war der Schlepper. So krachte er beim Verlassen der Werft, nach vollbrachter Reparatur des Schadens, gleich gegenüber an die Kaimauer, und so war der gleiche ‚krumme Steven‘ wieder da. ----

Es gab natürlich auch längere Abschleppmanöver, wie nach La Rochelle oder Arcachon usw. So mussten wir einmal einen Zerstörer, der beim Übungsmanöver bei strahlendem Sonnenschein mit einem Torpedoboot zusammen gestoßen war, nach Bordeaux einschleppen. Wie sie die Kollision angestellt haben, war uns auch rätselhaft!

Was auch noch unsere ‚Arbeit‘ war, war das Scheibenschleppen. Hierbei schossen die aktiven Kriegsschiffe auf eine Scheibe, die von uns mittels einer langen, von Korkscheiben getragenen Drahtleine, gezogen wurde. Solche Aufträge kamen meist ganz plötzlich und unerwartet. Mir passierte es einige Male, als ich von einem Dienstweg zurückkam, dass die Abeille nicht mehr an dem Liegeplatz lag, an dem ich sie verlassen hatte. Nun musste ich mich erst wieder bei der Hafenkommendantur erkundigen, wo ich die Abeille 22 wieder finden konnte. Auf diese Art lernte ich so langsam den gesamten Hafen kennen. Ich bin dabei so manchen Kilometer marschiert, denn es gab nur wenige Plätze, die ich mit der Straßenbahn erreichen konnte.

Wir hatten auch eine 2-cm-Schnellfeuerkanone an Bord, die von einer Bordflackeinheit, die bei uns abgestellt war, bedient wurde. Ein ziemlich wichtiger Mann an Bord war unser ‚Signäler‘. Da der noch sehr jung war, wurde er vom Steuermann gern ausgenutzt. Ja, man kann sogar sagen, schikaniert. Der ‚Bengel‘ tat mir leid und so habe ich ihn öfter mal an dem Morsescheinwerfer abgelöst und habe ihm gesagt: „Leg dich man erst mal in die Koje und ruh‘ dich aus!“ Was dem Steuermann gar nicht so recht war.

1944 erfuhren wir dann vom Anschlag auf Hitler. Na, es hat ja nicht geklappt, aber dafür durften wir von nun an nicht mehr mit dem militärischen Gruß ‚Hand an die Mütze‘ grüßen, sondern nur noch mit der ausgestreckten Hand (den Hitlergruss). Na fein, dann vermeiden wir eben das Grüßen!!!

In Bordeaux gab es zwei Soldatenheime. In dem einen spielte sogar eine Militärkapelle (vom Heer), weshalb es dort auch etwas teurer war. Um mit unserem Geld, das wir monatlich von zu Hause geschickt bekamen, über die Runden zu kommen, hatten wir folgendes Procedere aufgewandt: Unseren abendlichen Landgang starteten wir, indem wir in den ersten besten Weinladen gingen, jeder von uns eine Flasche Sekt kaufte, mit der wir es uns in Ermangelung komfortabler Sitzgelegenheiten auf Weinfässern bequem machten. Mit der so gewonnenen ‚Grundlage‘ machten wir uns auf den Weg zu einem der Soldatenheime, wo immer noch etwas los war. Wenn nicht, dann gab es ja noch das andere Soldatenheim. Leider waren die Soldatenheime etwas weit auseinander. Einmal haben wir, da die Straßenbahnen leider immer überfüllt waren, es versucht den Franzosen nachzumachen und uns hinten auf die Anhängerkupplung gestellt. Dieses aber haben wir nur einmal versucht, denn ein Flic hatte das gesehen und kam nun pfeifend hinter uns her gerannt und erklärte uns, dass so was verboten sei?! Na, denn eben nicht – wir sind ja hier nur ‚Gäste‘.

Einmal meinte ich genug zu haben und verließ also allein meine Kameraden in Richtung unserer guten alten ‚Abeille 22‘. Ei, was geht denn da vor mir für eine, sich um die korrekte Vertikale bemühende Gestalt? „Na Kumpel, wo willst Du denn hin?“ – „Zzzum Torpedoboot vvvier und zwanzig. Ich kann den Pott einfach nicht wieder finden – heute Morgen war er noch da!“ „Komm, vertrau Dich mir an, in glaube, ich weiß, wo der Kahn liegt.“ Bautz..., die Erde hat doch eine noch größere Anziehungskraft. Jetzt lagen wir erst einmal alle Beide lang!!! Eh, so kann es aber nicht weiter gehen, denn schließlich sehnte ich mich so langsam nach meiner gemütlichen Koje.

Irgendwann kam die Gangway des Torpedobootes in Sicht und es gelang uns sogar, ‚fast‘ unauffällig an Bord zu gelangen. Oh weh, jetzt kommt gleich das große Donnerwetter. Es ist ja eigentlich ein richtiges Kriegsschiff und kein Hochseeschlepper. Zu meinem Erstaunen machte der UvD überhaupt kein ‚Theater‘. Sollte ich hier etwa eine Art ‚Narrenfreiheit‘ haben? Vielleicht habe ich aber auch mit einem ‚passenden Spruch‘ für Heiterkeit gesorgt?!

Es war eine sehr schöne Gegend: Am Ufer der Gironde die Weinberge, dazwischen kleine, idyllische Weindörfer usw. Nur selten legten wir da irgendwann einmal an, bis auf das eine Mal, als wir einen Tanker vom Pouillac-Ölhafen abholen sollten. Wir hatten gerade an dem Tanker festgemacht, da sahen wir einen ‚Schwarm‘ Bomber auf uns zukommen. Da unsere Maschine noch lief, waren wir in der Lage, umgehend abzulegen und in die Gironde auszuweichen. So passierte uns selbst nichts, während sämtliche Öltanks in Flammen standen und alle an der Pier liegenden Schiffe, wie auch die ‚Dresden‘ von der HAPAG und unser Tanker getroffen wurden. Die Dresden war ausgebrannt und der Tanker hatte so eine Schlagseite, dass es unmöglich war, da an Bord zu gehen.

Inzwischen war im Norden die Invasion der Alliierten gelungen und bei uns im Süden machte sich der Widerstand, besonders der kommunistische Maquis, breit. Es gab auch im Hafen von Bordeaux eine Schießerei, bei der auch unsere 2-cm-Kanone beteiligt war. Der Anlass war die Sprengung eines Munitionslagers in einer Lagerhalle ganz in unserer Nähe. Unser Schlepper bekam einen Stoß, als sei er getroffen worden.

An der Pier lagen eine Reihe größerer deutscher Frachter, sogen. ‚Japanfrachter‘, die als Blockadebrecher versucht hatten, trotz der kriegsbedingten Blockade der Alliierten, nach Japan durchzukommen.

Eine, die ‚Orsono‘, war als letztes Schiff noch beladen mit allen möglichen Waren, u. a. Tee, durchgekommen. Die Schiffe lagen voll beladen mit u. a. optischen Geräten, bereit zum Auslaufen, was natürlich nicht mehr gelang. Im Hafen lag ein Passagierdampfer als Lazarettenschiff, die ‚Usaramo‘ der Woermann-Linie, die laut Abmachung mit dem Feind, freie Fahrt nach Deutschland haben sollte. Die Standortführung wollte nun sehr schlau sein und das Schiff statt mit Kranken mit Offizieren füllen. Klar, dass der Feind davon erfuhr und so wurde nichts daraus. So wurde die Usaramo, zusammen mit den anderen Schiffen, in der Hafeneinfahrt von Bordeaux versenkt, um damit die Übernahme des Hafens durch den Feind zu erschweren.

So hieß es, sämtliche Schiffe in die Hafeneinfahrt zu schaffen, wo so von Pionieren gesprengt wurden. Da die Besatzungen der Hafenschlepper, überwiegend dienstverpflichtete Holländer,

sich weigerten, mussten wir einen dieser Schlepper mit übernehmen. Die Abeille-22-Besatzung wurde aufgeteilt und auch ich musste mich in diesem Falle als ‚Decksmann‘ betätigen.

Am frühen Morgen ging es dann los – zu Fuß in Richtung Deutschland! Da wir gehen mussten, konnten wir nur ganz wenig Gepäck mitnehmen, während die ‚Glücklichen‘, die ein Fahrzeug ergattert hatten (vorwiegend Offiziere), uns überholten.

Diese Rückzug-Kolonne war endlos und bestand aus tausenden von beteiligten Soldaten vom Heer, Kriegsmarine, Organisation Todd (so genannte Arbeitssoldaten), Zoll usw.

Die Oberste Führung hatte General Elster. Es hieß, dass wir bis zu einem bestimmten Termin die Loire erreichen mussten, wo für uns ein ‚Brückenkopf‘ freigehalten würde. Am ersten Tag wurden nun gleich 30 km zurückgelegt, obwohl die große Masse so lange Märsche gar nicht gewohnt war und viele der Marschierer Blasen an den Füßen hatten. Na, wunderbar: in Bordeaux wurde ein ganzes Schiff mit neuen deutschen Fahrrädern versenkt! Eine tolle Organisation!

Als Kompaniechef hatten wir einen Oberleutnant vom ‚Hüst‘ Bordeaux (eine Art Kriegsmarine-Polizei). Nachdem wir bereits einige Tage unterwegs waren, erlaubte unser Kompaniechef endlich, dass wir ein paar Wagen für unser Gepäck und die Fußkranken requirieren durften. Da ich in unserer Gruppe der einzige war, der etwas Französisch konnte, oblag es mir, mit einigen Leuten von Bauern zu Bauern zu gehen und nach Pferden und Wagen Ausschau zu halten. Die armen Leute hatten ja selbst nicht mehr viel und so nahmen wir dem einen Bauer den Wagen ab und seinem Nachbarn das Pferd. Sie bekamen von mir einen so genannten ‚Requirierschein‘, den sie bei der nächsten deutschen Kommandantur einlösen konnten. Na ja, es war eben noch Krieg, unter dem wir alle litten!

Die Wagen waren zweirädrige französische Karren, die von einem Pferd gezogen wurden.

Wir ‚schmückten‘ sie zur Tarnung mit irgendwelchem Grünzeug. Obwohl ich aus der Landwirtschaft stamme, hatte ich nie mit Pferden zutun, deshalb gab ich die ersten beiden Wagen jeweils an einen Kameraden weiter. Nun war ich immer noch Marschierer und ich entschloss mich, den nächsten Wagen selbst zu steuern. Wir waren gerade dabei, den Wagen zu ‚schmücken‘, da kam der Oberleutnant angerannt: „Ich hatte doch befohlen, dass keine Gespanne mehr requiriert werden sollen! Wer ist dafür verantwortlich, sofort zurückbringen!“

Wir brachten also Pferd und Wagen ihren Eigentümern zurück, die sich natürlich sehr gefreut haben. Was nun? Wir waren schließlich lange genug marschiert. Ich wollte versuchen, ein

Fahrrad aufzutreiben. Ich ging also durch die Straßen der Stadt und hielt die Augen offen. Da, in einem Hausdurchgang wurde ich fündig. Den Besitzer gesucht, der sagte: „Das Fahrrad gebe ich nicht her.“ – „Ich gebe Ihnen 1000 Franc, das ist ein reeller Preis, der nächste, der kommt, wird es Ihnen sicherlich einfach wegnehmen!“ – Gut, voller Stolz fuhr ich zum Sammelpunkt zurück. Da war noch ein ‚Radfahrer‘, ein etwas älterer Feldweibel von der Hüst. Wir beide beschlossen, uns darum zu kümmern, dass die Kolonne beisammen blieb, besonders, da wir nur noch nachts unterwegs sein konnten. Alles, was sich tagsüber sehen ließ, wurde zusammengeschossen bzw. gebombt!

Das müssen wohl die gewesen sein, die sich bereits vor uns auf den Weg gemacht hatten. Die Straßen lagen voll zerschossener Fahrzeuge (das waren die schon am weitesten in Richtung Norden vorangekommenen), dann aber kamen die Pferdefuhrwerke, deren tote Pferdekadaver überall herum lagen.

Also hieß es, besonders vorsichtig und aufmerksam zu sein. Der Feldweibel sagte zur mir: „Wir halten am besten immer einen kleinen Abstand zur Kolonne, da sind wir am sichersten!“ Abwechselnd sind wir dann an der Kolonne entlang nach vorn gefahren und haben die, die einen zu großen Abstand hielten, aufgefordert, besser aufzuschließen. So lief das ganz gut. Angegriffen wurden wir auch schon mal, wenn wir es nicht geschafft hatten, bei Tagesanbruch rechtzeitig von der Straße zu verschwinden. Nachdem wir herausgefunden hatten, dass die Bauersfrauen herrliche Omeletts machten, nutzten wir oftmals die Gelegenheit und ließen uns – natürlich gegen Bezahlung – Omeletts backen.

Kurz vor Erreichen der Loire eröffnete uns der Kommandant, dass es nicht mehr weiter ginge und wir vollkommen von einem ‚Widerstandskämpfer-Heer‘ eingeschlossen wären und die Führung beschlossen hatte, dass wir uns den Amerikanern ergeben müssten. Wir könnten mit unseren Waffen bis zum ca. 10 km entfernten Gefangenenlager weiterziehen. In Chateauroux waren die Straßen gesäumt von wild bewaffneten Widerstandskämpfern in ‚Fantasieuniformen‘. Sie drohten, uns zu entwaffnen, worauf wir uns als kämpferische Militäreinheit darstellten und in fester, geordneter Marschkolonne durch die Stadt marschierten. Das hat sie wohl so beeindruckt, dass sie nichts unternahmen. Unterwegs habe ich heimlich unser einziges Maschinengewehr zerpfückt und in Einzelteilen links und rechts der Straße verteilt. Das war meine letzte ‚Heldentat‘! Mein Fahrrad habe ich einem der Holländer, die mit uns marschiert waren, geschenkt!

Endlich erreichten wir unser Gefangenenlager, in dem wir von amerikanischen Soldaten gründlich gefilzt und verhört wurden. Hier landeten wir erst einmal in einer Apfelplantage. Da

wir alle sehr hungrig waren, stürzte sich ein großer Teil der Kameraden auf die unreifen Äpfel. Die Bäume waren nun leer, aber vielen war die Ernte nicht bekommen und so manch einer hatte jetzt Durchfall.

Von hier aus ging es dann mit der Eisenbahn, in offenen Loren, in denen vorher Kohlen transportiert wurden, nach Rennes in ein Barackenlager, in dem vorwiegend Russen, die auf deutscher Seite gekämpft hatten, untergebracht waren. Der Aufenthalt war hier nur ein Tag und eine Nacht.

„Schmeiß alles weg, in Amerika kriegst Du alles neu“. So war jetzt die Order der ‚Amis‘. „Alles weg, auch Decken und Zeltplanen, ihr braucht es jetzt nicht mehr“. Natürlich auch Geld und Wertsachen mussten wir abliefern. „Ihr bekommt in Amerika alles neu!“

Meine, In Frankreich gemalten Aquarelle konnte ich allerdings behalten, obwohl sie stark vom Regen verwaschen waren. Inzwischen war uns klar geworden, dass es wohl nach Amerika ging. Aber mit der Organisation der Amis klappte es wohl nicht so recht! Wir mussten erst mal wieder marschieren und zwar in Richtung Cherbourg. Hier irgendwo am Cap de la Hague landeten wir auf einem frisch gepflügten Acker, wo es aber außer dem Zaun und einer Baracke für die Wachsoldaten nichts gab. Es war inzwischen Herbst geworden und so stürmte und regnete es dauernd. Wir machten es uns erst einmal in den Ackerfurchen ‚bequem‘, um wenigstens etwas Schutz gegen den ekligen Nordwestwind zu haben. Gott sei Dank gab es doch noch einige Schlaue, die das mit dem ‚Wegwerfen‘ nicht so genau genommen hatten und so tauchten nach und nach noch einige dreieckige Wehrmachtzeltplanen auf. Es reichte zwar nicht, um Zelte aufzubauen, aber wir behelfen uns, indem wir uns zu sieben Mann zusammenstellten und eine Zeltbahn über uns festhielten. So hatten wir wenigstens Schutz gegen den Regen.

Bis dahin hatte unsere Verpflegung täglich aus einer ‚leichten‘ und einer ‚schweren‘ Dose bestanden! Das war eine Tagesration. Inhalt in der Schweren: Eintopf, meist weiße Bohnen. In der Leichten: Soweit ich mich erinnern kann, einige Kekse, ein Pulver für ein Getränk, ein paar Bonbons, Kaugummi und Toilettenpapier. Damit war es jetzt vorbei und es hieß jetzt, Anstellen und die Verpflegung nach und nach in unlogischer Reihenfolge empfangen. Es passierte schon mal, dass die Butter zuerst kam und dann viel später eine Scheibe Weißbrot. Man hatte natürlich immer Hunger. Nach ca. einer Woche kamen endlich Zelte, von denen wir allerdings nichts mehr hatten. Wir durften die Zelte noch für die, die nach uns kamen, aufbauen und dann ging es weiter Richtung Strand, wo wir in ein riesiges Landungsboot marschierten, das uns nach Southampton brachte. Von dort fuhren wir mit der Eisenbahn bis in die Nähe von Oxford, wo man für uns in einer sehr nassen Wiese winzige 2-Mann-Zelte

aufgestellt hatte. Na, Gott sei Dank ging es bereits am nächsten Tag weiter nach Liverpool. Hier betraten wir eines der im Schnellverfahren zusammengeschweißten, so genannten ‚Liberty-Schiffe‘. Den Amerikanern wurden nach der Invasion die Schiffe knapp. So hatte ein gewisser Herr Kaiser die glorreiche Idee, die Schiffe nicht mehr zu nieten, sondern zu schweißen und die im Binnenland in einzelnen Teilen angefertigten Sektionen in den Häfen zusammenzusetzen. Das waren die ersten Versuche und Leute, die etwas vom Schiffbau verstanden, sagten: „Geschweißte Schiffe, das kann doch nie gut gehen!“

Ich glaube, es fahren auch heute noch Schiffe dieser Bauart. Jedenfalls habe ich sie in den 1960/70er Jahren noch überall gesehen.

Unser Schiff war voll deutscher Kriegsgefangener (untergebracht in den Laderäumen, und zwar jeweils fünf Kojen übereinander). Es herrschte eine große Enge. Außerdem befanden sich amerikanische Luftwaffen-Soldaten an Bord, die in die Heimat in Urlaub fuhren. Sie hatten auf dem Rücken ihrer Lederjacken eine grellbunte ‚Kriegsbemalung‘ mit Darstellungen der deutschen Städte, die sie mit ihren Bomben ‚beglückt‘ hatten. Traurig, wenn man bedenkt, dass etliche von ihnen deutscher Abstammung waren und sie vielleicht ihre ursprüngliche Heimat in Schutt und Asche bebombt haben!

Ich selbst hatte eine obere Koje ergattert, was jedoch den Nachteil hatte, dass meistens irgendwelche Skat spielende Kameraden oben bei mir saßen. Es war eben der einzige Platz, wo man aufrecht sitzen konnte. Ab und zu durften wir auch mal ein halbes Stündchen an Deck, um frische Luft zu schnappen.

Irgendwann trafen wir dann in New York (Manhattan) ein. Dort wurden wir erst einmal ‚gefilzt‘ und gründlich ‚entlaust‘. Wir mussten uns dazu splitternackt ausziehen und alles, was wir hatten, abgeben. Hinterher hatten wir das Problem, unsere eigenen Sachen aus dem Haufen heraus zu finden. Von Manhattan ging es mit der Fähre hinüber nach Staten Island, wo wir einen Eisenbahnzug der ‚Western-Pazific‘ besteigen durften. Es ging über St. Louis – weiter, ratter – ratter. Wo sollte es denn hingehen? Wir merkten, es ging südwärts durch eine größere Stadt. Rangieren – aussteigen. Dann noch ein Fußmarsch – wir waren da – Camp Robinson bei Little Rock, Arkansas, in der Nähe eines Army-Camps.

Jetzt kam erst einmal das obligate Verhör und eine kurze gesundheitliche Untersuchung. Dann die Einteilung in Arbeitskommandos: Ein großer Teil wurde auf die Baumwollfelder geschickt. Ich bekam Arbeit in einem Ware House, wo unsere Hauptbeschäftigung im Verpacken von Motoren und Maschinen bestand. Es waren hauptsächlich Panzer- und Flugzeugmotoren, die wir in Eisenbahnwaggons zu verladen hatten, eine schwere Arbeit, aber wir waren ja genug Leute und hatten genügend Sackkarren zur Verfügung. Und Werkzeuge

gab es auch! Ich war ganz froh, dass ich hier und nicht bei den Baumwollpflückern gelandet war. Die Ärmsten waren nicht zu beneiden: Sie hatten einen 2 m langen Sack hinter sich her zu ziehen und hatten über sich die strahlende Sonne. Wenn der Farmer mit dem Arbeitsergebnis nicht zufrieden war, beschwerte er sich beim Lagerkommandanten. Die Folge war, die Kameraden mussten zurück auf den Laster, unter Mitnahme von ein paar großen Scheinwerfern und zurück auf das Baumwollfeld, um bis in die Nacht hinein weiter zu pflücken.

Alle ‚Pows‘, die im Army-Camp beschäftigt waren, mussten sich mittags zum Essen in einer riesigen Baracke einfinden. Wir trafen also alle auf der langen, zur Essbaracke führenden, Straße zusammen und bildeten eine lange homogene Marschkolonne, marschierten also singend in geordneter Marschkolonne durch das Army-Camp. Es dauerte natürlich nicht lange, bis sich das gesamte Volk, Männlein und Weiblein, staunend am Straßenrand versammelte.

Dieses gefiel der Führung des Camps nun gar nicht und so wurde das Singen verboten! Also sangen wir nur noch das Ende einer Strophe, wie z. B.: ‚bei_ei dir sein...‘ Schluss! Man muss sich eben zu helfen wissen...

Wir hatten das Glück, dass neben unserer Baracke ein Wasseranschluss war. Einer der Kameraden ergatterte irgendwo einen Wasserschlauch, ein Loch in den Barackenboden gemacht und das Wasser vom Fußbodenscheuern verschwand von ganz allein!

„Sachen packen, es geht zu einem anderen Lager!“ – Es ging nach Camp ‚Bowie‘, Texas, nicht weit von Brownwood. Hier blieben wir nur einige Tage, wonach wir gleich wieder weiter nach Louisiana transportiert wurden. Hier war, wie immer im Frühjahr, der Mississippi über die Ufer getreten (wie auch der Red River).

Das Lager befand sich in einer Wiese und bestand bislang nur aus einem sehr sicheren und gut beleuchteten Zaun. Na, so nach und nach bekamen wir dann doch noch Zelte. Wir hatten diese noch gar nicht ganz aufgebaut, da wurde ein großer Teil unserer Leute schon aufgefordert, einige Laster zu besteigen. Und ab ging es zum Arbeitseinsatz: Sandsäcke hinter einem Red-River-Deich füllen.

So wurde ein Kommando nach dem anderen zusammengestellt. Sie alle kamen zufrieden am Abend zurück und sprachen davon, dass sie zu viert den ganzen Tag nur 30 Sandsäcke füllen mussten. Dieses war natürlich innerhalb kurzer Zeit zu bewältigen. Ein guter Freund von mir machte die Zusammenstellung der Kommandos und er sagte zu mir: „Ich stecke deine Karte immer nach hinten, damit du nicht zur Arbeit raus musst!“ Dabei war es so, dass wir im Lager

viel mehr zur Arbeit rangekriegt wurden als die, die zur Arbeit hinausfahren. Jetzt reichte es mir und ich sagte zu meinem ‚Kumpel‘, dass er dafür sorgen sollte, dass ich beim nächsten Transport dabei sei.

Das klappte dann auch. Der vollbesetzte Lkw fuhr und fuhr. Wo karrte der uns denn hin? Unsere Kameraden, die bereits arbeiteten, waren doch nie so lange unterwegs?! Irgendwann ‚muckelte‘ der Motor und fing an zu qualmen. Unser schwarzer Fahrer sprang aus dem Fahrerhaus, rannte fort und schrie: „Everybody leave the truck!“ – Ein paar Leute sprangen vom Laster, schnappten sich einige Hände voll nasse Erde und kühlten den heiß gelaufenen Motor ab. Der böse Geist war offensichtlich weg und so traute er sich so langsam zögernd zu seinem Truck zurück. Endlich trafen wir an unserem Arbeitsplatz ein. Aber was war das? Wir sahen niemanden von unseren Kameraden?! Wir erfuhren, dass wir nicht wieder zu unserem Lager zurückkommen würden.

„Was ist mit unseren Sachen?“ – „Die werden von euren Kameraden zusammengepackt und in das andere Lager gebracht!“

Nun war ich gespannt, ob das wohl klappte. Und nun zu unserer Arbeitsstelle: Wir kamen uns vor wie in einem Straflager, als wir erfuhren, dass wir pro Kopf (!) am Tag 120 Sandsäcke zu füllen hätten. Als wir anfangen zu protestieren und darauf hinwiesen, dass unsere Kameraden im anderen Lager erheblich weniger zu füllen hätten, wurde der Herr Offizier böse und drohte: „Fragt eure Kameraden, die schon länger hier sind!“

Als wir dann die Bewacher mit ihren Gewehren und ‚Drohgebärden‘ stehen sahen, war uns vollkommen klar, was hier los war. Für Leute, die das gar nicht kapieren wollten, hatte man noch eine interessante Methode: Derjenige, der aufgefallen war, durfte erst gar nicht zurück in sein Zelt, sondern bekam nichts zu essen, keine Decke, nur einen Regenmantel und musste, so wie er war, am anderen Morgen wieder mit zur Arbeit hinausfahren.

Eines Tages hieß es: „Sachen packen, es geht wieder zurück nach Bowie“.

Unsere Stelle sollten nunmehr deutsche Unteroffiziere einnehmen. Von denen hatte man verlangt, dass sie sich freiwillig zur Arbeit meldeten (lt. Genfer Konvention dürfen Kriegsgefangene Unteroffiziere nicht zur Arbeit gezwungen werden).

Wie wir erfuhren, mussten sich die Kameraden nackt ausziehen und wurden die Lagerstraße entlang getrieben, wobei sie von Jeeps aus Hiebe bekamen!!!

In Camp Bowie angekommen, wurden wir erst wieder wie frisch eingetroffene Kriegsgefangene behandelt und diesmal auch nach unseren Berufen befragt. Ich hatte meinen Beruf als Schriftmaler angegeben und dachte, ich brauchte wohl nicht damit rechnen, bald Arbeit zu bekommen. Statt dessen war ich einer der ersten, der zur Arbeit eingeteilt wurde,

und zwar als Schriftmaler im Camp der Armee. Die meisten meiner Kameraden fanden Beschäftigung in den Küchen der Amis. Sie hatten dort natürlich Essen im Überfluss. Leider durften sie von dem, was immer in großen Mengen übrig blieb, nichts für die Kameraden mit in das Lager nehmen. Die Amerikaner warfen es lieber weg. Die Kontrollen waren sehr genau. Es standen am Tor immer acht ‚GIs‘ (Soldaten), die uns morgens und abends filzten. Wir durften außer einem Gefäß für ein Getränk nichts bei uns haben. Ein Kamerad war allerdings einmal ganz schlau: Er schnitt aus seiner Feldflasche den Boden heraus, so dass er von unten einige Würstchen hineinstecken konnte. Er klemmte den Boden von unten so in die Flasche, dass er einigermaßen fest saß, was auch klappte, solange er seine Hand darunter hatte. Als er die zwei Schritte zu seinem ‚Filzer‘ vortrat, kam, was kommen musste: Der Boden löste sich und die Würstchen fielen dem Untersuchenden genau vor die Füße. Der wiederum hatte Humor und beobachtete nur seinen Wachoffizier, ob der nicht guckte, während er dem Pechvogel bedeutete, nur schnell abzuhaufen. Einmal im Monat wurde das gesamte Lager gefilzt, und zwar während wir alle zur Arbeit fort waren. Der eine oder andere hatte Gelegenheit, trotz aller Filzerei irgendetwas zu ‚organisieren‘. Besonders gefragt waren Werkzeuge etc, es kam doch immer so allerhand zusammen, was dann draußen im Materiallager landete, wo bereits ein Kameraden darauf wartete, um alles bei ‚günstiger Gelegenheit‘ wieder ins Lager zu schaffen. Er war äußerst pfiffig und war dort der ‚Boss‘.

Am Abend, wenn alle wieder im Lager waren, ging er durch das Lager und rief aus: „ Alle Diejenigen, denen heute bei der Filzung etwas abhanden gekommen ist, können dieses beim UvD abholen!“

Es gab nur wenige Amerikaner, die rechnen konnten, dafür hatten sie unseren cleveren Kameraden! Das Wachpersonal wurde laufend ausgewechselt (damit sie nicht zu vertraut mit uns wurden).

Dass die Amerikaner nicht rechnen konnten, beobachteten wir bei den morgens und abends auf der Lagerstraße stattfindenden Zählungen. Wir mussten in Fünferreihen antreten. Ein Offizier ging vorn und ein Unteroffizier hinter den Reihen. Am Ende verglichen sie dann das Ergebnis, wobei in den seltensten Fällen Übereinstimmung herrschte. Ein anderes Beispiel: In meinem ersten Lager (Camp Robinson) mussten wir immer Bretter zum Anfertigen von Kisten holen. Nun ging es darum, wie viel Bretter wir bei einer gewissen Gesamtlänge benötigten. Der so genannte Ingenieur (in Amerika konnte sich jeder Ingenieur nennen) versuchte nun, die Anzahl der Bretter schriftlich zu errechnen, was ewig dauerte. Als wir ihm gleich das Ergebnis nannten, konnte er nicht begreifen, wie wir das ohne Papier und Bleistift so schnell gepackt hatten. So ähnlich lief es auch mit unserem Kameraden L., der im

Ausrüstungslager des Camps beschäftigt war. Da das Wachpersonal dauernd ausgewechselt wurde und die Abgelösten ihre Decken abgeben mussten, gab es jedes Mal Probleme mit dem Zählen. Es ‚fehlten‘ natürlich Decken und nun musste wieder L. ran und siehe da, es waren sogar zwei Decken übrig!

Wir hatten auch eine Kapelle und eine Theatergruppe, die eine Theaterbaracke zur Verfügung hatten. Ein uns sehr zugetaner junger Offizier (Jude) sorgte für uns – er schaffte alles ran, was wir benötigten. Ein prima Kerl!

Leider nützte uns seine Freundschaft auch nichts, als eines Tages ein Lkw vorgefahren kam, von dem eine Gruppe GIs absprang und begann, alles aus der Theaterbaracke herauszuholen. Unser Protest und der unseres Freundes nützte nichts. Sein Vorgesetzter, ein Captain (ebenfalls Jude) hatte dies angeordnet. Schade! Das Theaterstück (von Sudermann) war perfekt einstudiert und bereit zur Aufführung, auch meine mühevoll angefertigten Kulissen – alles umsonst!

Es gab eben große Unterschiede in der Mentalität der Amerikaner. Auch hatten sie zum Teil ein ganz falsches Bild von uns Deutschen! Als die ersten Kriegsgefangenen in den USA (vornehmlich in den Südstaaten) eintrafen, sollen sie von den Leuten dort angestarrt und angesprochen worden sein: „Ihr habt ja gar keine Hörner, wie man uns gesagt hat!“ – Man soll ihnen gesagt haben, die Deutschen seien Teufel mit Hörnern. Sie sollen dermaßen verhasst gewesen sein, dass ein Wachsoldat sich nicht beherrschen konnte und vom Wachturm aus mit seinem Maschinengewehr in das Lager ‚reingeballert‘ hat! Ein deutscher Kriegsgefangener wurde einmal bestraft, weil er einem Farbigen eine alte Hose geschenkt hat!

Was so das Lagerleben anbetraf, so konnte eigentlich kaum Langeweile aufkommen. Es gab Unterricht, wie Kurse in Englisch, Geschichte, Kunstgeschichte und auch sogar Musikunterricht. Ich habe dies natürlich ausgenutzt und an verschiedenen Kursen teilgenommen. Einigen meiner Kameraden gefiel dieses zwar nicht, aber darauf wollte ich keine Rücksicht nehmen. Leider konnte ich keinen dieser Kurse zum Abschluss bringen, da es irgendwann wieder hieß: „Packen zum Abtransport!“

Im Sommer mussten wir nach Feierabend etwas gegen die Moskitoplage tun. Um das Lager herum mussten wir ‚Jojo schwingen‘ (Jojo bestand aus einem langen Stiel, an dessen unteren Ende, in einem bestimmten Winkel, ein Blech befestigt war).

Mein Arbeitsplatz befand sich in einer Malerwerkstatt, in der ich, zusammen mit einem Kameraden, für das Armycamp die unterschiedlichsten Schilder malen musste. Nebenbei sollten wir immer Feuerlöscher, von denen wir immer eine gewisse Anzahl stehen hatten,

anstreichen. Unser Chef hatte von Schriftenmalerei keine Ahnung und war meistens unterwegs. Ab und zu schaute er mal herein um zu sehen, ob wir auch schön fleißig waren. Um ihn dieses Glauben zu machen, sorgten wir immer dafür, dass einige dieser Dinger auf der Oberseite feucht waren. Ich habe ihn einmal gefragt, ob er denn eine Meisterprüfung abgelegt hätte. Darauf sagte er mir, dass er einmal einen Fragebogen einer Lackfabrik ausgefüllt habe, woraufhin er eine Urkunde bekommen hätte. Das hätte genügt. Ihm unterstellt war noch ein so genannter Vorarbeiter, der eine Kolonne deutsche Kriegsgefangene bei allgemeinen Anstreicherarbeiten beaufsichtigen musste. Es lässt sich denken, was die Kameraden wohl mit dem gemacht haben?! Er war ja auch Analphabet – wenn er ein Schriftstück bekam, musste er sich das immer von seinem Chef vorlesen lassen. -

Trotz allem Schlechten, dass mich an die amerikanische Gefangenschaft erinnert, habe ich doch ein Gutes aus Amerika mitgebracht, nämlich die Liebe zur klassischen Musik. Ich hatte mich mit zwei meiner Kameraden angefreundet, die in etwa mit mir auf gleicher Linie lagen. „Am Sonntag gibt es in der Kulturbaracke wieder ein Sinfoniekonzert (von Schallplatten natürlich), Du solltest einmal mit uns kommen. Es wird Dir sicher gefallen!“ „Ach was, für Sinfoniekonzerte habe ich mich nie interessiert und ich weiß nicht, ob das für mich nicht ein sehr langweiliger Sonntagnachmittag werden wird!“ Der eine von beiden war Berufsmusiker, der sogar im Sinfonieorchester gespielt hat und mir so einiges über dieses Metier erzählen konnte.

Ich ließ mich überzeugen und musste feststellen, dass ich diese Musik von Beethoven, Mozart, Schubert und alle anderen, einfach ganz herrlich fand! Jetzt frage ich mich nur noch: Weshalb sind die meisten dieser Genies wie Mozart, Schubert, Chopin und viele andere nicht alt geworden und so früh gestorben?!

Da ich immer bestrebt war, die Zeit zu nutzen und die mir gebotenen Möglichkeiten an den verschiedenen Unterrichtsstunden teilzunehmen, beteiligte ich mich auch am Musikunterricht. Schließlich gab es ja auch ein Klavier zum üben. Leider währte das Glück nicht lange, denn es war nun bald Schluss mit der ‚Klimpererei‘, denn ...

Es kam im Februar 1945 der Tag, an dem es hieß: „Alle Klamotten abgeben zum Schwarzfärben. Es geht nämlich nach Haus und damit ihr dort etwas Ordentliches anzuziehen habt, färben wir eure Kleidung schwarz. Das ‚PW‘ muss natürlich wieder darauf, aber nur ‚leicht‘, damit ihr es wieder entfernen könnt.“

Die erste Überraschung war, dass die Sachen alle so stark eingelaufen waren, dass sie niemandem mehr passten. Wir haben uns dann einen Spaß daraus gemacht, dass die Größten besonders kleine Sachen zur ‚Musterung‘ angezogen haben. Ein lustiges Bild! Auswaschbare

Farbe, was sollten wir nehmen? Wir hatten doch hier nur die ‚gute‘ Lackfarbe. Also versuchten wir es mit Zahnpasta. Das merkten die Amerikaner natürlich und so mussten wir die Farbe so dick, wie gehabt, wieder aufschablonieren. Uns war es auch egal, Hauptsache, wir kämen ja nach Hause! Was wir noch so hatten, persönliche Sache etc., mussten wir abgeben und sollte angeblich in großen Couverts versiegelt werden, damit nichts verloren ging! – Wir würden zu Hause alles zurückbekommen!

Dann ab in den Zug. Wo der uns wohl hin brachte? Es wurde wieder eine lange Eisenbahnfahrt: Texas – Neu Mexiko – Arizona – Kalifornien – ratter – ratter – ratter –. In Ermangelung von genügend Sitzplätzen mussten immer einige auf dem Boden unter den Bänken schlafen.

„Nun mal sehen, in welchem Hafen wir eingeschifft werden? – Also Los Angeles.“

Unser ‚schwimmender Untersatz‘ war wieder ein Liberty-Schiff, alles wie auf der Hinfahrt!

Wir konnten uns noch ein wenig am Oberdeck aufhalten. Und dann die nächste große Überraschung: Einem Kameraden fiel eine Zeitung mit folgender Schlagzeile in die Hände: ‚German prisoners auf war shipped in for France and Great Britain!‘ Als man den Transportoffizier zur Rede stellte, sagte dieser: „Ich gebe Ihnen mein Ehrenwort, dass ich die Order habe, sie direkt nach Deutschland zu bringen!?“

Also ich glaubte nicht daran und hatte Recht. Als sich gleich am ersten Tag ein Trottel über das Essen beschwerte, gab es den nächsten Ärger. Der Amerikaner sagte, wenn wir mit dem amerikanischen Essen nicht zufrieden seien, bekämen wir ab sofort täglich ein deutsches Essen, nämlich Sauerkraut. So aßen wir jetzt vier Wochen lang (so lange dauerte die Reise) täglich unser Sauerkraut. Wir hatten uns sowieso daran gewöhnt, dass das Essen seit der deutschen Kapitulation im Mai 1945 schlechter und vor allem, weniger geworden war.

Die Fahrt ging dann durch den Panamakanal, wo ich von den acht Schleusen gern etwas mehr gesehen hätte. Leider wurden wir aber unter Deck geschickt.

Unser ‚Deutschland‘ war dann der Hafen von Liverpool (!?). Von dort brachten sie uns nach Nottingham, wo wir wie ‚frisch erbeutete Kriegsgefangene‘ behandelt wurden. Wieder ging es mit Verhören Gesundheitscheck usw. los. Die Untersuchung fand unter freiem Himmel, bei Schneegestöber, statt. Na ja, wir waren ja Kummer gewöhnt. Hier wurden wir aufgeteilt und in unterschiedliche Lager geschickt. Wir hatten Glück, dass wir in England und nicht in Frankreich gelandet waren. Viel später, zu Hause habe ich dann erfahren, dass die Kameraden dort viel schlechter dran waren als wir, da die meisten von ihnen in Bergwerke gesteckt wurden.

Ich selbst kam dann in ein Lager bei Skipton in Lancashire, wo das Gros von uns auf den Feldern Dränageröhren verlegen musste. Dort waren auch so genannte ‚Landgirls‘ beschäftigt (dienstverpflichtete Frauen). Ich bekam zunächst einen Job im Landgut eines Baumwollspinnerei-Besitzers, wo ich mit einem Kameraden zusammen in der Gärtnerei arbeitete. Untergebracht waren wir in ‚Nissenhütten‘, das waren tonnenförmige Baracken in einem kleinen Seitenlager namens ‚West Marton‘. Ich bekam dann später Arbeit in einem, sich im Verfall befindlichen, alten Schloss namens ‚Bolton Hall‘.

Die Besitzerin, eine ältere Lady, die in ihrer Ehe das Sagen hatte, verstand es, beim Lagerkommandanten, den sie gut kannte, durchzusetzen, dass sie mehrere Kriegsgefangene als Handwerker zum Instandsetzen ihres Schlosses bekam. Diese Dame war, man konnte es so nennen, ein Original. Sie geisterte die ganze Nacht herum und kam immer erst kurz bevor uns der Bus zur Heimfahrt abholte, um die ausgefallensten Wünsche betreffend der Arbeiten zu äußern.

So werkten wir dort zu viert, ein Gärtner, ein Maurer, ein Tischler und ich als Maler. Die Balken usw., die wir benötigten, um das alte morsche Zeug zu ersetzen, fertigten wir vier gemeinsam an. Eine Kreissäge, die sich dauernd im Holz verklemmte, war vorhanden und das Holz beschafften wir, indem wir in ihren Wäldern Bäume fällten. Wenn sie nun am späten Nachmittag ankam, äußerte sie ihre meist seltsamen Wünsche. Als erstes musste ich ihr Schlafzimmer renovieren: „Kurt, auf die Decke malen Sie mir bitte einen schönen Himmel“ – „Ja, wie soll der denn aussehen, Wolken, welche Art Wolken?“ – „Ich weiß auch nicht.“

Und so machte ich ihr Vorschläge: Schäfchenwolken? – „Ja, das ist gut, machen Sie man.“

Also strich ich die Decke weiß und malte mit einer schönen himmelblauen Farbe die entsprechenden Unterbrechungen darauf. Es sah nun echt wie ein Wolken überzogener Himmel aus. Ich meinte nun, sie gut zufrieden gestellt zu haben. Aber nichts, sie war natürlich gar nicht zufrieden und sagte: „Das ist viel zu unruhig, wenn ich da so in meinem Bett liege und nach oben schaue, kann ich ja überhaupt nicht einschlafen!“ Dann machte ich ihr den Vorschlag, dass ich die ganze Decke blau anstreiche und dann, nach ihren Anweisungen, Wolken darauf male. Damit war sie nun einverstanden und als sie am nächsten Tag kam, war sie vom dem ‚schönen blauen Himmel‘ begeistert. Na also.

Ein anderes Beispiel: In ihrem Schlafzimmer stand ein riesiges altes Himmelbett. „Die Malerei auf dem Bett muss erneuert werden!“ Ich begab mich nun daran, die alte vergilbte Malerei entsprechend den ursprünglichen Farben zu erneuern. „Kurt, was haben Sie denn da gemacht, das sieht ja viel zu neu aus!“ Sie holte nun einige dicke ‚Wälzer‘ mit vergilbtem, auf Papier gemalten Blumendarstellungen aus ihrer alten Bibliothek hervor und sagte: „So

müssen die Blumen aussehen!“ – Sinnlos, ihr den Unterschied zwischen Malerei auf Papier und Lackmalerei begreiflich machen zu wollen. Ich könnte eine ganze Reihe ähnlicher Begebenheiten aufzählen. Dass es in ihrem Schloss nach ihren Angaben auch gespuht hat, ist doch klar! Vielleicht hätte ich mal eine Nacht in dem alten Gemäuer verbringen sollen?! –

Wenn man viel Langeweile hat, sucht man schon mal nach Abwechslung und so kamen wir darauf, Schnaps zu destillieren. Rings um unser Hostel standen sehr ertragreiche Holunderbüsche. Ob sich die Beeren wohl eignen würden? Also probierten wir es. Wieder einmal meine Aufgabe, mich um eine Destillieranlage zu kümmern. In der Lagerküche gab es immer leere Trockenkartoffel-Kanister, etwas Kupferrohr fand ich in Bolton Hall. Wachspapier, in dem der englische Kuchen eingepackt war, den wir einmal in der Woche kaufen konnten, eignete sich zum Abdichten des Druckdeckels. Dann konnte es losgehen. Wir hatten eine ordentliche Portion Holunderbeersaft gären lassen, unseren kleinen Kanonenofen tüchtig eingeheizt, unsere ‚Anlage‘ aufgebaut und uns alle darum herumgesetzt und warteten, ob sich etwas tat. Es dauerte und dauerte. Das Kupferrohr, das zum Kühlkanister führte, war bereits ganz heiß. Nach langem Warten zeigte sich endlich ein kleiner Tropfen. Also, das hatte keinen Sinn, die Holunderbeeren enthielten einfach zu wenig Zucker. Es fiel dann einem Kameraden ein, dass sie auf der Farm, wo er arbeitete, für das Vieh immer Rübenmelasse (eine Art Rübensirup, der ja eigentlich reiner Zucker ist) hatten.

Wir waren inzwischen ein richtiges Team: Ich sorgte dafür, dass die ‚Anlage‘ immer funktionierte und mein Freund, der Lagerfriseur, der nicht zur Arbeit hinaus ging, machte die ‚Brennerei‘. Als Versteck für das ganze Zeug hatten wir unter seinem Bett eine große Steinplatte gelöst und darunter ein Loch gebuddelt. So lief die Sache recht gut und wir alle hatten immer unseren Schnaps. Unser Bewacher, ein Sergeant, wusste davon und ließ uns in Ruhe. Er kam allerdings eines Tages zu mir und sagte: „Gib Du mir doch mal von eurem ‚Beer‘, der Kurt (mein Freund hieß auch Kurt) sagt immer, dass das Zeug nichts geworden wäre und zeigte mir die Stelle, wo er das Überbleibsel hingeschüttet hat.“ – So bekam er von nun an hin und wieder auch sein Fläschchen.

Unsere Lagerköche wollten nun auch mal Schnaps brennen und baten uns, ihnen zu diesem Zweck unsere Destillieranlage zu leihen. Als sie beim Destillieren waren, hörten wir plötzlich einen lauten Knall. Was war geschehen? Sie hatten versäumt, in das Wachspapier, das zum Abdichten unter den Druckdeckel gelegt wurde, zwei kleine Löcher für die beiden Kupferrohre zu schneiden. Dadurch gab es einen Überdruck und statt Schnaps machte es: Bumm! Gott sei Dank, ist weiter nichts passiert.

Die gute Beziehung zum Sergeanten machte sich bezahlt, indem er uns eines Tages berichtete, dass er in Skipton erfahren habe, dass wir nun jederzeit mit einer Kontrolle rechnen müssten. Der Lagerkommandant hätte erfahren, dass in einem anderen Hostel Schnaps gebrannt würde. Also mussten wir uns etwas einfallen lassen. Schräg gegenüber der Straße war so ein ‚wildes Gelände‘ mit Büschen usw. Dort versteckten wir alles bis auf die Destillieranlage, die ja ein gutes Versteck unter dem Bett hatte.

Im Übrigen wurde unser Aufenthalt dort seit 1947 erleichtert, indem man uns erlaubte, das Lager tagsüber zu verlassen! So hatten viele von uns Freunde in englischen Familien gefunden. Besonders mein Freund Kurt, der tagsüber Zeit hatte und viel spazieren ging. So hatte er auch einen Filmvorführer aus einem kleinen Kino in Barnoldswick kennen gelernt, der ihn einlud, doch einmal zu kommen und sich die Sache anzusehen. Es dauerte nun nicht mehr lange und Kurt half dort als Kartenabreißer aus, wobei er oft einige der Karten einbehält. Im Lager verteilte er dann die Karten und so saßen im Kino oft eine ganze Reihe von German Prisoners of War, was niemand kontrollierte!

Inzwischen wurde er auch in die Bedienung der Filmprojektoranlage eingewiesen. Der Filmvorführer (Norman war sein Name) trank gerne einen und sagte, dass mein Freund so lange für ihn weitermachen könne, er ginge nur mal eben ein Bier trinken. Irgendwann war ich auch so weit in der Materie drin, dass wir uns zu dritt ablösen konnten. Einmal passierte es, dass wir alle drei drüben in der Kneipe waren, und zwar etwas zu lange, so dass das Bild schon etwas dunkel wurde und es höchste Zeit war, die Kohleelektroden nachzustellen.

Anfang 1948 fingen die Engländer an, uns Kriegsgefangene zu repatriieren. Das ging immer schubweise, entsprechend des Zeitpunktes der Gefangennahme. Die Amerikaner hatten schon vorher eine Auslese gemacht und zwar nach politischen Einstellungen bzw. Aktivitäten:

Ein kleiner Teil, von denen die Amerikaner meinten, dass sie so genannte ‚Antinazis‘ seien, die größere Masse, über die sie sich kein Urteil bilden konnten und dann eine kleine Gruppe, die so genannten ‚Nazis‘. Die Ersteren kamen gar nicht erst nach England oder Frankreich, sondern gleich nach Deutschland (?!).

Im Februar 1948 war ich nun an der Reihe und wartete im Hauptlager auf meine Rückführung. Eines Morgens stand plötzlich mein Freund vor mir: „Was machst Du denn hier?“ (Er wäre erst einen Monat nach mir dran gewesen.) Dann erzählte er mir die ganze Geschichte: Er hatte bereits einen Tag im Knast verbracht, nachdem seine ‚Destille‘ entdeckt worden war. Verraten wurde er nicht von Engländern, sondern von einem deutschen Kriegsgefangenen – Kameraden? Es gab eine Gerichtsverhandlung, bei der viele für ihn

gesprachen hätten, denn er war ja beliebt. Auch ließen sich viele, wie auch der ‚Dorfsheriff‘, von ihm die Haare schneiden. Er wurde nur zu einer Geldstrafe von nominal einem Pfund Sterling verurteilt. Allerdings wurde er um ein viertel Jahr von der Repatriierung zurückgestellt, woraufhin er sich als Fremdarbeiter verpflichtete und dann in England blieb.

Ich selbst kam mit einem Transport nach Munsterlager, wo ich dann nach einer kurzen medizinischen Untersuchung mit Entlassungsschein im Februar 1948 aus der Kriegsgefangenschaft entlassen wurde.

Während meiner gesamten Kriegsgefangenschaft in den USA bekamen wir Brief- und Kartenvordrucke, und zwar monatlich einen Brief und zwei Karten, die ich auch immer brav abgeschickt habe. Es ist davon niemals etwas bei meinen Eltern angekommen. Sie waren sehr in Sorge, was aus mir geworden war. Ob ich überhaupt noch lebte? –

Erst, als ich später in England war, konnte ich Verbindung mit ihnen aufnehmen und regelmäßig schreiben.

Ich kam zuerst noch bei meinen Eltern unter, deren Haus mit Flüchtlingen überfüllt war. Ich freute mich, dass mein Kleinkraftrad den Krieg überstanden hatte, leider war es durch die Benutzung durch einen Verwandten defekt und nicht fahrbereit. In Braunschweig fand ich dann eine Anstellung als Schriftensmaler. Mit meinem, noch immer unzuverlässigen Motorrad, fuhr ich zunächst bei Wind und Wetter täglich nach Braunschweig zur Arbeit.

Nun bemühte ich mich um eine Unterkunft. Ich bekam von einem ehemaligen Schulkameraden einen Tipp betreffend einer, durch den Krieg beschädigten, kleinen Bodenkammer, die ich auch mieten konnte und mir herrichtete. Ich war froh, dass ich nicht mehr jeden Tag von Bahrdorf nach Braunschweig fahren musste. Die Reklamefirma musste ihren Betrieb schließen und so ging ich wieder zurück zu dem Malerbetrieb, in dem ich vor dem Krieg tätig war und legte im Dezember 1950 die Malermeisterprüfung mit Erfolg ab.

Nachdem ich den Meisterbrief hatte, bekam ich das Angebot, den Betrieb, in dem ich tätig war, zu übernehmen.

Das Resümee meiner Erinnerungen: Es gab einige gute Erinnerungen, aber auch viele schlechte, von denen ich nur zwei erwähnen möchte. Bei meinem letzten Heimaturlaub saß ich abends zusammen mit einem ehemaligen Schulkameraden, der als ‚Landser‘ auch auf Heimaturlaub war, beim Bier in der Dorfkneipe. Zu uns gesellten sich zwei Zivilisten mittleren Alters, die in der Heimat wohl ‚unabkömmlich‘ waren. Das Gespräch drehte sich natürlich wieder um den Krieg, den die beiden unbedingt noch gewinnen wollten. Klar, dass ich als überzeugter Kriegsgegner, der vom Krieg die ‚Nase voll hatte‘, anderer Meinung war.

Sie wurden regelrecht aggressiv und beleidigend. Sie äußerten sich sehr negativ über die Kriegsmarine und es fielen Worte wie: „Die Marine war schuld am Zusammenbruch der Deutschen Front 1918, indem sie den tapferen Frontkämpfern in den Rücken fielen!“ Fast wäre es noch zur Schlägerei gekommen. Leider ist es immer wieder so: Die einen verlieren Gut und Leben, während die anderen vom Krieg profitieren.

Im Juni 1944 gelang den Alliierten in der Normandie die Invasion. Ich war damals auf dem Hochseeschlepper ‚Abeille 22‘. Im Kameradenkreis unterhielten wir uns über dieses Ereignis und ich sagte, dass dieses ja nun bedeutet, dass wir endgültig den Krieg verloren hätten. Oh weh, das hätte ich nicht sagen dürfen, denn wir hatten einen ‚100-prozentigen‘ Kameraden unter uns. Er wurde gleich aggressiv und drohte mir: „Noch ein Wort in der Art und ich melde dich!“ Also zog ich es vor, mich besser nicht mehr an dem Gespräch zu beteiligen.

2. Teil – Handelsmarine

In Anbetracht der derzeitigen schlechten Wirtschaftslage im Handwerk lehnte ich jedoch das Angebot, den Malereibetrieb zu übernehmen, ab. Jetzt musste ich mir etwas anderes einfallen lassen:

Ich habe doch die Ausbildung als Funker bei der Kriegsmarine erhalten und es bot sich mir an, dieses zu nutzen. Unsere Handelsmarine war, nach anfänglichen Restriktionen von den Alliierten, nunmehr im Aufbau begriffen und so wurden natürlich auch Funkoffiziere in der großen Fahr benötigt.

Ich fuhr also nach Hamburg, wo ich erfuhr, dass ich neben den Funkkenntnissen noch einige andere Voraussetzungen erfüllen müsse. Als Wichtigstes verlangte man den Realschulabschluss, den nachzuholen gar nicht so einfach war. So wie heute gab es ja damals noch keine speziellen Lehrgänge zum Erwerb des Realschulabschlusses. Also belegte ich so weit wie möglich einige Kurse bei der Volkshochschule. Die englische Sprache hatte ich ja in der Kriegsgefangenschaft erlernt und die Kenntnisse in der Hochfrequenztechnik hatte ich mir durch mein ‚Radiobasteln‘ erworben.

Als ehemaliger Kriegsmarinefunker konnte ich einen verkürzten Lehrgang absolvieren und erwarb dann bei der Oberpostdirektion in Hamburg das für die ‚Große Fahrt‘ zugelassene ‚Deutsche Seefunkzeugnis 2. Klasse – Hauptzeugnis‘.

Ich schrieb nun einige Bewerbungen und wurde auch sofort bei der Reederei ‚Essberger / Deutsche Afrikanien‘ eingestellt. Auch vom ‚Norddeutschen Lloyd‘ erhielt ich später noch ein Angebot. Aber da war es bereits zu spät, obwohl ich nicht abgeneigt gewesen wäre auch, dort anzumustern.

Zunächst musste ich allerdings erst zwei Reisen nach Westafrika mit der ‚Lucy Essberger‘ machen. Die ‚Lucy Essberger‘ war eines der drei ersten, von den Alliierten zum Bau freigegebenen, deutschen Frachtschiffe. Zunächst hieß es allerdings: Keine Passagiereinrichtungen. Die Restriktionen wurden aber, während sich die Schiffe bereits im Bau befanden, aufgehoben und nunmehr ein Provisorium geschaffen. Hauptbenachteiligter war der Funker, der keine Kabine bekam, sondern man baute eine Kojen in den Funkraum hinein und der Funker musste ein Deck tiefer mit der kleinen Lazarettkabine vorlieb nehmen. Es war wirklich nur ein Notbehelf, zumal die Funkstation und die Unterkunft weit auseinander und nicht in gleicher Deckhöhe lagen. Froh war ich dann, als ich nach gut einem

halben Jahr auf die ‚Nigeria‘ versetzt wurde. Mein Kapitän hatte, wie er mir mitteilte, zu Anfang des Krieges die 8. Vorpostenboot-Flottille, bei der ich dann später ja auch als Funker Dienst tat, in Dienst gestellt. So ist das eben: Er hätte mich gern behalten, während ich froh war, ein schönes, neueres und ‚besseres‘ Schiff zu bekommen.

Auf der ‚Nigeria‘ war ich sehr gerne, gelang es mir doch tatsächlich, auf diesem Schiff insgesamt vier Jahr zu verbringen! Im Laufe dieser vier Jahre hatte ich nacheinander vier Kapitäne und ich kam mit allen, bis auf einen, sehr gut zurecht. Es lag aber nicht an mir, denn er legte sich immer mit irgend jemandem der Besatzung an. Das Tollste, was er sich geleistet hat, war, dass er die Crewboys gegen sich aufgebracht hat, als er bereits dabei war, einige ihrer ‚Kojen‘ außenbords zu werfen, nur weil einige ihre Kojen an Deck neben den Kabinen der Schiffsingenieure aufgestellt hatten und nun herum palaverten.

Man hätte dieses natürlich auch im Guten regeln können. Mich hat er einmal angeschrien, als beim Aufbringen der Antenne – beim Auslaufen des Schiffes – die Antenne am Typhon hängen blieb und als Folge einen ziemlichen Lärm verursachte. So etwas kann schon einmal passieren – aber natürlich nicht mir, denn es war jemand vom Deckpersonal, der nicht aufgepasst hatte.

Der Umstand, dass Funkraum und Wohnraum so weit auseinander lagen, brachte mich auch schon mal in Schwierigkeiten: Neben meinem Funkbetrieb war ich auch noch nebenbei Schiffszahlmeister und hatte mich um die Heuerabrechnungen zu kümmern. Da ich für die riesigen Heuerbögen kleinen Platz hatte, blieb mir nichts anderes übrig, als diese Arbeit so zwischendurch immer in der Wohnkabine, wo ich wenigstens einen einigermaßen brauchbaren Tisch zur Verfügung hatte, auszuführen.

Womit ich nicht gerechnet hatte, waren die plötzlich auftretenden Tornados. So ein Tornado war gar nicht weiter schlimm, aber da ich wegen der Wärme in Westafrika immer ein Fenster offen hatte, landete ein ordentlicher Schwall Wasser auf meiner Heuerabrechnung.

Diese Heuerabrechnungen waren leider in siebenfacher Ausfertigung und hatten dem entsprechend 6 Blätter Blaupapier dazwischen. Na, das war natürlich eine ganz schöne Schweinerei und ich konnte wieder von vorn anfangen!

Dies war ein Rückblick auf die Zeit auf der ‚Lucy Essberger‘. Auf meinen späteren Schiffen gab es so etwas nicht mehr, zumal nun die Heuerabrechnungen in der Reederei gemacht wurden. Jetzt mussten wir an Bord nur die für die Abrechnung erforderlichen Unterlagen sammeln und an die Reederei weiterleiten.

Aber auch da gab es noch genug Ärger, besonders wenn man in Hamburg irgendwelche Typen eingestellt hatte, die schon mit Pfändungen belastet waren, wenn sie an Bord kamen. Bis diese Pfändungsbescheide uns irgendwo in Afrika erreichten, hatten diese Leute bereits beim Steward oder sonst irgendwo Schulden gemacht. Das gab natürlich wieder Ärger, den ich ‚ausbaden‘ durfte.

Der eine meiner Kapitäne auf der ‚Nigeria‘ war in Bordeaux bei der gleichen Einheit gewesen wie ich, er war dem Hafenkommendanten als Zivilberater unterstellt. Lustig, wie anschaulich er das Gehabe unseres Schlepperkommendanten wiedergab!

Einem dieser Kapitäne eilte der Ruf voraus, dass er der ‚Feuerkapitän‘ sei, denn der arme Kerl hatte immer das Pech, dass es, egal welches Schiff er gerade führte, auf seinem Schiff irgendwann hieß: „Feuer im Schiff!“. So blieb es natürlich nicht aus, dass es irgendwann hieß: „Es brennt im Vorschiff (Kabelgatt)!“. Wer hatte es entdeckt? Natürlich der Kapitän. Der Brand konnte allerdings schnell gelöscht werden und es entstand auch kein größerer Schaden. Aber jedenfalls wurde der Kapitän seinem Ruf gerecht!

In unserem Fahrtgebiet Ostafrika, wo wir in den Häfen vorwiegend Sisal geladen haben, mussten wir unbedingt vermeiden, dass die Sisalballen bei Nässe an Bord kamen, denn feuchter Sisal, wie auch Baumwolle, entzündet sich bei Feuchtigkeit sehr leicht. Da in der Regenzeit die Schauer in sehr rascher Folge herankamen, musste das Laden laufend unterbrochen werden. Eine langwierige Angelegenheit!

Noch nicht erwähnt habe ich die hin und wieder durchgeführten Tiertransporte, die ja doch immer eine interessante Abwechslung in das Einerlei unserer Schiffsladungen brachte.

Einmal, im Jahre 1956, hatten wir zwei Elefanten mit nach Kapstadt zu nehmen. Es war nicht so einfach, die beiden an Deck zu bekommen und dann in den provisorisch aufgebauten Stall hinein – das war ein kompliziertes Unterfangen. Das Schlimmste kam erst noch, als sich herausstellte, dass der eine von den Beiden durch die fehlende Bewegung eine Kolik bekam. Nun war guter Rat teuer. Beim Verladen in Antwerpen empfahl ein herbeigerufener Tierarzt: „Wenn weiter nichts hilft, eine Flasche Rum würde sicherlich wirken.“ Die Prozedur wurde dann mehrfach während der Reise fortgesetzt. Nichts half. Die Elefanten brauchten ganz einfach Bewegung – die sie dann bekamen, nachdem man sie, nach der Anlandung in Kapstadt, mit Eisenbahnwaggons in die freie Landschaft hinausgebracht hatte. Na, Ende gut – alles gut!

Nicht weniger interessant war es, als wir einen kleinen Elefanten – eigentlich noch ein Baby – als ‚Fahrgast‘ an Bord hatten. Dieser kleine Kerl war sehr zutraulich und der Liebling der ganzen Besatzung. Besonders angetan hatte es ihm unser Koch, der immer einige Zuckerwürfel in der Tasche hatte. Der kleine ‚Jumbo‘ wusste natürlich, wie man sich selbst bedienen konnte. Na, und dann der große Kontrast: der dicke Koch und der kleine Elefant – ein ‚gefundenes Fressen‘ für die Journalisten.

Aus Ostafrika hatten wir einmal das gesamte Oberdeck voller Tiere – von Königskranichen über diverse Affenarten bis zu Giraffen, war ein großer Teil von Vertretern der afrikanischen Tierwelt an Bord. Ich erinnere mich, dass ein besonders agiler Pavian krampfhaft versuchte, mit seinem Arm herauslangend, den neben ihm stehenden Käfig umzuwerfen.

Na, und lustig war es immer anzusehen, wenn wir von einer Gruppe ‚Außenbordkameraden‘ (sprich Tümmler) begleitet wurden. Sie waren immerhin schnell genug, dass sie in der Lage waren, dabei auch noch unter dem Schiff durchzutauchen und mal an der Steuerbordseite und mal an der Backbordseite aufzutauchen.

Wie an Land, gab es bei der Seefahrt auch gewisse Bräuche, Neulinge auf den Arm zu nehmen: So wurde der Moses (Schiffsjunge) von den Nautikern auf der Brücke nach unten in die Maschine zum Dienst habenden Schiffssingenieur mit der Aufforderung geschickt: „Geh mal zum Dienst habenden Ingenieur und lass dir die Stimmgabel für die Dampfpeife , die wir hier dringend brauchen, geben. Die Leute in der Maschine übergaben dem Moses natürlich einen riesigen schweren Schraubenschlüssel, wie er zu Arbeiten an der Schiffsmaschine gebraucht wurde. Nun hatten wieder alle Ihren Spaß dabei!

In den fünfziger Jahren erhielten die ehemaligen Kolonien, beginnend mit der Goldküste, ihre Unabhängigkeit und damit auch andere Namen. -

Auf der Heimreise beförderten wir hauptsächlich Tropenhölzer und Kakao sowie auch Kautschuk und einiges andere. Die dicken Holzstämme mussten sehr sorgfältig verzurrt werden, besonders da der größte Teil davon an Deck verladen wurde. Bei einem anderen Schiff unserer Linie ist es einmal passiert, dass sich etwas von der Decksladung bei schwerem Sturm gelöst hatte. Bei dem Versuch, die Taue bzw. Drähte wieder zu befestigen, ist einer der Leute zwischen die Stämme gerutscht und es war während der Fahrt leider nicht möglich, den armen Kerl zu bergen. Der konnte erst im Hafen geborgen werden. –

An der westafrikanischen Küste hatten wir immer etwa 50 so genannte Kruboyas an Bord, die wir in Monrovia übernahmen und auf der Heimreise dort wieder absetzten, wo sie dann auch ihr Geld erhielten. Diese Leute bekamen als Unterkunft ein ‚Zelt‘ auf einer der Ladeluken. Dieses Zelt bestand aus einer am Laderaum aufgehängten Persenning. Ihren besonderen Proviant, hauptsächlich Wildreis und vor allem ihr ‚Hamburg Water‘ bekamen wir von Hamburg mit. Dieses Hamburg Water war Rum, den die so genannten Waterboys als Entschädigung und Anreiz für ihre schwere Arbeit, die sie beim Befestigen der Stämme und Moniereisen unten im Wasser, zu verrichten hatten. Es war keine leichte Arbeit, besonders wenn es um die langen schweren Eisen ging. Diese Dinger passten ja nicht in die kleinen Brandungsboote, so verband man immer zwei Boote mit Vierkanthölzern, auf die die Kruboyas die Eisen legten. Das Schiff war immer etwas in Bewegung, so dass die Kruboyas höllisch aufpassen mussten, dass sie nicht von den Eisen erschlagen wurden. Es ist dabei schon mal vorgekommen, dass ihnen so ein Doppelboot abhaute, durch die starke Strömung abtrieb und nicht mehr zu halten war. Für sie sehr unangenehm war auch, wenn die Zementsäcke in der Hieve kaputt gingen, wenn sie gegen die Bordwand schlugen und platzten. Die nassen Körper der Kruboyas sahen nun nicht mehr schwarz, sondern grau aus. Dieses Papier der Zementsäcke aus Chechien taugte offensichtlich gar nichts. Besonders schwierig war es, da das Schiff fast immer rollte!

Dieses Holz wurde an mehreren Plätzen der Westküste Afrikas geladen. Im Allgemeinen wurden die Stämme zu Flößen zusammengebunden und dann zum Schiff geschleppt, außer in Douala. Dort war das Holz, das wir zu verladen hatten, so schwer wie Stein, also nicht schwimmfähig. Außer in Douala und Takoradi standen zum Holzladen keine Kräne zur Verfügung, so dass wir mit ‚eigenem Geschirr‘ (sprich Ladebäume) laden mussten.

Einmal mussten wir einen Ladeplatz nach sehr vagen Angaben erst suchen. So waren nur Koordinaten angegeben und es hieß so etwa: Wenn an Land auf einer Grünfläche drei fast gleiche Kugelbäume in einer Linie hintereinander sichtbar sind, Anker werfen in 3 Seemeilen von der Küste entfernt! Am anderen Morgen kam der Verloader mit einer Barkasse ‚angetuckert‘ und war ziemlich überrascht, dass wir den Punkt so genau gefunden hatten. Der Kapitän bat mich nun, Fotos von der Gegend und vom Radarbild zu machen (wir hatten damals schon ein sehr anfälliges Radargerät). Ich fertigte gleich mehrere DIN A4-Vergrößerungen an, um evtl. anderen Reedereischiffen die Anfahrt zu erleichtern

Mit der ‚Nigeria‘ machten wir auch Fahrten nach Ost- und Südafrika. Diese Reisen waren angenehmer, als die Westafrika-Fahrten. – Da wir damals auch noch bis zu 12 Passagieren an

Bord hatten, wie auch Besatzungsmitglieder, die noch nie südlich des Äquators waren, wurde immer versucht, die ‚Gaudi‘ einer Äquatortaufe zu veranstalten. In Westafrika haben wir sogar einmal nachts eine Äquatortaufe durchgeführt, da wir jeden Tag einen anderen Hafen anliefen und das Schiff tagsüber ent- und beladen werden musste. Es blieb also keine Zeit, da wir nachts sehen mussten, dass wir den nächsten Hafen erreichten.

Auch für mich gab es mehr Arbeit, da ich ja auch so nebenbei Schiffszahlmeister war und ich die Behördenvertreter zwecks Einklarierung des Schiffes zu empfangen hatte. Es gab jede Menge Papiere, die für jeden Hafen bereit sein mussten. Da war als erstes das Rattenattest, das immer auf dem neuesten Stand zu sein hatte, für den Arzt oder Gesundheitsinspektor. Wenn der Arzt sein OK gegeben hatte, konnte ich auf der Brücke Bescheid geben, dass die ‚Gelbe Flagge‘, die beim Einlaufen gesetzt werden musste, eingeholt werden konnte. Erst jetzt konnte der Agent unserer Reederei an Bord kommen. Als nächstes kam die Immigrations-Polizei auf das Schiff. In den portugiesischen Häfen kam die damals gar nicht erst an Bord, sondern ich musste mit Besatzungslisten, Passagierlisten sowie mit sämtlichen Seefahrtsbüchern der Besatzung und den Pässen der Passagiere, die Jakobsleiter herunter, zu den Polizisten ins Boot steigen. Einer der Polizisten beanspruchte nun an Bord einen Platz, wo er mit den Seefahrtsbüchern und Pässen saß, und jeder, der an Land wollte, bekam eine Karte, die er rechtzeitig vor dem Auslaufen wieder abgeben musste. Da der Hafen Lissabon bei allen sehr beliebt war, wir aber dort immer nur ein paar Stunden Aufenthalt hatten, habe ich so manches Mal sehr gebangt, ob sie wohl alle rechtzeitig zurückkämen. Aber irgendwie hat es doch immer geklappt, obwohl manch einer erst ankam, wenn das Schiff schon bereit zum Ablegen war. Gott sei Dank war das nur in den portugiesischen Häfen so!

Es gab doch oft genug Probleme, z. B. wenn derjenige in der Reederei, der für die Einstellung von Personal zuständig war, nicht sorgfältig genug war und uns manchmal irgendwelche ‚komischen Typen‘ an Bord geschickt hat. Was öfter vorkam, Leute, die stark verschuldet waren oder keine Alimente zahlen wollten, so dass wir sehen mussten, wie wir das Geld von der Heuer einbehielten. Bis mich diese Nachricht von der Reederei erreichte, hatte derjenige bereits wieder Schulden beim Steward gemacht. Auch um so etwas musste ich mich kümmern. Alles Dinge, die zu meinem Zuständigkeitsbereich gehörten. Ich hatte alle Unterlagen, die für die Heuerabrechnung relevant waren, auch Briefporto-Kosten, zu sammeln und an die Reederei weiter zu leiten.

Vielleicht hatte sich einer meiner Kollegen beschwert und dafür eine Extrabehaltung verlangt? Na, es gab ja auch so genug zu tun. –

Am 12.03.1958, eines Nachts, wir waren an der afrikanischen Westküste unterwegs, wurde mir übel. Ich musste mich übergeben, wobei nur Blut kam und zwar sehr viel! Gleichzeitig kam das Blut auch aus dem After, wo ich das Blut mit einem Eimer, den ich zufällig für meine Fotoarbeiten in meiner Kabine hatte, auffing. Es gelang mir dann mit Mühe, den ersten Offizier auf der Brücke zu benachrichtigen, der auch gleich das richtige tat, indem er Eis besorgte, um den Blutfluss zu stoppen. Wir hatten am nächsten Tag, Gott sei Dank, einen Hafen, wo ich dann von einem Arzt untersucht wurde. Der Arzt wollte natürlich, dass ich in ein Krankenhaus eingewiesen würde. Ich selbst wollte das nicht, wie auch die Schiffsleitung nicht dafür war. Es hätte für die Reederei ein Problem gegeben, da ich als Funker allein an Bord war und das Schiff laut der damaligen Bestimmungen nicht hätte ohne Funker auslaufen dürfen. Flugverbindungen, wie es sie heute überall hin gibt, gab es damals noch nicht und es hätte sicher lange gedauert, bis eine Ablösung nach Conakry (Guinea) kommen konnte. Auch konnte ich mir vorstellen, dass im Krankenhaus von Conakry nicht alles zum Besten war. Der Doktor wollte nun wissen, wann wir den nächsten Hafen erreichen würden. Es war am folgenden Tag Monrovia. Er nahm uns das Versprechen ab, dass wir in Monrovia gleich wieder einen Arzt kommen ließen und er sagte auch, dass ich unbedingt nur Diätkost zu mir nehmen dürfte. Unser Koch hatte keine Ahnung, was Diät war und ich fragte ihn, ob er genügend Hühnchen an Bord habe. Er hatte.

Also ernährte ich mich die folgenden Wochen nur noch von Hühnerfleisch und mein Gesundheitszustand besserte sich so langsam. Meinen Funkdienst erledigte ich so weit wie möglich von der Koje aus, während ich die Schiffseinklarierungen an den 3. Offizier für diese Zeit übertrug.

So kam ich ganz gut über die Runden und ging nun nach dieser Reise erst einmal in Urlaub. Die Untersuchung in Braunschweig ergab, dass ich ein Magengeschwür hatte und ich Glück gehabt habe, dass es nicht zum Magendurchbruch gekommen ist.

Es gab eine Zeit, da andauernd jemand krank wurde. Einmal hatte ich ohne Erfolg ein Passagierschiff mit Arzt gesucht. Letztendlich habe ich mich vom Funkarzt bei Norddeichradio beraten lassen; der Rat war: schnell den nächsten Hafen anlaufen. Schlecht war es, wenn auf Accra-Reede jemand zum Arzt musste. Derjenige musste von dort mit einem Brandungsboot, in das ein so genannter ‚Mamichair‘ (ein stuhlartiges Gebilde) gesetzt

wurde, an Land gebracht werden. Einmal hatte ich ausgerechnet am 1. Weihnachtstag jemanden von der Besatzung an Land zum Arzt zu schaffen.

Übrigens hatte ich das ‚Vergnügen‘ mehrere Weihnachten auf Accra-Reede zu verbringen. So war immer etwas los und es wurde nie langweilig.

In St. Isabel (Insel Fernando Po) fiel unser Zimmermann von der Reling des Schiffes in den, einige Meter tiefer liegenden Leichter und brauchte dann eine dringende ärztliche Behandlung. Ich fuhr in Takoradi, wo wir inzwischen angekommen waren, mit ihm im Taxi zum Krankenhaus. Der Arzt, der ihn dort geröntgt hatte, fiel aus allen Wolken, als er das Röntgenbild sah! „How did you get here?“ seine erstaunte Frage. Ich berichtete ihm, teilweise zu Fuß und mit dem Taxi. Eine falsche Bewegung und der Mann wäre im Rollstuhl gelandet. Er müsse so schnell wie möglich nach Hamburg in eine Spezialbehandlung. Er selbst würde sich um ein Flugzeug kümmern. Was war passiert? Jemand hatte das Tau, an dem die Jakobsleiter hing, gelöst, womit der Zimmermann nicht rechnen konnte, als er in den Leichter hinabsteigen wollte. Er ist dann auf den eisernen Boden des Leichters gefallen. In Hamburg hatte er offensichtlich die richtige Behandlung bekommen, denn nach einem Jahr traf ich ihn bereits völlig wiederhergestellt, auf einem unserer Schiffe wieder!

Simulanten, die nur mal eine kostenlose Seereise machen wollten, gab es auch! So kam ein Typ an Bord (mit einer Offiziersmütze auf dem Kopf!) und gab an, Storekeeper zu sein. Was aber, wie sich herausstellte, nicht der Fall war. Wir erlebten das Fiasko mit ihm in Ostafrika (Lourenco Marques – heute: Mabuto), wo er den Todkranken spielte. Er wollte unbedingt nach Hamburg geflogen werden. Als wir ihm dann sagten, dass er nicht transportfähig sei und hier in Lourenco Marques operiert werden müsse, war er plötzlich wieder ganz gesund?!

Einmal hatten wir einen Elektriker an Bord, der sich offensichtlich nur Elektriker nannte. Er hatte überhaupt keine Ahnung, wollte aber in jedem Hafen unbedingt immer zum Zahnarzt. Seine Arbeit, besonders an den Winden, mussten nun während der ganzen Reise die Schiffsingenieure mit übernehmen. Dieser ‚Elektriker‘ hatte sich in seiner Kabine eingeschlossen und hatte sich sogar sein Essen vom Steward in seine Kabine bringen lassen, weil er angeblich gemoppt wurde. Sein letzter Zahnarztbesuch war auf der Heimreise in Las Palmas, wo ich ihn als Dolmetscher und ‚Aufpasser‘ begleiten musste. Ich ging mit ihm hinein und fragte den Arzt, wie lange es wohl dauern würde, worauf der Arzt sagte: „Eine Stunde.“ Ich wollte nun nicht eine ganze Stunde da herumhängen und sagte dem Mann, dass ich in einer Stunde wiederkäme und er sollte aber auf jeden Fall beim Arzt auf mich warten. Als ich nach einer Stunde pünktlich wieder in der Praxis war, war der Kerl natürlich nicht

mehr dort. Ich konnte ja auf keinen Fall allein zum Schiff zurückgehen; ich fing an, ihn zu suchen. Sicherlich würde er wohl in einer Kneipe herumhängen. In der langen Hafenstrasse ging ich nun von Lokal zu Lokal, bis ich ihn dann in irgendeiner Hafenkneipe ‚auftrieb‘. – Ich zog die Lehre daraus, dass man sich auf zwielichtige Typen auf keinen Fall verlassen kann. Es konnte doch für den Mann in der Reederei nicht so schwer sein, einigermaßen ordentliche Leute zu finden, zumal die Stellen in der Linienschiffahrt ziemlich gefragt waren!

In Las Palmas hatten wir meist nur einige Stunden Aufenthalt, da wir dort normalerweise nur zum Ölbunkern halt machten. Auf der Heimreise dauerte es schon einmal länger, wenn wir dort, so weit Platz an Deck vorhanden war, Tomaten geladen haben. -

In den ehemals deutschen Kolonien gab es nur noch sehr wenige ältere Eingeborene, die Deutsch sprachen und dieses auch ausnutzten, was ja verständlich war, um davon zu profitieren. Einer dieser Leute war der so genannte ‚Postmeister‘, dessen größter Wunsch war, dass wir ihm aus Deutschland eine Original-Postbeamtenmütze mitbrachten. Die bekam er dann auch und er trug sie voller Stolz in Douala.

Einmal, als wir in Douala Zeit hatten, machten wir mit unserem Beiboot eine kleine Fahrt den Douala-River hinauf. Als wir an eine Stelle kamen, die es uns ermöglichte, dort anzulegen, gingen wir einen ‚Trampelpfad‘ durch den ‚Busch‘, wo wir auf eine kleine Ansiedlung stießen. Vor den Hütten standen ein paar ältere Eingeborene und ich wollte ‚ein bisschen witzig‘ sein und sagte: „Mahlzeit!“ Zu meinen größten Erstaunen sagte der Älteste von ihnen: „Herzlich willkommen, liebe Freunde!“. Ich muss wohl ein ziemlich dummes Gesicht gezogen haben, vermutete ich doch hier, weitab von der Stadt im Busch, niemanden von den Eingeborenen, der noch perfekt deutsch sprach.

Ein interessantes Überbleibsel aus der deutschen Kolonialzeit war der Holzanleger in Cotonou (Lomè), auf dem ein paar uralte Kräne mit Dampfantrieb und Holzfeuerung standen, die sogar noch in Betrieb waren. Ebenso interessant war eine Barkasse mit Dampfmaschinen-Antrieb, die noch immer Holzflöße heranschleppte. Übrigens, sie hatte einen kleinen Schornstein mit den Wörmann-Farben.

Eine andere Erinnerung an die Vorkriegszeit waren die Gebrüder Fraunhofer, die beide auf der damals noch spanischen Insel Fernando Po interniert waren, ihre Farmen aber nach Ende des Krieges wieder übernehmen konnten.

Es kam nicht sehr oft vor, dass wir Ladung für St. Isabel hatten, aber wenn wir dort anlegten, wurden wir regelmäßig von den Familien zum Kaffee eingeladen und reichlich mit Bananen beschenkt. Das ganze Peildeck hing immer voller Bananen (der Kapitän sagte immer: „Esst ordentlich Bananen, sie verfaulen uns sonst!“) Die Bananen hatten eigentlich nur die Aufgabe, mit ihren großen Blättern die Kaffee- und Kakao-Bäume vor der Sonne zu schützen. Die Insel ist ja auch sehr fruchtbar, war sie doch, wie auch Teile von Kamerun im Bereich des Kamerunberges, vulkanischen Ursprungs.

Hier eine Aufstellung der wichtigsten Häfen bzw. Ladeplätze, die wir in Westafrika ‚bedient‘ haben: Las Palmas, Dakar, Conakry, Freetown, Monrovia, Sinoe, Sassandra, Cape Palmas, Abidjan, Takoradi, Tema, Lomè, Cotonou, Lagos/Apapa, Port Harcourt, St. Isabel, Bata, Douala, Equata, Libreville, Port Gentil, Sao Tomé, Matadi/Boma, Majumba pointe Noire, Luanda, Lobito, Owendo usw.

Zwischenzeitlich machte ich auch Urlaub und bekam während dieser Zeit eine Urlaubsvertretung. Nach Beendigung meines Urlaubs musste ich zwei Reisen auf der ‚Kamerun‘ machen und konnte dann wieder auf der ‚Nigeria‘ einsteigen, auf der ich insgesamt vier Jahre verbrachte.

Einmal lagen wir auf der Reede von Libreville zusammen mit einem Emden Frachter von der Oldenburg-Portugiesischen Reederei. Unser damaliger Chief war ein ‚echter‘ Ostfrieser und war ganz ‚aus dem Häuschen‘ und sagte: „Da mot ick hen!!!“ Er überredete mich, obwohl ich gar keine rechte Lust hatte, mit ihm hinüber zu fahren. Ich habe es dann auch nicht bereut! Die Überraschung war groß, als ich da an Bord kam und einem früheren Kommandanten von der achten Vorpostenflottille gegenüberstand. Es war der damalige Kommandant von 805, bei dem ich als Funker einen Kameraden, der wieder einmal im ‚Bau‘ gelandet war, vertreten habe. Der ‚alte Bekannte‘ fuhr dort als 1. Offizier. Wir beide haben uns sehr über das Wiedersehen gefreut und natürlich entsprechend gefeiert (man kennt sich eben bei der Kriegs- und Handelsmarine)! Ich glaube, ich kam mit einer ‚leichten Schlagseite‘ zurück an Bord.

Als Funkoffizier war ich ziemlich selbständig und ‚mein eigener Herr‘. In den Häfen war ich meistens der Einzige, der an Land gehen konnte. Ich musste nur sicherstellen, dass ich alle, für uns bestimmten Telegramme, bekam. Dieses wurde gewährleistet, indem ich den, zu bestimmten Zeiten von Norddeichradio ausgestrahlten, so genannten ‚Blindfunk‘ abhörte. Zu diesem Zweck beantragte ich vor dem Einlaufen in einen Hafen, in dem von den Schiffen aus

nicht gesendet werden durfte, bei Norddeich-Radio den so genannten ‚Blindfunk‘. Sie sendeten die für mich bestimmten Telegramme ‚blind‘ aus und ich quittierte diese dann nach dem Auslaufen. Das lohnte sich natürlich nur für Häfen, in denen wir mehrere Tage lagen.

Es kam schon einmal vor, dass wir von unseren Agenten zu so genannten ‚Sightseeing Touren‘ eingeladen wurden, um auch etwas vom Landinneren Afrikas zu sehen. Dazu gehörte z. B. einmal eine Kautschuk-Plantage, eine Sisalfarm sowie auch eine Sperrholzfabrik, die wir besichtigten

Mit den englischen Kollegen von ‚Cable & Wireless‘ hatte ich mich inzwischen angefreundet, da ja in Lagos unsere Generalagentur war und ich viel von meinem Funkverkehr über diese Küstenfunkstelle abwickeln musste. Wenn wir auf der Ausreise waren und ich bereits übersehen konnte, wann wir voraussichtlich in Lagos eintreffen würden, nahm ich schon Funkverbindung mit ihnen auf und so wussten sie immer, wo wir uns befanden. Einmal, als es besonders heiß war und wir ‚sehr durstig‘, waren unsere Getränke bereits auf der Ausreise alle. Na, kein Problem, ich nahm Verbindung zu meinen C&W-Kollegen auf und bat sie festzustellen, welches unserer Schiffe in der Nähe war und zu erfragen, ob die dort Getränke (Bier und Mineralwasser) für uns übrig hätten. Am übernächsten Tag kam die Antwort, dass einige Kästen Bier und Mineralwasser für uns in Monrovia bereitstehen. So eine Freundschaft ist doch was wert!?

Eine Katze hatten wir eine Zeit lang auch an Bord. Einmal, als wir von Lagos bereits ausgelaufen waren, hieß es: „Unsere Katze ist nicht an Bord! Wo kann sie denn sein? Habt ihr überall nachgesehen? Sicher hat sie sich verlaufen und ist auf der ‚Kamerun‘, unserem Schwesterschiff (die genauso wie die ‚Nigeria‘ aussah)!“

Also blieb mir nichts weiter übrig, als Kontakt zu meinen Kollegen in Lagos aufzunehmen und sie zu bitten, unsere Agenten zu kontaktieren, um sie zu bitten, auf der Kamerun, die mit uns an der Apapa-Pier gelegen hat, nachzufragen. Da war sie natürlich auch nicht! Sie wurde nach einigen Tagen im Laderaum entdeckt?! Der ‚Peter‘ war übrigens weiblich und eine ‚Petra‘, wie sich irgendwann herausstellte. Petra war nämlich tragend und bekam nach einiger Zeit vier niedliche kleine Kätzchen!

Das eine Mal, als wir etwas länger in Hamburg lagen, hatten wir Gelegenheit an einem, vom Ehepaar Essberger organisierten und finanzierten Betriebsausflug in einem Ausflugslokal an der Elbe, teilzunehmen. Es war sehr nett und gemütlich, mit Tanz und Tombola. Für unseren Transport war ein Hapag-Fährschiff gechartert. Leider war dieses nur einmal der Fall, dass das klappte und wir zum rechten Zeitpunkt in Hamburg waren.

Sicherlich fand so ein Betriebsausflug auch in jedem Jahr statt, aber so hatten wir doch einmal Glück gehabt!

Vom 16. Mai bis 21. Oktober 1958 machte ich erst einmal Urlaub. Es hatten sich inzwischen allerhand Urlaubstage angesammelt, da ich ja zwei Jahre keinen Urlaub hatte. Zurück in der Reederei, eröffnete mir der Reederei-Inspektor, dass ich, bevor ich wieder auf der ‚Nigeria‘ einsteigen könne, erst noch zwei Reisen auf der ‚Transvaal‘ machen müsse, da ‚mein‘ Platz auf der Nigeria noch nicht wieder frei wäre. Es wäre schön gewesen, aber leider musste das eben sein.

Am 21. Oktober ging ich dann an Bord der ‚Transvaal‘ und ab wieder in Richtung Westafrika. Hier hatte ich kein sehr gutes Verhältnis zum Kapitän. Er war halt ein Choleriker und legte sich jeden Tag mit irgend jemand anderen an. Den schlimmsten Ärger hatte er mit den Kruboy, die einmal kurz davor waren, zu meutern, als er anfang, ihre Kojen außenbords zu werfen. Statt erst einmal mit den Leuten zu reden, schritt er gleich zur Tat. Ein Teil der Kruboy hatte nämlich ihre Kojen an Deck, genau zwischen den Kabinen des Maschinenpersonals, die Schichtdienst hatten, und der Reling aufgestellt und palaverten darum, wodurch sich die Ingenieure natürlich gestört fühlten und sich darüber beim Kapitän beschwert hatten.

Auf der ‚Nigeria‘ haben wir während des Aufenthaltes auf Accra-Reede, einen Hai gefangen. Es war ein ganz stattlicher Bursche von 2,50 m Länge. Erwischt haben wir ihn mit einem großen Fischkopf, der auf einem kräftigen ‚Speckhaken‘ aufgespießt war. Unsere Kruboy haben sich sehr über den Fang gefreut, denn sie konnten immer jede Menge Fleisch für ihre ‚Peppersoop‘ gebrauchen. Heute würden wir wohl selbst davon gegessen haben, aber damals hieß es noch, dass Haifleisch nicht gut sei.

Ich habe mich immer gewundert, dass die Kruboy nie von Haien angegriffen wurden, obwohl doch immer einige von ihnen im Wasser waren. Wir konnten uns da nicht in das Wasser trauen, denn sowie ein Weißer in das Wasser sprang, waren die Haie da!

Navigieren war an den afrikanischen Küsten nicht so einfach, denn es gab vor den Küsten vielfach eine so genannte Barre (Sandbank), die von den Schiffen nur bei Hochwasser passiert werden kann. Manchmal mussten wir viele Stunden warten, bis wir einlaufen konnten. Einmal hatte uns vor Lagos doch die Barre erwischt, so dass wir aufgelaufen sind. Es hat dann vier Stunden gedauert, bis wir wieder frei kamen.

Diese Barren entstehen durch angeschwemmten Sand in den Flussmündungen.

Wieder einmal in Hamburg angekommen, erfuhr ich, dass ich endlich ein Schiff in der Südafrika-Fahrt bekam, und zwar die fast neue ‚Usaramo‘, an dessen Versenkung der ‚Vorgängerin‘ ich 1944 in Bordeaux indirekt beteiligt war!

Die neue ‚Usaramo‘ war ein sehr schönes Schiff und ich war begeistert. Als Kapitän traf ich hier einen ‚alten Bekannten‘ an, mit dem ich vor Jahren schon auf der ‚Nigeria‘ zusammen war. Er war damals noch 2. Offizier.

Unsere Reise begann am 15.02.1959 mit Ziel Südafrika. Wir hatten anfangs dauernd mit sehr dichtem Nebel zu kämpfen und kamen erst gar nicht so recht voran, da wir immer wieder wegen des Nebels ankern mussten. Der Reiseverlauf war: Bremen – Antwerpen – Las Palmas – Walvis Bay – Lüderitz (Lüderitz war einmal, was die Abfertigung betraf, wie in alten Zeiten, so kam nur der Agent, der alles, Immigrations-Polizei, Zoll usw. gleich mit erledigte!). Von Walvis Bay aus sind einige von uns in das Landesinnere nach Omaruru gefahren. Dort hatte unsere Fußballmannschaft gegen die dortige Mannschaft ein Spiel, was für beide Seiten eine schöne Abwechslung war. Alles organisiert von der Frau unseres 1. Offiziers, die aus Omaruru stammte.

Kapstadt ist eine der schönsten Hafenstädte der Welt, vom über 1000 m hohen Tafelberg hat man einen wunderschönen Ausblick auf die Stadt und das Meer. Für solche Häfen braucht man allerdings Zeit, die man nie hat!

Dann folgten Port Elisabeth – East London – Durban (in Durban hatten wir oft etwas längeren Aufenthalt, so dass man dort auch mal an den sehr schönen Strand gehen konnte. Danach folgte Lourenco Marques – Beira – Porto Amelia – Mtwara – Daressalam – Tanga – Mombasa – Aden – Port Sudan – Suez – Fahrt durch den Suezkanal – Port Said – Antwerpen – Rotterdam – Bremen – Hamburg. So etwa sah der Reiseverlauf bei einer ‚Rundreise‘ aus.

Wenn wir nur nach Südafrika fuhren, war unser letzter Hafen Lourenco Marques. Wenn wir die Ostafrika-Reisen machten, war unser letzter Hafen Beira und wir hatten ein paar Häfen mehr an der Ostküste, wie Jeddah – Massawa – Djibouti am Roten Meer.

Bei den Rundreisen hatten wir entweder auf der Hinreise Ladung für Ostafrika und fuhren mit Ladung aus Südafrika zurück oder umgekehrt.

Es gab riesige Staupläne, die unterwegs an Bord, meistens vom 2. Offizier, angefertigt bzw. auf den neusten Stand gebracht wurden. Gestaut wurde ursprünglich entsprechend der

Reihenfolge der zu bedienenden Häfen. Doch da sich der Plan sehr oft änderte, musste auch sehr oft umgestaut werden.

Unsere Kruboys sprachen ein eigentümliches Englisch. Hier ein Beispiel: Der Kruboy-Headman hat erfahren, dass der 1. Offizier nach der Reise in Urlaub geht. Nun macht er sich Sorgen, ob der 1. Offz. nach dem Urlaub wieder an Bord kommt. So fragt er den 1. Offz.: „Schimat you gokam?!“ (1. Offz. Kommst Du nach dem Urlaub zurück?)

Wenn wir Passagiere hatten, war noch ein weiteres nichtdeutsches Besatzungsmitglied an Bord, nämlich ein chinesischer Wäscher. Chinesische Wäscher, wie auch Köche, wurden ja schon immer auf deutschen Schiffen beschäftigt, denn sie sind in den beiden Berufen führend. Interessant anzusehen, wenn der ‚Max‘ (die chinesischen Wäscher heißen auf deutschen Schiffen immer Max) beim Bügeln war, immer mit dem Mund voll Wasser, auf das zu bügelnde Wäschestück gespuckt und dann zack, zack Schnell weiter gebügelt!

Noch zur Zeit der Apartheid in Südafrika wollten wir den Chinesen einmal mit an Land nehmen – schließlich war er ja immer so allein – aber man hat uns mit dem Max nicht in ein Lokal gelassen, denn er galt für die Südafrikaner eben als Farbiger und fiel da unter das Apartheid-Gesetz!

Für den Wäscher war ich an Bord der Zahlmeister, denn ich musste ja auch immer für ihn die Wäscherechnungen sammeln und weiterleiten. Auf der Heimreise, etwa einen Tag vor Erreichen von Las Palmas, wurde ich dann vom Max angesprochen: „Zahlmeistel, wann Las Pallamas?“ - -

Damals war das Personal, das zum Einklarieren des Schiffes zu uns an Bord kam, also Zoll und Immigration-Polizei, bereits von Eingeborenen besetzt. Anders war es beim Arzt bzw. Gesundheitsinspektor in Ostafrika. Dort waren durchweg Weiße eingesetzt! Mit einigen von ihnen hatte ich mich angefreundet und ich wurde schon mal von ihnen eingeladen.

Sehr nett war auch der englische Gesundheitsinspektor in Daressalam. Er hat mich einmal mitsamt seiner Familie (Frau und Sohn) zum Picknick an den Strand von Daressalam mitgenommen. Dort war dem Strand ein sehr schönes Korallenriff vorgelagert. Meine Gastgeber hatten alle ‚Goggel-Masken‘ dabei. Ich besaß so etwas natürlich nicht, da ich ja mit so einer Möglichkeit nicht gerechnet hatte.

„No problem, you can try the mask of my son!“! Ich habe es einige Zeit durchgehalten, aber es war doch nicht das Richtige, denn da die Maske für mich zu klein war, hatte ich sie immer voller Wasser. Immerhin war es trotz der kurzen Zeit doch ein großes Erlebnis für mich, die schönen bunten Fische und herrlichen Korallen in natura zu sehen.

Eine gute Abwechslung war für uns auch, wenn uns in Mombasa der Pastor vom Seemannsheim zu einer Fahrt im Kleinlaster zur Shanzu-Beach einlud. Er kassierte von jedem von uns zwar 6 Shilling, aber da auch ein kleiner Imbiss im Shanzu-Hotel enthalten war, war es doch ein recht preiswertes Vergnügen. Leider konnten wir dies nur sehr selten wahrnehmen, denn der Pastor unternahm die Fahrt nur sonntags. Und wann lagen wir schon einmal in Mombasa an einem Sonntag im Hafen?!

Der Strand dort war voller Seeigel. Als wir wieder einmal an der Shanzu-Beach ankamen, war gerade Niedrigwasser und wir mussten ziemlich weit hinaus laufen, um an das Wasser zu kommen. Aber oh weh, wir merkten leider zu spät, dass wir bereits Bekanntschaft mit diesen Viechern gemacht hatten! Aus unserem Schwimmen wurde nun leider nichts mehr, denn wir saßen nun alle vor dem Hotel und versuchten, die Stacheln aus den Fußsohlen zu pölnen. Später, zurück an Bord, wurde diese Prozedur mehr oder weniger erfolglos fortgesetzt.

Ich selbst hatte noch die wenigsten von den Dingen in den Fußsohlen, da ich es nicht ganz so eilig hatte, zum Wasser zu kommen und bald zurückging. Die Biester waren auch kaum zu sehen, da sie versteckt in den Wasserpflanzen und im Tang saßen.

Der größte Teil von Mombasa liegt auf einer Insel und die Hauptverbindung zum Festland bestand aus einer alten Pontonbrücke, die wir, um zur Shanzu-Beach zu kommen, passieren mussten.

Unser Agent in Tanga war ein Inder, von denen es sehr viele in Süd- und Ostafrika gab. Dieser Agent lag mir dauernd ‚in den Ohren‘, ich solle mal mit ihm zum Kinobesuch an Land kommen. Letzt endlich habe ich mich ‚breitschlagen‘ lassen und nachdem er mir versichert hatte, dass ich nach dem Kinobesuch auf jeden Fall ein Boot zur Rückkehr an Bord bekam, habe ich eingewilligt. Nachdem ich nun einen langweiligen indischen Film über mich ergehen lassen hatte, musste ich mit Entsetzen feststellen, dass das Boot bereits fort war. „Macht nichts“, sagte der Agent, „Sie können ja bei mir schlafen und morgen früh zurück an Bord fahren“.

Das gefiel mir nun gar nicht, aber was sollte ich machen? Wie sagt man so schön:

„Mit gefangen, mit gehangen!“. Das Bett, das man mir anbot, war ganz ordentlich und hatte auch ein Moskitonetz mit einem 5 cm großen Loch und ich legte mich mit gemischten Gefühlen hinein. Und was geschah? Der einzige Moskito im Zimmer fand dann auch das einzige Loch im Netz und unterhielt mich summender weise die ganze Nacht. Ich war nach dieser Nacht froh, dass ich wieder an Bord gehen konnte. Es kann ja auch nicht schaden, etwas vom Leben anderer Völker mit zu bekommen. Auf der Straße liefen Leute herum, die Betel anboten und mein indischer Partner, nachdem er sich seine Portion Betel in die Backe

geschoben hatte, fragte mich, ob ich auch eine Portion haben wolle. Das war ja nun doch nicht mein Ding und ich lehnte dankend ab. Ich hatte zwar ein wenig damit gerechnet, dass ich auch zum Essen eingeladen wurde, aber in der Hinsicht geschah nichts. Beim Kinobesuch habe ich mit dem Schlaf kämpfen müssen, denn der indische Film war sehr langweilig und gar nicht mein Fall!

In Westafrika hatten wir sehr oft auch Deckspassagiere; das waren Eingeborene, die für wenig Geld, ohne Kost und Logis (natürlich an Deck), die Reise von Hafen zu Hafen mitmachten. Es waren überwiegend Frauen mit Kindern. Man spürte sie kaum, denn sie suchten sich irgendeinen Platz, seien es Fässer der Decksladung oder irgend etwas, worauf sie es sich bequem machen konnten.

Beinahe hätte ich sogar auch noch etwas von Nairobi kennen gelernt. Ein nettes englisches Passagier-Ehepaar lud den Kapitän und mich zu einem Besuch in Nairobi ein. Der Kapitän hatte keine Meinung, die Einladung anzunehmen und mir ging es genauso, zumal ich ja auch im Hafen die Verpflichtung hatte, den so genannten Blindfunk von Norddeichradio abzuhören. Na, vielleicht klappte es ein anderes Mal???

Bei einem anderen Aufenthalt in Mombasa haben wir uns zu mehreren ein Taxi mit kundigem Fahrer genommen und eine Tagestour durch den Tsavo-Park gemacht. Dieser Park ist nicht so fern von Mombasa und so lohnt sich schon eine Tagestour. Der Tsavo-Park ist einer der interessantesten Wildparks in Afrika. Bei strahlendem Sonnenschein kamen wir in die Nähe von riesigen Elefantenherden sowie jede Art von Antilopen usw. Nicht zu übersehen waren die langhalsigen Giraffen. Unter anderem gab es natürlich auch Nashörner zu sehen, an die man sich am besten nicht zu nahe heran wagt.

Auch Elefanten können gefährlich werden, wenn man ihnen zu nahe kommt. Einmal haben wir es darauf ankommen lassen, als eine Elefantenherde hinter uns den Weg überquerte. Wir hielten an, um uns die Tiere ein bisschen mehr aus der Nähe anzusehen. Da dreht die ganze Kolonne in unsere Richtung und nahm Drohgebärden an! Noch ein bisschen zurücksetzen ... aber jetzt wurde es brenzlig, als sie ihre riesigen Ohren spreizten und mit Gebrüll auf uns zu galoppiert kamen. Wenn jetzt der Motor streikt, dann oh weh! Aber auf unseren Peugeot konnten wir uns verlassen. Genauso auf unseren Eingeborenen-Fahrer.

Ein paar Reisen später hatten wir in Mombasa wieder einmal die Möglichkeit, so eine Fahrt zu unternehmen. Wir fuhren des Morgens bei gutem Wetter los und ahnten nicht, dass gerade an diesem Tag die Regenzeit begann. Plötzlich mussten wir feststellen, dass sogar die Hauptstrasse nach Nairobi bereits vom Schlamm überzogen war. „Was machen wir? Fahren wir zurück? Nein, jetzt sind wir einmal hier. Also weiter“.

Beim ersten Versuch, die Hauptstrasse zu verlassen, mussten wir schon nach kurzer Fahrt auf der Nebenstrasse (oder besserer Weg) kehrt machen und uns einen anderen Weg suchen. Denn hier hatte ein dicker, noch bewurzelter Baum die Brücke unpassierbar gemacht. „Wir müssen es doch schaffen, das Ding beiseite zu räumen, wenn wir alle anfassen!“ Nix da, er rührte sich nicht und ließ sich auch trotz seemännischem Fluchen nicht erweichen und blieb stur auf der Brücke liegen. „Na, dann müssen wir eben einen Umweg machen“. Aber diese Wege waren so weich, dass wir teilweise glaubten, dass wir das Auto wohl besser tragen sollten?

„Ei, was kommt denn da? Sind wir doch nicht die einzigen, die sich getraut haben, diese Tour in der Regenzeit zu unternehmen?“ Es war ein großer, sehr tief liegender Pkw mit vier Personen, die völlig hilflos zu sein schienen. Es stellt sich heraus, welch ein Zufall, dass es sich um den Direktor der Holland-Afrika-Linie und seinen Ostafrika-Generalagenten nebst Ehefrauen handelte. Zu ihrem Glück waren sie so klug gewesen und hatten Schneeketten mitgenommen! Es war natürlich selbstverständlich, auch wenn es unsere Konkurrenz war, dass wir ihnen ‚mit geballter Kraft‘ von fünf Personen halfen.

Wieder in Mombasa, erhielten wir dann einen netten Dankesbrief und für jeden eine Original kenianische Holzschnitzerei.

Übrigens, als wir auf der Hauptstraße bereits auf der ‚Heimfahrt‘ waren, versperrte uns ein quer über der Straße festliegender Bus den Weg.

Jede Menge palavernder Leute standen da herum. „Ja, Leute, wir können euch auch nicht helfen und müssen sehen, dass wir zurück zum Hafen kommen. Unser Fahrer sagte ihnen dann, dass wir bei der nächsten Polizeistation, die wir zu passieren hatten, von dem Vorfall berichten würden. Ob er es wirklich getan hat?

Von Tieren haben wir auf dieser Fahrt natürlich nichts gesehen! Die haben sich wohl alle verkrochen und irgendwo Schutz gesucht.

Wenn man Eingeborene fotografiert hat, konnte man so allerhand Geld loswerden, auch wenn es nur so aussah, als wolle man sie fotografieren! Einmal ist es mir nördlich von Lagos passiert, als ich ein paar waschende ‚Mamis‘ aufnehmen wollte. Ich hatte damals schon eine

Spiegelreflex-Kamera und dachte, wenn ich von oben in den Sucherschacht blicke, fällt das gar nicht auf.- Denkste – Die eine ‚Mami‘ hat das genau mitgekriegt und saß im Nu auf dem Beifahrersitz im Auto meines englischen Kollegen, der mich und ein paar Schiffskameraden zu einer Fahrt in den Norden Nigerias eingeladen hatte. Es war nichts zu machen, ich musste tatsächlich einen Schilling rausrücken. Ja, die Eingeborenen konnten in dieser Hinsicht sehr hartnäckig sein. Dieser Schilling macht mich natürlich nicht arm und es kam mir nicht darauf an, aber ich wollte es nun einmal wissen, wie weit die wohl gehen?

Wenn einmal mehrere von der Besatzung abkommen konnten, machten wir auch schon mal eine Bootstour mit einem unserer Beiboote, das einen Diesel-Antrieb besaß. Leider kamen wir oft nicht sehr weit, da unser Diesel meistens versagte – wahrscheinlich aufgrund seiner wenigen Benutzung. Die Folge war, dass alles um den Motor herum saß, während der 2. Ing. sich bemühte, den Motor zum Laufen zu bringen.

Na, wie ich bereits bemerkte, kam das auch nicht oft vor, da doch der größte Teil der Besatzung im Hafen unabkömmlich war.

In Lagos bzw. nicht sehr weit von Lagos, gab es eine sehr schöne Bucht, zu der wir uns gelegentlich ein Taxi charterten. Eigentlich war es verboten, dort zu baden. Dieser Strand wurde als sehr gefährlich bezeichnet – aber galt das auch für uns?? Wir haben uns dort jedenfalls sehr gut vergnügt und wir sahen es als sehr schöne Abwechslung. Es wäre wunderbar gewesen, wenn wir öfter diese Chance gehabt hätten.

Da es an der Pier in Lagos nur Platz für zwei Schiffe gab, hatte man inzwischen einen neuen Hafen, genannt ‚Apapa‘ gebaut. Dieses war natürlich nachteilig für die Seeleute der dort liegenden Schiffe, denn es war ein weiter Weg von dort zur Altstadt von Lagos.

Eines unserer Probleme bei der Linienschiffahrt waren die kurzen Liegezeiten in den Häfen Hamburg und Bremen – besonders bei den verheirateten Besatzungsmitgliedern. Dieses war natürlich auch unserem Reeder bewusst und so machte man den Versuch, die Ehefrauen zunächst einmal zwischen Bremen und Hamburg mitfahren zu lassen. Als sich diese Regelung gut bewährte, erweiterte man dieses Entgegenkommen so nach und nach bis zum letzten anzulaufenden, europäischen Hafen (oftmals in Frankreich), wo sie dann das Schiff zu verlassen hatten. Das war eine sehr schöne Sache. Wir hatten einmal sogar die Gelegenheit, mit unseren Ehefrauen von Rennes nach Paris zu fahren.

„Ob ich einfach einmal den Reeder bitte, mir zu gestatten, meine Frau eine ganze Reise mitzunehmen? – Aber sicher wird er das ablehnen! Na, man kann es ja mal versuchen! Immerhin bin ich für den Reeder doch kein ‚unbeschriebenes Blatt‘.“

Wie vermutet, bekam ich auch die negative Antwort – allerdings in Form eines netten persönlichen Briefes von John T., in dem er darauf hinwies, dass er bei einer positiven Antwort ja einen Präzedenzfall schaffen würde.

Als besonders nette Geste schickte er dann noch seine Tochter beim nächsten Hamburg-Aufenthalt zu einem persönlichen Besuch zu uns an Bord. Eben dieses Verhalten der Reederfamilie gegenüber seinen Angestellten war mit ein Grund, weshalb ich dieser Reederei treu geblieben bin, obwohl ich ganz gern auch einmal bei der ‚Hapag‘ oder beim ‚Norddeutschen Lloyd‘ angeheuert hätte, um so auch andere Fahrtgebiete, wie z. B. Asien, kennen zu lernen.

Mit das schlimmste, was einem Kapitän passieren kann, ist, wenn er einen oder gar mehrere ‚Blinde‘ Passagiere an Bord hat. Einmal waren sieben blinde Passagiere in Mombasa an Bord gekommen, die wir erst in Aden bemerkt hatten. Man wird diese Leute ganz schlecht wieder los. Man kann sie ja nicht einfach außerbords werfen. Die Polizei in Aden ist da besonders streng und sie haben unser Schiff tagelang festgehalten, bis wir es auf die Reihe bekamen, dass eines unserer Schiffe, das auf der Ausreise war, diese Leute mit zurück nach Mombasa nahm.

So etwas passierte leider öfter, denn es gibt auf einem Schiff ja viele Gelegenheiten, sich zu verstecken. Irgendwann kamen diese ‚Kameraden‘ dann aus ihren Verstecken hervor und sie mussten nun auch gepflegt werden. Einer ist beim Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen von Monrovia außerbords gesprungen, um dort an Land zu schwimmen. Sicher hat er es geschafft an Land zu kommen?! Es war ja noch im Hafengebiet.

Bei einer Reise mit der ‚Nigeria‘ auf der Fahrt nach Südafrika hätten wir beinahe Pech gehabt: Als in Kapstadt die Ladeluken zum Löschen geöffnet wurden, gab es eine böse Überraschung. Der eine Längsträger war stark angebrochen, ebenso mehrere Spanten. Der Grund war, wir hatten in der Biscaya einen sehr schweren Sturm. Wenn wir da noch länger drin gewesen wären, wäre das Schiff sicher durchgebrochen. Wir hatten viel Schwergut (Lokomotiven usw.) an Bord. Vielleicht hat das bei dem starken Seegang zu sehr ‚gearbeitet‘! Natürlich konnten wir so den Hafen nicht verlassen, sondern das Schiff musste erst notdürftig repariert werden. Nach dieser Reise gingen wir in Hamburg in die Werft und das Schiff wurde

noch so repariert, dass es jeder gründlichen Kontrolle standhalten konnte. Einmal hatten wir auch Feuer im Schiff, das aber schnell gelöscht werden konnte. Unser damaliger Kapitän hat das Feuer im Kabelgatt von der Brücke aus entdeckt. Das musste ja so kommen, denn der Kapitän hatte schon mehrfach auf seinen vorherigen Schiffen mit Feuer zu tun gehabt!?

In Ostafrika, besonders in Tanga und Daressalam, mussten wir immer beim Sisalladen sehr aufpassen, dass das ‚Zeug‘ auf keinen Fall nass wurde, denn es entzündete sich bei Feuchtigkeit sehr leicht. In der Regenzeit hatten die Leute die Luken gerade aufgemacht, da konnten sie gleich wieder dicht machen. -

In der Ostafrikafahrt war ja dann auch meistens eine Äquatortaufe fällig, denn wir hatten doch immer Neulinge an Bord und es musste schließlich auch den Passagieren etwas geboten werden.

Hier ein kurzer Bericht über so eine Äquatortaufe:

Ca. eine Stunde vor der Taufe kommt Neptuns Admiral ‚Triton‘ an Bord, um seinen Chef ‚Neptun‘ beim Kapitän anzukündigen.

Jetzt kommen Neptun mit Gattin ‚Thetis‘, vorweg die Musikanten, danach das Gefolge, bestehend aus Pastor, Hofastrologe, Doktor, Friseur usw.

Nach den mehr oder weniger lustigen, zur Heiterkeit beitragenden Ansprachen kommt, die eigentliche Taufe, die für so manch einen nicht ohne leichte ‚Blessuren‘ abging! Eine Taufe ohne Wasser geht ja schlecht! So war zwischen Lukendeckel und Reling ein, mit Persenning dicht gemachtes, provisorisches Becken aufgebaut. Der ‚Delinquent‘ wurde auf eine, gut mit Schmierseife ‚eingefettete,‘ Bank gesetzt und dann mit Schaum (sprich: Griesbrei) oder ähnlichem eingeseift und mit einem riesigen ‚Holz-Radiermesser‘ abgeschabt; dann, nachdem der Doktor noch seine ‚Fiesematäntchen‘ gemacht hatte, wurde die Bank von hinten angehoben, so dass der ‚Täufling‘ im hohen Bogen im Wasserbecken landete, wo zwei mit Kakao eingeschierte ‚Neger‘ den Ärmsten weiter verarzteten! Die Qualität der Behandlung war nun davon abhängig, wie spendabel sich der Täufling gezeigt hatte.

Anschließend wurde natürlich der Erfolg der Zeremonie tüchtig gefeiert.

Es folgten

1. die Rede Neptuns an den Kapitän des Schiffes
2. die ‚Predigt‘ des Herrn Pastor
3. die Ansprache des Hofastronomen Eusebius Klingelmeier und
4. sonstiger ‚Schlaumeier‘.

Ich könnte noch so einige Beispiele bringen, wie wir unsere wenige Freizeit ‚gestalteten‘. Aber es würde den Rahmen meiner Aufzeichnungen sprengen.

Hier noch ein Beispiel:

Auf meinem letzten Schiff hatten wir den bereits erwähnten ostfriesischen Chief (leitender Ingenieur), der immer nur über die Vorzüge Ostfrieslands redete, und da man mit ihm nie eine ‚vernünftige‘ Unterhaltung führen konnte, war er bei der gesamten Besatzung nicht gerade beliebt. Selbst der Kapitän hatte sich über ihn geärgert. Da ich täglich die von Norddeichradio gesendete Schiffspresse aufnahm, die immer mit einem, zum Schmunzeln geeigneten, letzten Artikel endete, bot es sich für mich an, da einen ‚eigenen‘ Text einzusetzen (schließlich konnte es ja auch einmal Funkempfangslücken geben!). Das erste geeignete Thema war seine Essgewohnheit und sein Anpreisen der ostfriesischen Bohnensuppe beim Essen im Salon (ein sehr ergiebige Thema!?!).

Ein Kollege, der vor nichts zurückschreckte, war unser 3. Ing. Als wir einmal im Hafenbecken von Takoradi beim Holzladen lagen, war dort ein anderes Schiff unserer Reederei ebenfalls im Hafen. „Ei, dort ist doch mein alter Chief an Bord, der wird sich sicher freuen, wenn ich ihn besuche! Aber wie? Es gibt ja kein Boot, das mich hinüber bringt! Es liegen doch genügend Baumstämme zum Laden bereit neben unserem Schiff.“ Also irgendein Paddel gesucht, einen Baumstamm gelöst, rittlings darauf gesetzt und los ging die Fahrt!

Viel Spaß hatten wir auch mit diesem Kollegen, als wir ihn einmal zum ‚Bierkönig‘ gemacht haben: Nach meiner Zeichnung wurde vom Maschinenpersonal aus einer massiven Messingplatte ein Wappen, des bei uns beliebten ‚Becks‘-Bier angefertigt, darauf eine Gebilde eines Schlüssels, und damit das Ganze auch ein bisschen schwerer wurde, unten dran ein aus Rundmaterial gedrehtes kleines Fläschchen gehängt.

„Was die in der Brauerei wohl dazu sagen?“ Ich machte also ein Foto, welches ich mit einem Brief an die Becks-Brauerei schickte. Es kam als Reaktion ein ganz netter Antwortbrief und ein Kartenspiel! Aber wie wurde man Bierkönig? Wer am Ende des Monats laut Steward die meisten Flaschen Bier auf der Kantinenrechnung hatte, wurde König. Spaß muss eben sein!

‚Spaß‘ hatten die Seeleute auf der ‚Pamir‘ nicht, die mit ihrem Großsegler mit einer Ladung Schüttgut auf dem Weg von Südamerika zurück nach Europa unterwegs in einen schweren Sturm gerieten. ‚...---...SOS‘ kam es aus meinem Lautsprecher. Als dann die Positionsangaben durchkamen, war klar, dass dieser Seenotfall für uns, die wir gleichfalls auf Heimreise waren, zu weit entfernt war, um ebenfalls einzugreifen. Es war übrigens der

21. September 1957. Unser 2. Offizier sagte dann, dass der 2. Offizier der ‚Pamir‘ ein Freund von ihm sei und dass die beiden zusammen auf der Seefahrtsschule waren.

Ein Schiff mit Schüttgut-Ladung ist bei schwerem Sturm sehr gefährdet und kommt durch rutschende Ladung sehr leicht zum Kentern. Ja, das richtige Laden eines Schiffes ist nicht so einfach und wird in den Häfen von Stauern durchgeführt. Natürlich muss sich das Deckpersonal auf den Schiffen auch gut damit auskennen.

Besonders schwierig war es für die Besatzung in Häfen, wo alles in Ermangelung von Kränen mit den an Bord befindlichen Ladebäumen durchgeführt werden musste. Es kam schon mal vor, dass so ein dicker Baumstamm aus dem Ladegeschirr an Deck fiel! Das rumste ganz schön und war auf dem ganzen Schiff zu spüren und zu hören.

Ein sehr ungünstiger Holzladeplatz war Sassandra, die Reede von der Elfenbeinküste. Dort war die Strömung sehr stark, dass man sehr aufpassen musste, dass keiner dieser ‚Kavenzmänner‘ abtrieb, nachdem man begonnen hatte, die Stämme dem Floß zu entnehmen. Na, unsere Waterboys werden sich hier besonders auf ihre ‚Hamburg-Water-Zuteilung‘ nach getaner Arbeit am Abend gefreut haben?!

Zu dieser Zeit begann man gerade damit, im Niger-Delta, im Bereich von Port Harcourt, nach Öl zu suchen. Man hörte in der ganzen Umgebung laufend die Detonationen der Sprengungen. Kaum auszudenken, wie es heute dort aussieht? Die Natur ist sicherlich dort kaputt!?

Als ein weiteres, so genanntes Hobby pflegte ich Defekte an ‚meinen‘ Funkgeräten selbst in Ordnung zu bringen, was auch von der ‚DEBEG‘ anerkannt und durch entsprechende Schreiben und Gratifikationen in Form von Geld oder Büchern honoriert wurde.

Einmal bekam ich einen neuen, sehr modernen Siemens-Empfänger an Bord. Das Ding hatte immer Aussetzer und fiel immer mitten im Funkverkehr aus. Es blieb mir weiter nichts übrig, als den Kasten zur DEBEG zur Reparatur zu geben. Er kam als repariert und angeblich in Ordnung zurück! Es war aber nicht so, sondern der so genannte ‚NATO-Empfänger‘ hatte immer noch den gleichen Defekt! Also musste ich doch wieder selbst ran. Jetzt machte ich mich – unter Vermeidung jeglicher Erschütterungen – mit dem Messgerät an die Arbeit, in dem von mir vermuteten Bereich, jedes Bauteil durchzumessen. Siehe da, es war natürlich eine ‚kalte‘ Lötstelle, bei der es mal Kontakt und dann wieder keinen Kontakt gab.

Einmal kam auf Reede sogar ein italienischer Kapitän zu mir an Bord: Bei Ihnen sei der Sender ausgefallen. Der Funker wusste nicht, was er machen konnte. „Ich kann mir das ja mal ansehen, aber versprechen kann ich nichts!“ Ich hatte Glück, denn es war nur ein defekter

Widerstand, und da ich sicherheitshalber ein paar Widerstände eingesteckt hatte, konnte ich den ‚Italianos‘ helfen und es gab ein paar strahlende Gesichter.

Mich an irgend etwas heranzuwagen, damit hatte ich nie ein Problem. So auch auf der ‚USARAMO‘: Wie wäre es, wenn wir, wie es andere Schiffe haben, ein beleuchtetes Transparent mit dem Schiffsnamen anfertigen würden? So habe ich mich mit dem Lt.Ing. beraten, ob wir mit Bordmitteln in der Lage wären, so ein Transparent anzufertigen. Das Glas konnte ja unsere Agentur beschaffen. Für eine erforderliche Konstruktionszeichnung und die Ausführung der Malerarbeiten würde ich schon sorgen. Es klappte alles sehr gut und unser ‚Werk‘ sah auch richtig professionell aus.

Na, schön wäre es ja gewesen, hätte ich meinen Aufenthalt auf der Usaramo nun noch längere Zeit genießen können. So kam dann bald der Tag der Versetzung auf die ‚WADAI‘ – ein Frachter, ganz ohne Passagiereinrichtungen!

Da ich nun nicht ewig zur See fahren wollte, musste ich mir so langsam Gedanken darüber machen, was ich nach Beendigung meiner seemännischen Laufbahn machen wollte?

Selbständig machen als Maler lohnte sich in Schöppenstedt nicht. Außerdem war ich bereits viel zu lange aus dem Beruf heraus. Schrift- und Reklame-Malerei ging auch nicht mehr, denn inzwischen lief der Druck von Plakaten auf ‚Hochtouren‘. Es wurden nun für alle Berufe Fernlehrgänge angeboten. Also, da ich doch ein gewisses Talent im Zeichnen habe, buchte ich beim ‚Hamburger Fernlerninstitut‘ einen Lehrgang im technischen Zeichnen, den ich mit einem anerkannten Zeugnis abschloss. Ich wählte Bauzeichnen, da ich als Malermeister meiner Meinung nach wohl am meisten damit anfangen konnte (?)

So, jetzt hatte es mir gereicht und ich beschloss, endgültig meine Kündigung zu schreiben!

Als der dritte Ing. das hörte, sagte der: „Du kannst meine Kündigung auch gleich mitschreiben! Ich habe auch ‚die Schnauze voll‘. So verlor die Reederei ‚Essberger‘ gleich zwei zuverlässige Mitarbeiter auf einmal!

Gespannt war ich dann, was der Reederei-Inspektor in Hamburg wohl sagen würde? Was mich betraf, hatte er damit nicht gerechnet und so fiel er ‚aus allen Wolken‘ (wie man so schön sagt). „Ausgerechnet Sie, was ist denn der Grund?“ Natürlich habe ich ihm den wahren Grund nicht genannt und schob meine Gesundheit vor, was ja auch eine Rolle spielte. Dass er der wahre Grund war, habe ich, des lieben Friedens willen, nicht gesagt! Er bot mir dann noch an: „Wenn es so ist, hätten wir auch in Hamburg eine Tätigkeit für Sie gefunden!“

Wenn der wüsste! Aber ich wollte keine großen Diskussionen und nur meine Ruhe haben.
Schluss – aus – auf Wiedersehen Seefahrt!!!!

Zum Abschluss hatte ich nun nur noch die Aufgabe, während der Fahrt nach Antwerpen meinen Nachfolger einzuweisen, dann fuhr ich mit der Bahn (1. Klasse) zurück nach Hamburg.

Dort hatte ich bereits meinen VW stehen, mit dem ich nach Erledigung der restlichen Formalitäten zurück nach Schöppenstedt fuhr.

Ade Hamburg!

Dritter Teil: In der Luftfahrt-Forschungsanstalt (heute DLR)

So musste ich mir noch wieder ein anderes Betätigungsfeld suchen: Ich wurde beim Arbeitsamt vorstellig: „Haben Sie etwas für mich? – Zur Wahl kann ich anbieten: Malermeister oder Technischer Zeichner.“ – „Eine freie Malermeisterstelle, da ist nichts, aber als Technischer Zeichner, da habe ich was, und zwar in der DFL (Luftfahrtforschungsanstalt), das ist doch sicher etwas für Sie?“ – Sicher ist das dort für mich nicht das Richtige, denn ich habe doch Bauzeichnen gelernt, während die in der Forschung doch mehr mit Konstruktionszeichnungen zu tun haben!

„Sie sollten sich das ruhig einmal ansehen – vielleicht ist es doch etwas für Sie!“

Also fuhr ich hinaus zum Flughafen zum Institut für Aerodynamik. Es handelt sich dort um einen ziemlich großen Windkanal. Der Abteilungsleiter, ein Dr. Ing., erklärte mir an einigen Zeichnungen, keine Konstruktionen, sondern zeichnerische Darstellungen in wissenschaftlichen Berichten (na, das dürfte für mich ja kein Problem sein). „Trauen Sie sich das zu?“ – Na gut, dann müssen Sie, bevor Sie endgültig eingestellt werden, noch beim Institutsleiter in Bienrode vorstellig werden“. Der Herr Professor wollte es nun ganz genau wissen: „Sie haben bereits mehrere Berufe ausgeübt, wie kommt das?“ (Vielleicht hielt er mich für eine ‚verkrachte Existenz‘ mit zwei verkehrten Händen.) – „Aber bitte Herr Professor, bedenken Sie, dass ich in all meinen bisherigen Berufen erfolgreich war!“ – „Aber ich sehe hier, dass Sie in Schöppenstedt wohnen, wie wollen Sie das machen?“ Nun äußerte er noch seine Bedenken betreffs Schnee und Eis in den Wintermonaten usw. Aber jedenfalls stand meiner Einstellung nichts mehr im Wege.

An meinem ersten Arbeitstag führte mich der Abteilungsleiter durch die gesamte Abteilung. Als er mir im Keller das Fotolabor zeigte, sagte ich ihm, dass ich mich auch mit Fotoarbeiten auskenne, er war erfreut: „Dann brauche ich das nicht mehr selbst zu machen!“ So hatte ich hier eine sehr abwechslungsreiche Tätigkeit.

Es stellte sich heraus, dass das Betriebsklima sehr gut war, so dass ich es nicht bereute, diesen Job angenommen zu haben. Jeder Geburtstag wurde mit einem kleinen Umtrunk gefeiert und hin und wieder promovierte einer der Diplomingenieure, was im gesamten Institut gefeiert wurde.

Aber es wurde natürlich nicht nur gefeiert, sonder auch viel gearbeitet!

Den Windkanal muss man sich als eine riesige, zu einem Rechteck geschlossene Röhre vorstellen, sie für die Messstrecke an einer Stelle durch eine Unterbrechung, je nach Bedarf offen oder geschlossen war. Durch diesen Kanal wurde mittels eines sehr starken Gebläses ein heftiger Wind gejagt. Da bei unserem Windkanal, der ja nicht rund war, vier Umlenkecken überwunden werden mussten, war es schwierig, einen einigermaßen ruhigen, glatten Windstrom zu bekommen.

Es kamen nun Aerodynamiker der verschiedenen Flugzeugbauer-Firmen mit ihren Modellen ins Haus und führten mit Hilfe unseres Personals die Druckmessungen am Modell durch.

Zu Anfang wurden die unterschiedlichen Drücke, die an den im Modell installierten Sonden, von denen dünne Schläuche zu Vielfachmanometern führten, wo die unterschiedlichen Drücke abgelesen und im Anfang noch von Hand auf Tabellen übertragen wurden.

Irgendwann kam man dann darauf, das ganze System mit Computern zu steuern. Die ersten Computer bestanden am Anfang noch aus riesigen Schränken mit Kühlgebläsen, da die ersten Transistoren noch sehr wärmeempfindlich waren. Danach kamen auch Plotter zum Einsatz, die das Übertragen der Werte in die Tabellen übernahmen.

Gemessen wurden bei uns nicht nur Flugzeugmodelle, sondern auch Gebäude-Modelle, wie z. B., der Leipziger Hauptbahnhof und der Neubau der Braunschweiger Zeitung.

Es wurden auch Sportler, wie Rennrodlerinnen, Skifahrer (nebst Kleidung) gemessen.

Hier noch eine Auswahl weiterer Messobjekte: Autobahnblendschutz, aufblasbare Rettungsinseln für die Schifffahrt, das Verhalten abgeworfener Bomben während des Fallens, das Verhalten des Wassers beim Ablassen vom Löschflugzeug. Bei diesen Messungen wurde ich als Fotograf tätig, und war in der Lage, während der Messungen die Filme gleich zu entwickeln, so dass die Messungen unmittelbar weiter durchgeführt werden konnten. Es gab also keine Unterbrechung des Messvorhabens.

Im Anfang haben wir natürlich auch Kraftfahrzeuge, besonders von VW, gemessen. Die Leute von VW brauchten später nicht mehr zu uns zu kommen, denn sie hatten inzwischen einen eigenen Windkanal gebaut.

Die Aufhängung der Modelle geschah durch unterschiedliche Methoden, zuerst mit Drähten, später aber vorwiegend mit Stielen. Beide Systeme übertrugen die Bewegungen auf ein kompliziertes Wagensystem direkt über der Messstrecke. Die gesamte Mechanik wurde durch laufende Verbesserungen immer empfindlicher, womit man erreichte, dass sich die Möglichkeiten und Ansprüche immer mehr erweiterten. Die optischen Sichtbarmachungen

der Strömungen und Verwirbelungen am Modell erfolgten vorwiegend durch Aufbringung von Fädchen auf dem Modell oder durch Anblasen von Rauch, beides wurde fotografisch festgehalten!

Eine, der im Laufe der Zeit entwickelten, ‚Neuerungen‘ war ein so genannter Support. Bei dieser Anordnung befinden sich die Wagen unterhalb des Modells im Support, während das Modell auf dem Stiel montiert wurde.

Einmal hatte es gerade in der Mittagspause ziemlich gekracht. Was war geschehen? Das Modell war im wahrsten Sinne des Wortes tatsächlich ‚abgestürzt‘ (natürlich geschah das nicht bei einer Messung im Support!).

Gemessen haben wir fast alle Flugzeug-Neuentwicklungen, von denen allerdings einige nicht über das Entwicklungsstadium hinausgingen.

Vorwiegend kamen die Flugzeugfirmen mit eigenen Modellen und Personal. Manchmal waren auch zwei Flugzeugbauer gleichzeitig bei uns im Windkanal tätig.

Während die eine Gruppe oben im Windkanal mit Messungen beschäftigt war, betätigte sich die andere Gruppe bereits im Kellergeschoß damit, ihr Modell für die Messungen vorzubereiten.

Es kam auch schon mal vor, dass unsere Fachkräfte selbst ein Modell anfertigten. Auch hierbei konnte ich tätig werden: Die Konstruktionszeichnungen mussten nun auf das Material (Bleche) übertragen werden. Der beste Weg war, dieses auf fotografischem Wege zu tun. In eine Nitro-Lackfarbe wurde eine lichtempfindliche Substanz gemischt und diese Mischung auf die Bleche aufgetragen. Jetzt musste man nur noch die Bleche mit UV-Lampen belichten und konnte danach sehr leicht die Profile herausarbeiten.

So hatte ich immer zu tun. Natürlich auch im Zeichenbüro, wo ich mit zwei Zeichnerinnen zusammen arbeitete. Bis so ein wissenschaftlicher Bericht fertig war, steckte doch so allerhand Zeichenarbeit darin.

Woran dachte ich, wenn ich ‚mit dem Brett vor dem Kopf‘ im Zeichenbüro saß oder stand (je nach Größe der Zeichnung)? Ich wartete auf den Feierabend.

„Warum wollen Sie noch abends so viel beschicken, statt morgens pünktlich mit der Arbeit anzufangen?!“

Ich dachte darüber nach, wie viel Arbeit zu hause auf mich wartete. Das Haus musste doch endlich einmal fertig werden, damit wir es uns so recht gemütlich machen konnten.

Wir hatten das Haus in den fünfziger Jahren mit Bedacht so mehr oder weniger unfertig gekauft. Später könnte ich so nach und nach ein richtiges gemütliches Eigenheim daraus machen. Sollten die Kollegen doch denken, dass ich unter ‚strenger Kontrolle meiner Frau‘ stand. Dabei sorgte sie doch immer nur dafür, dass bei meiner Ankunft das Essen auf dem Tisch stand, so dass ich mich gleich wieder ‚ins Geschirr werfen‘ konnte.

Nicht vergessen werde ich die strengen Winter in den siebziger Jahren, als morgens der Schnee seitlich der Straße in Richtung Braunschweig – besonders auf dem ‚Olla‘ – sehr hoch lag. Zweimal bin ich wegen der Schneeverhältnisse stecken geblieben. Was auch nicht gerade gut war, war die versetzte Kreuzung am Schöppenstedter Turm. Man musste ja erst ein Stück die stark befahrene ‚B1‘ benutzen, bis man in Richtung Sickinge freie Fahrt hatte. Als endlich eine ordentliche Kreuzung mit Ampelanlage geschaffen wurde, befand ich mich bereits im Ruhestand.

Die Flugzeuge, an deren Modellen ich im Windkanal bei Messungen mehr oder weniger beteiligt war, so z. B. der ‚Tornado‘ (damals noch unter dem Namen MRCA) und natürlich der ‚Airbus‘ sowie einige weniger bekannte, wie auch die zweimotorige ‚DO 228‘. Es gab auch Typen, die nicht in Serie gebaut wurden, wie die ‚VFW 614‘. Dann gab es einige Senkrechtstarter-Modelle, von denen ein Typ sogar zwei schwenkbare Triebwerke hatte.

Irgendwann wurde der Wunsch geäußert, dass es noch ganz gut wäre, wenn wir auch Farbfotos machen könnten. Das Fotografieren mit Farbfilmen war kein Problem, aber als ich die Filme zum Entwickeln in ein Fotogeschäft gab, war ich doch etwas enttäuscht. Die hatten bei diesen technischen Aufnahmen eben keine bekannten Objekte, an denen sie sich zur richtigen Filterung orientieren konnten.

Also ging ich wieder nach dem Motto ‚Selbst ist der Mann‘ vor: Nach all dem, womit ich mich schon befasst hatte, musste sich auch das mit dem Vergrößern von Farbfotos machen lassen. Und es klappte, so dass wir bald überall die Wände im Institut mit Farbfotos in A3-Größe ‚ausschmücken‘ konnten. Auch bei Besichtigungen war es gut, diese Fotos zur Verfügung zu haben.

So hatte ich, nach meiner interessanten Tätigkeit bei der Seefahrt als Funker, wieder eine mich befriedigende Beschäftigung (bei einem guten Betriebsklima) gefunden.

Aufgrund meines Magenleidens und nun auch noch Bluthochdrucks, wurde ich als 50 % schwer behindert eingestuft und konnte im Alter von 60 Jahren 1980 in den Ruhestand gehen.

- - -