



DIE

ERSTES JANUARHEFT 1944

Heft 1

# KRIEGSMARINE



Korvettenkapitän Brill

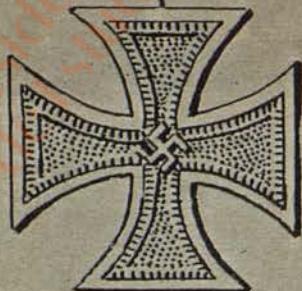
Aufnahme: HH



# er erste Eichenlaubträger DER Sperrwaffe

KORVETTENKAPITÄN

## KARL FRIEDRICH BRILL



**D**ER FUHRER hat am 18. 11. 1943 auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Dönitz, nachträglich das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an den kämpfend auf See gebliebenen Korvettenkapitän d. R. Brill, Führer eines Minenschiffverbandes, als 330. Soldaten der deutschen Wehrmacht verliehen.

Der im Juli d. J. 45jährige Reserveoffizier war der erfolgreichste Minenschiffkommandant der Kriegsmarine. Mit über 9000 unter seiner Leitung geworfenen Minen und sonstigen Sperrmittel hat er sich selbst und seiner tapferen Besatzung ein unvergängliches Denkmal gesetzt. Diese einmalige Leistung wurde in 50 Einsätzen in allen Gewässern Europas erzielt und hat bisher kein Gegenstück. Er stand mit seinem Schiff unter der englischen Küste und verseuchte in zahllosen Unternehmungen bereits zu Beginn des Krieges die feindlichen Häfen und Geleitwege. Er war in der Nordsee tätig und hat im Zusammenhang mit dem Norwegenunternehmen wichtige Sperren geworfen. In den bedeutendsten Abschnitt seiner Tätigkeit trat Brill ein, als es galt, die sowjetische Flotte im Finnischen Meerbusen einzuschließen. In vielen gefährvollen Unternehmungen wurde von ihm zusammen mit anderen Schiffen die durch ihre außergewöhn-

lichen Erfolge bekanntgewordene Juminda-Sperre geworfen. Niemand, am wenigsten Brill, ahnte damals, daß er dort als Führer einer Minenschiffgruppe die für den Gegner folgenschwerste Minensperre aller Zeiten legen würde. Über 130 000 Tonnen sowjetischen Schiffsraumes forderten Brills Minen in der denkwürdigen „Minenschlacht von Reval“, über die das Oberkommando der Wehrmacht am 30. 8. 1941 in einer Sondermeldung berichtete. 9 Wochen nach Ausbruch des Krieges gegen die Sowjets haben damit die gefahrvollen Nachteinsätze der Brillschen Minenschiffe, die unmittelbar vor den Häfen einer überlegenen feindlichen Kriegsflotte und angesichts vieler weittragender Küstenbatterien tätig waren, ihre Früchte getragen. Am 20. 11. 1941 belohnte der Führer diese einmalige Tat mit dem Deutschen Kreuz in Gold und bereits vier Wochen später erhielt Brill das Ritterkreuz. Mit seiner Auszeichnung wurde die ganze Sperrwaffe belohnt, deren Krieg im Dunkel in ganz besonderem Maße der Geheimhaltung unterworfen sein muß.

Die folgenden Jahre sahen ihn in den norwegischen Gewässern, wo er oftmals allein, sich nur auf seine Mannschaft und sein Schiff verlassend, verwogene Unternehmungen durchgeführt hat, die ihn immer mehr in die vorderste Reihe der erfolgreichsten Sperrspezialisten aufrücken ließen. Auch im Mittelmeer bewährte sich sein hervorragendes seemännisches Können, seine Zähigkeit bei der Durchführung einer einmal im Angriff genommenen Aufgabe ebenso, wie sein kühner Mut verbunden mit einer hohen Fähigkeit als vorbildlicher Führer seiner Männer, die in voller Erkenntnis der Tragweite

ihres Einsatzes ihr Letztes freudig gaben.

Karl Friedrich Brill war Niedersachse und wurde am 18. 7. 1898 in Stolzenau an der Weser geboren. Mit sechzehn Jahren meldete er sich freiwillig zur Kriegsmarine. Er erlebte als Bootsmann auf dem Linienschiff „Thüringen“ die Skagerrakschlacht und war später Offizier auf dem Minenkreuzer „Bremse“. Nach dem Zusammenbruch studierte er Maschinenbau an der technischen Hochschule in Hannover und verließ sie, 24 Jahre alt, als Diplomingenieur. Als Student und ehemaliger Leutnant zur See nahm er im Verbande der Brigade Ehrhardt an den Kämpfen um Oberschlesien teil und bewährte sich ebenso im Kampf um Rhein und Ruhr. Als Ingenieur, Erfinder, Werkleiter und Unternehmer machte er sich auch in seinem Zivilberuf einen Namen. Im Zusammenhang mit einem bedeutsamen Patent wurde er mit dem Titel des Dr.-Ing. ausgezeichnet. Nach Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht machte Brill mehrere Übungen bei seiner alten Waffe, der Kriegsmarine, die ihn nach Kriegsausbruch sogleich auf einen wichtigen Posten stellte. Als besonders tüchtiger und schneidiger Reserveoffizier hat Korvettenkapitän Brill bis zu seinem Seemannstod auf vorgeschobenem Posten für Deutschland gekämpft. Frankenthal in seiner Wahlheimat Gau Westmark hat ihres hochverdienten im Kampf um die Freiheit unseres Volkes gefallenen Mitbürgers im Rahmen einer feierlichen Ratssitzung gedacht und eine Straße nach ihm benannt. Die Kriegsmarine senkt in stolzer Trauer ihre Fahnen. Für die Sperrwaffe wird Brill immer leuchtendes Vorbild sein.

W.



Minensuchboote sichern ein Minenschiff bei der Fahrt in englische Gewässer

PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Richleske, 1917

## LEBEN UND TATEN des EICHENLAUBTRÄGERS KORVETTENKAPITÄN BRILL

Von Marine-Kriegsberichter Martin Jank

**E**s ist an einem Neujahrsmorgen nach dem ersten Weltkrieg. Die Weser hat Hochwasser, und von der Oberweser drängt das Wasser mit starker Macht gegen das Wehr oberhalb der Weserbrücke von Hameln, spült darüber hinweg in die untere Weser und dreht sich hinter der Mauer in heftigen Strudeln.

Jungen im Alter von 16—18 Jahren, Schüler des Hamelner Gymnasiums, stehen dabei und überlegen, was wohl mit einem Menschen geschieht, der in das Hochwasser gerät. Da mischt sich ein älterer Kamerad hinein.

„Ich fahre mit einem Doppel-Skuller über das Wehr! Wer macht mit?“ Das ist ein Vorschlag, der jeden echten Jungen begeistern könnte. Und da er von ihrem Schulkameraden Brill stammt, der schon Leutnant bei der Marine ist und das EK. II trägt, wollen auch gleich alle mitmachen. Brill sucht sich zwei aus. Wenige Minuten später setzen sie das schlanken Boot in die Weser und stoßen ab. Sie werden gleich von der Strömung erfaßt und mit hoher Geschwindigkeit auf das Wehr zugetrieben.

Das Schauspiel läßt sich die Hamelner Bevölkerung nicht entgehen. Zuschauer sammeln sich auf der Weserbrücke. Sie verfolgen mit Spannung die Fahrt der Waghalsigen.

Die fünf Mann im Boot aber haben andere Gedanken. Sie tauchen die Riemen ruhig ein wie auf einer Schulregatta, sie ziehen langsam und kräftig durch und achten genau auf die ruhige, sichere Stimme des Bootsführers. Es ist einfacher, als sie denken. Mit einem leichten Hupt gleitet das Boot über das Hindernis und treibt mit Windeseile den Brückenpfeilern zu. Worte der Anerkennung und Erleichterung fallen von der Brücke.

Aber die Jungen sind nicht zufrieden.

„Jungs“, sagte der Leutnant, und seine Augen leuchten vor Begeisterung, „wer ein Kerl ist, rudert jetzt mit mir über das Wasser zurück!“ Dieser junge Mann hieß Karl Friedrich Brill.

In dem kleinen Brill stand es schon seit Kindheit fest, daß er zur Marine gehen würde.

Als er mit sieben Jahren Scharlach hatte und nach langen Wochen genes, fragte die Mutter ihn: „Da du solange krank warst, darfst du dir etwas wünschen.“ Der Junge wollte seinen weißen Matrosenanzug anziehen, weiter nichts.

Er ist gar nicht besonders mit See und Marine in Berührung gekommen. Dennoch zog er von allen Bilderbüchern immer die vor, auf denen Schiffe zu sehen waren.

Bei Dampfschiffsfahrten auf der Weser war sein Platz immer in der Nähe der Maschinen, die die großen Räder der Raddampfer in Bewegung setzten.

Nach dem Tode des Vaters zog die Familie 1914 nach Hameln. Als der erste Weltkrieg 1914 ausbrach, war Friedrich Brill noch nicht alt genug, um Soldat zu werden. Aber schon Ostern 1915 meldete er sich, sechzehnjährig, freiwillig, und im Oktober desselben Jahres ging sein sehnlichster Wunsch in Erfüllung: Er wurde in die Kriegsmarine eingestellt und konnte Seeoffizier werden. Als Bootsmann im Alter von 17 Jahren erlebte er auf dem Linienschiff — so hießen damals die Schlachtschiffe — „Thüringen“ die Skagerrakschlacht. Er war Nummer 2 an einem 15-cm-Geschütz.

Danach kam er auf die Marineschule, wurde Fähnrich zur See. Von der Schule kam er dann auf den damaligen Minenkreuzer „Bremse“, ein schnelles, gut bestücktes Schiff, das Handelskrieg in der Nordsee führte und dann als Minenleger eingesetzt wurde. Damit fing eigentlich schon der Weg zum Minenschiffskommandanten an; denn auf der alten „Bremse“ bei Kapitän z. S. Westerkamp hat Brill damals viel gelernt.

Dann rief ihn die Kriegsmarine zum zweiten Male zu den Waffen. Nach Einführung der allgemeinen Wehrpflicht machte Dr. Ing. Brill seine Übungen zunächst bei der Marine-Flak. Brill wurde bis zum Batterie-Chef ausgebildet, kam aber in dem Mobilmachungsplan als Artillerie- und Wachoffizier auf ein Minenschiff, auf dem er noch vor Ausbruch des Krieges eine Übung ableistete, und das Kommandantenzugnis erwarb. Damit begann seine eigentliche, glänzende Laufbahn.

Winter 1939/40: ein harter Winter, auch die Nordsee ist verdammmt unangenehm. Bei schlechter Sicht, bei Nebel und schwerem Eisgang ist Kapitänleutnant Brill mit seinem Minenschiff auf See. Schwer stampft das Schiff, hart schlägt die See gegen die Bordwand. Eine richtige Waschküche, in der sich kein Seemann wohlfühlen kann, weil er nichts sieht. Doch der Kommandant muß etwas sehen, muß wenigstens sehen, wo er mit seiner Aufgabe zu beginnen hat: einer Minensperre, die englischen U-Booten das Eindringen in deutsche Gewässer verwehren soll. Die Feindboote sind gemeldet, und vom Gelingen der Sperre hängt das Wohl manches Frachters ab, der wertvolle Ladung über die Nordsee in die Heimat bringt. Das Unternehmen scheint ein Mißerfolg zu werden. Der Kommandant kann den Ansteuerungspunkt nicht finden.

Selbst der Führer der Minenschiffe, der vom Kartentisch durch Funk den Einsatz der Minenschiffe leitet, hält das Unternehmen für undurchführbar. Er macht sich Sorge, weil das Schiff länger ausbleibt, als für die kurze Aufgabe vorgesehen ist. Kapitänleutnant Brill hat während der Nacht geankert. Ruhelos läuft er auf der Brücke umher. Wie ist es möglich, daß wir die Boje nicht gesehen haben? Das ist die Frage, die sich der Kommandant immer wieder vorlegt. Viele Antworten fallen ihm ein: Das Wetter — schlechte Sicht — Versetzung durch Wind und Strom — aber keine Antwort befriedigt. Er reißt die Tür zum Kartentisch auf. Tritt in das Dunkel des warmen Raumes. Die Tür schlägt zu. Die automatische Verdunklungseinrichtung wird ausgeschaltet. Ein Lichtkegel steht über dem großen Kartentisch, und der Kommandant beugt sich neben seinem Obersteuermann noch einmal über die Karte und berechnet alle Möglichkeiten, überprüft die Navigation.

„Wir müssen sie finden!“

Das ist der Entschluß, die Suche am nächsten Morgen wieder aufzunehmen, den Anfangspunkt aufs neue zu suchen und den Befehl auszuführen.

Da kommt ein Gegenbefehl vom Führer der Minenschiffe.

„Aufgabe wegen Schlechtwetterlage abbrechen!“

Kapitänleutnant Brill unterdrückt einen Fluch. Wie er überlegt, was zu tun ist. Den Befehl ausführen? Das heißt: unverrichteter Dinge nach Hause kommen. Das heißt: die englischen Unterseeboote können ungehindert in die deutsche Bucht eindringen, können unser Frachtverkehr stören. Jede Meldung, die in den nächsten Tagen von einem

torpedierten deutschen Frachter in den Aether ging, würde für ihn den Nachsatz tragen: „... gesunken ... weil ich die Sperre nicht gelegt habe!“

Der Kommandant entschließt sich, entgegen dem Befehl seine Aufgabe zu lösen. Und er hatte nicht das Gefühl, er wußte: Ich finde die Ansteuerungsboje, ich führe die Aufgabe durch!

Noch einmal suchen sie die See planmäßig ab. Sie finden die Tonne, bei der sie auf Wurfkurs gehen sollen. Nun geht alles wie am Schnürchen. In nicht einmal einer Stunde ist die Aufgabe beendet. Minenschiff X geht auf Gegenkurs und läuft in den befohlenen Einlaufhafen.

„Aufgabe erfolgreich beendet.“

Als er dies melden kann und begründet, warum er auf Grund der verbesserten Wetterlage und nochmaligen Suchens die Sperre entgegen dem Befehl gelegt hat, spricht der Chef seine Anerkennung aus. Kapitänleutnant Brill hat einen Sieg errungen, bei dem kein Schuß gefallen ist. Ein Sieg gegen die Unbilden der See, gegen höhere Macht, einen Sieg über sich selbst.

Kapitänleutnant Brill legt Sperre auf Sperre, zuerst in den Gewässern der Nordsee, im Skagerrak, in der Themsemündung. Oft ist die englische Luftwaffe unterwegs, doch selten finden sie ihn, und wenn — seine Flak schießt gut und wehrt alle Angriffe ab. Im Frühjahr 1940 wurde er für erfolgreiche Teilnahme am Norwegenunternehmen mit dem Eisernen Kreuz Erster Klasse ausgezeichnet.

Dann kam der Ostfeldzug. Die deutsche Seekriegsleitung war in einer schwierigen Lage. Die Flotte, vor allem unsere Unterseeboote waren im Kampf gegen die Westmächte nicht zu entbehren. Es mußte um jeden Preis verhindert werden, daß die Sowjetflotte in der Ostsee aktiv wurde. Der deutsche Plan ging dahin, die gegnerische Flotte im finnischen Meerbusen einzuschließen. Da für eine direkte Bekämpfung der Sowjeteinheiten keine Mittel zu Gebote standen, setzten wir eine Waffe ein, die unter Umständen ebenso wirksam werden kann, die Minensperre. Sie muß so kompliziert wie möglich angelegt sein, damit der Gegner sie nicht so leicht räumen kann. Es darf kein „System“ in der Anlage der Sperren zu erkennen sein, sondern es muß den

Anschein haben, als lägen überall Minen, wohin sich auch das feindliche Fahrzeug wenden mag. Eine solche Sperre vermag schon die Aufgabe erfüllen, einer ganzen feindlichen Flotte die Ausfahrt aus einem Meerbusen zu verwehren, wenn sie genau überwacht und geräumte Strecken immer wieder durch neue Sperren ersetzt werden.

Unsere Truppen zu Lande hatten das ganze Baltikum erobert und Reval eingeschlossen. Aber auf dem Seeweg konnten die Sowjets noch genug Nachschub heranbringen. Das zu verhindern, sollte eine Minensperre gelegt werden, die die Abriegelung zu Lande auf dem Wasser fortsetzte und den Schiffsvverkehr zwischen Reval und Leningrad unterbinden sollte.

Ein Unternehmen, weit schwieriger und gefährlicher als die bisherigen. Im Revaler Hafen lagen starke Einheiten der Sowjetflotte, Kreuzer, U-Boote, Torpedoboote und etwa 20 Zerstörer. In ihrer unmittelbaren Nähe, in einer Entfernung von etwa 50 Seemeilen, also rund 90 Kilometer, mußten die Minenschiffe operieren. Die Schiffe, mit denen Korvetten-Kapitän Brill damals fuhr, hatten schon ihre Dienste im ersten Weltkrieg getan, waren durch anderthalb Jahrzehnte als Passagierdampfer brav die Nordseebäder abgefahren und also nicht mehr die jüngsten und schnellsten. Die Sowjets hatten auch allmählich gemerkt, daß deutsche Minenleger am Werk waren. Das sagten ihnen täglich ihre Schiffsvverluste. Den einzigen wirksamen Schutz des Verbandes bildeten deutsche Schnellboote. Aber die konnten nicht bei jedem Wetter fahren.

Weitere Gegner waren die feindlichen Minensperren. Die Minenschiffe hatten eigentlich nur einen wirklichen Bundesgenossen: Das war die im August bereits wieder zunehmende nächtliche Dunkelheit. Trotzdem gab sie natürlich in einem so kleinen Operationsgebiet keinen sonderlichen Schutz.

Korvetten-Kapitän Brill ist auch die Durchführung dieser zweiten großen Minensperre, der Jumindasperre, gelungen. Nacht für Nacht lief er mit seinem kleinen Verband aus, um eine Sperre an die andere zu fügen. Sein Weg war gekennzeichnet von den Detonationen der Sowjetminen, die von vorausfahrenden Räumbooten geschnitten wurden. Kein Wetter, keine Meldung, keine Überwachung des Gegners konnte den Verbandsführer an der Durchführung dieser großartigen Sperre hindern. Manches Gefecht gegen angreifende Flieger hatten sie zu bestehen, manchen Kameraden mußten sie auf finnischer Erde zur letzten Ruhe betten. Aber die Aufgabe gelang. An einem Nachmittag waren mehrere feindliche Zerstörer gemeldet und Flugzeuge gesichtet worden. Obwohl das Wetter nicht günstig war, entschloß sich der Kommandant auszulaufen und die geplanten Sperren zu legen. Die Schnellboote konnten nicht mitmachen, die Räumboote mußten abbrechen, weil sie wegen des Wetters kein Gerät fahren konnten. Schon auf dem Anmarsch erleben sie einen Angriff durch zwei sowjetische Flieger. Sie lassen sie ganz dicht herankommen, jagen sie durch einen Feuerüberfall in die Flucht, wobei einer in den Bach stürzt, der andere in Richtung der an vielen Punkten brennenden Stadt Reval fliegt. Allnächtlich können die Minenleger beobachten, was für Erfolge die Heeresartillerie tagsüber in der umschlossenen Stadt erreicht: lodernde Fackeln flackern dunkelrot und rauschend aus dem Häusermeer. Aber diese Feuer mahnen auch den Verbandsführer, wie dringlich und eilig er seine Aufgabe durchführen muß. Wenn Reval fällt, muß eine vielfache Minensperre den fliehenden Feind auffangen und Tod und Verderben unter seinen Schiffen anrichten.

Wie gewohnt, geht der Verband in Wurfformation, als sie die ausgeworfene Boje erreichen. In Dwarmlinie — nebeneinander fahrend — damit eine vielfach gestaffelte, durch Minen und Sperrschatz verseuchte Sperre entsteht.

Da meldet der Ausguck Schatten voraus. Die Gläser bohren sich in das Dunkel. Drei Schatten sind dort auszumachen, zwei kleinere und ein größerer, vermutlich von einem Zerstörer und zwei Torpedobootten. Die Schatten



Minenunternehmung im Schutz Leichter Seestreitkräfte

PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Richleske, OKM

wachsen schnell aus dem Dunkel, sie liegen genau auf Gegenkurs.

Der Verbandsführer sieht nach der Uhr, rechnet, überlegt, rechnet ... wieviel Minen sind noch zu werfen, wieviel Minuten noch zu fahren, bis das Unternehmen durchgeführt ist? Soll er lieber vorher abbrechen? Den Gegner annehmen, ihm die volle Breitseite zeigen und mit allen Geschützen feuern? Oder stur weiterlaufen auf die Gefahr hin, von einem artilleristisch überlegenen Gegner in ungünstiger Position angefallen zu werden? Aber man merkt Brill die Unruhe nicht an. Da fordern die Sowjets durch Morsezeichen Erkennungssignal an. Noch wissen sie nicht: Sind wir Freund, sind wir Feind? Brill antwortet nicht. Ruhig führt er seine Aufgabe durch. Die Geschützwachen warten gespannt hinter ihren Rohren. Sie haben geladen, warten nur auf den Feuerbefehl. Die Minen aber fallen wie nach dem Fahrplan, ruhig und ohne Hast, in das hell schäumende Kielwasser. Immer näher kommt der Feind. Jede Sekunde kann drüben das Feuerwerk aus den Mündungen krachen und die Stille zerreißen. Warum drehen wir nicht endlich ab?, fragen sich die Soldaten. Ruhig fällt die Frage des Verbandsführers in die Spannung:

„Wieviel Minen noch?“ Fünfzehn Minen noch, fünfzehn mal 20 oder 30 Sekunden, Sekunden, die wie Stunden sind, die nicht ablaufen wollen, als klebten sie irgendwo fest.

„Das Unternehmen wird zu Ende geführt!“

Die Entscheidung. Das Wort ist gefallen. Immer näher laufen die beiden Gruppen aufeinander los. 2000 Meter noch, eine lächerliche Entfernung für die Geschütze.

„Letzte Mine ist gefallen!“

Kaum ist die Meldung auf der Brücke, da reißt der Befehl des Verbandsführers die ganze Gruppe nach Steuerbord herum. Eine Salve schnell gesprochener Befehle. Das geht so rasch, daß ein Außenstehender sich gar nicht so schnell darüber klar werden könnte, was eigentlich geschieht. Schon reißen die eigenen Mündungsfeuer die Dunkelheit auf. Der Gegner antwortet. Salve auf Salve verläßt die Rohre. Rauch, gasige Nebel ätzten Blick und Nasen. Schuß folgt auf Schuß.



Die Mine fällt mit dem Stuhl zusammen von der Ablaufbühne  
PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Jank, OKM



Mine mit Minenstuhl klatscht ins Wasser'

PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Eimke, OKM

„Salve — Feuer!“ und für Sekunden ist die dunkle Nacht von fahlen Blitzen durchleuchtet. — Was ist los? Stille.

Der Sowjetverband schießt nicht mehr, ist nicht zu sehen. Der überlegene Gegner hat sich eingenebelt. Im Schutz der Nebelwand läuft er ab. Korvettenkapitän Brill aber kann ohne Schaden in einen finnischen Hafen einlaufen. Es fehlt nur noch wenig, dann ist die Sperre lückenlos, und der Feind soll dann versuchen, seine Flotte aus Reval zu bringen ...

Die Flucht der Sowjets aus Reval gestaltete sich zu einer Schiffs-katastrophe ersten Ranges. Noch nie war eine Minensperre so erfolgreich wie die Jumindasperre, noch nie hatte die Minenwaffe einen so entscheidenden Sieg errungen. 130 000 Tonnen Kriegsschiffe und Transporter der Sowjets haben die Minen der Jumindasperre versenkt. Daß der Erfolg ein so vollkommener war, lag nicht allein an der Einsatzbereitschaft unserer Soldaten, an der Planung unserer Admirale. Das lag auch und vor allem an dem schneidigen, kühnen und doch klug und kühl berechnenden Geist eines Marineoffiziers namens Friedrich Brill, den der Führer und Oberste Befehlshaber am 20. November 1941 mit dem Deutschen Kreuz in Gold, einen Monat später mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes auszeichnete.

Mit der Jumindasperre war seine Aufgabe nicht getan. Laufend mußte sie ergänzt, Löcher „gestopft“ werden, sollte ihre Wirksamkeit erhalten bleiben.

Dann wurde der tüchtige Kommandant an anderen Orten gebraucht. Im Kanal, in der Nordsee, an der norwegischen Küste, im Eismeer. An der ganzen Atlantikfront hat er mitgebaut, die Westküste von Petsamo bis zur Biskaya durch Minensperren geschützt.

Oktober 1942. Das Wasser in den Kanalhäfen ist schon verdammt kalt. Einige Meter unter der Wasseroberfläche liegt Korvettenkapitän Brills Kajüte. Sein Schiff ist das Opfer eines englischen Bombenangriffs geworden. Die Taucher können nichts machen, sind nicht imstande, aus der Kommandantenkajüte wertvolles Gut heraufzuholen. Da taucht der Kommandant selber in Badehose, ohne Taucherausrüstung, jeden Tag zwei Stunden, um Dinge heraufzuholen, an denen er mit der ihm eigenen Sachtreue hängt.

Darunter ist ein Gästebuch, in das alle Besucher, auch der Großadmiral Dönitz, Wünsche und Segen für Schiff und Kommandanten eingetragen haben. Das Buch hat Seiten, auf denen die Schrift vom Wasser aufgeweicht und verlaufen ist. Aber Korvettenkapitän Brill hängt daran und wird es in Ehren halten, es gehört zu ihm, wie alle Dinge, wie sein Bordhund Bumms und — wie seine Besatzung, die ihn liebt und ihm vertraut.

Später fuhr Korvettenkapitän Brill ein neues, größeres und viel schnelleres Schiff im Mittelmeer, auf dem dieser hervorragende Verbandsführer bei Ausführung einer Aufgabe den Helden Tod fand.



Der Flottillenchef, Eichenlaubträger Korvettenkapitän Scholtz, begrüßt Korvettenkapitän Lueth (links vom Redner), Träger des Eichenlaubs mit Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz, und seine Männer PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Lagemann, Wb.

# Lüth und Seine Unteroffiziere!

Von Marine-Kriegsberichter Herbert Sprang



Nachziehen von Verschlüssen bei schwerer See am Oberdeck eines U-Bootes

PK-Aufnahme: U-Waffe, PBZ

„Du hest jo 'ne Mümmes uff de Näs!“

Der Ort, wo das gesprochen wurde, war nicht etwa Köln. Er liegt weit weg. Tausende von Seemeilen von der Heimat entfernt.

Es ist Dick, Dieselmaat auf U-Lüth, der diesen Ausspruch tut, als er, von einer schweren Außenbordreparatur zurückkehrend, seinen Taucherhelm absetzt und auf der Nase eines Kameraden einen schwarzen Flecken sieht. Alles lacht, obwohl niemand weiß, daß der kleine Kölner mit der „Mümmes“ eine Fastnachtspuppe meinte, für die er den schwarzen kleinen Olfleck auf der Nase seines Kameraden ansprach. Von nun an hieß Dieselmaat Dick an Bord nur noch „Mümmes“.

Dabei kam er von einer nicht ungefährlichen Arbeit, als er das sagte.

Am Seitenruder klemmte eine Verstrebung, die sofort zur Herstellung der vollen Manövriergeschicklichkeit des Bootes wieder klargemacht werden mußte. Getrost kletterte „Mümmes“ in seinen Taucheranzug und arbeitete seelenruhig Minute um Minute an der Außenhaut des Bootes herum, obgleich die Gegend voller Haie stand und ein nicht etwa kleiner Bursche in etwa zehn Meter Entfernung nach der ausgeworfenen Haiangel schielte. Aber Dick wußte, es würde nichts passieren. Als er ins Wasser stieg, hatte sein Kommandant zu ihm gesagt:

„Wir passen schon auf, Dick!“

Und dabei hatte er auf die Maschinenpistole geklopft. Nein, alles was recht ist, auf seinen Kommandanten, da kann man sich felsenfest verlassen. Was Lüth sagt, gilt! Und für Lüth würde man dem Teufel die Barthäfe ausraufen. Als „Mümmes“ auf dem Atlantik wieder an Bord steigt, ruft er dem Hai noch abschiednehmend zu: „Komm mit, du frierst! Und wenn du nicht mitkommst, dann schlägt i det janze Porzellänche kapott!“ Vor dieser Drohung kapitulierte der Hai und wurde an Bord gehievt.

So sind Lüths Unteroffiziere, Pflichtbewußt in jeder Sekunde, einsatzbereit bis zum Äußersten und mit einem unverwüstlichen Humor, jenem echten Humor, der das große Ja zum Leben findet, dort, wo es am schwersten ist. Es ist die große Schule ihres Kommandanten, die sie so eines Sinnes und eines Willens erzogen hat zu einer fröhlichen, klaren, unverbrüchlichen Gemeinschaft.

Da ist der Obersteuermann L., jung verheiratet, ein großer blonder, immer froher Rheinländer. Zweimal mußte er bereits wegen einer Mine aussteigen. Aber das konnte ihn nicht verhindern, ein drittes Mal und nun für lange Zeit zur See fahren. Denn die See und er sind eins: Schon

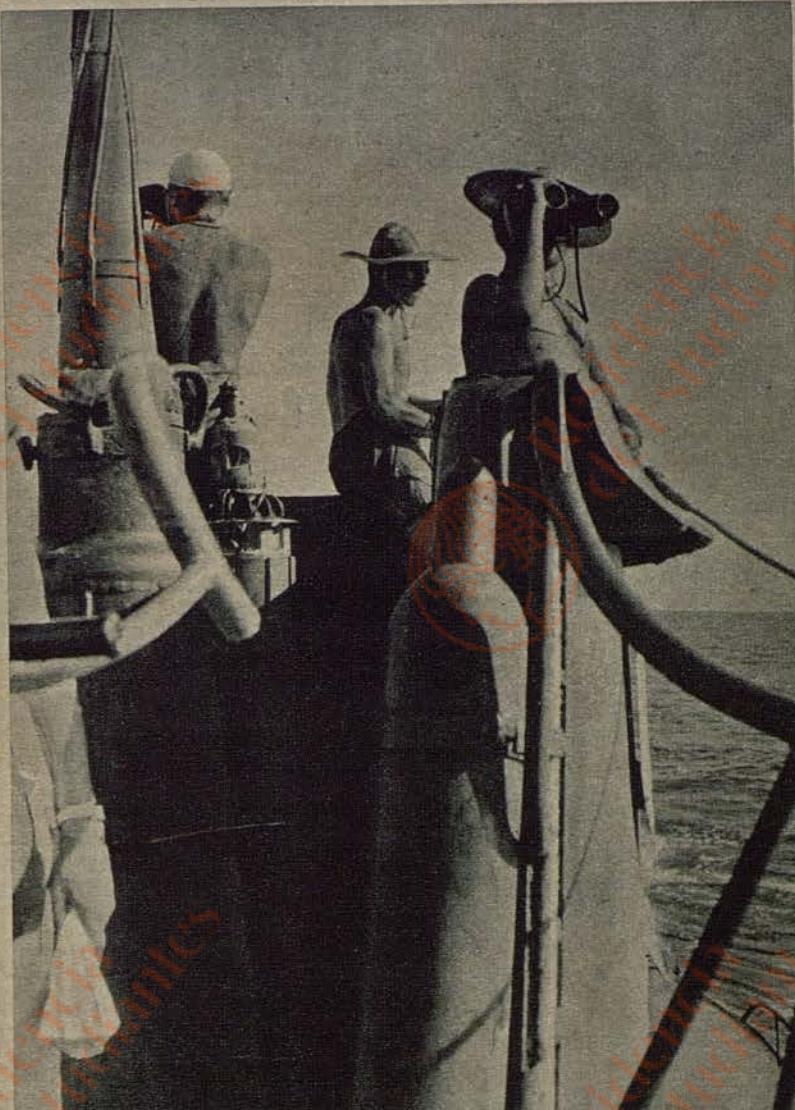
mit jungen Jahren verließ er Düsseldorf, und heute kennt er Südamerika, Nordamerika, Westindien und was sonst so an Ländern am Rande der großen Meere liegt. Sonne, Sterne und die weite See: sie sind seine Heimat. Und seine Steuerei ist vorbildlich genau. So aber, wie er selbst seine Kameraden deckt, ist er gutmütig und lacht über sich selbst, wenn er einmal hereinfällt. Brannte doch da einmal die Sonne so arg, daß er die Jacke auszog und sie an den Turm hängte. Flugs hatte sie „Moses“, Obermaschinist P., erwischt und im Handumdrehen Ärmel und Knopflöcher zugenährt. L. fluchte nicht schlecht, als er wieder in seine Jacke fahren wollte und die zugenähten Ärmel ihm den Weg versperrten. Als dieser Weg aber frei war, er endlich die Jacke zuknöpfen wollte und die Knopflöcher auch noch zugenäht waren, da flog ihm doch die Packung heraus. Und wer wissen will, was dieser unter U-Bootsfahrern übliche Satz heißt, der braucht nur mal einem U-Bootsfahrer so recht saftig auf den Fuß treten. Daß er selbstverständlich das EK.I hat und bisher die Versenkung von 28 Dampfern mit 150 000 BRT. mitnehmen konnte, sei nur am Rande erwähnt.

Denn auf ähnliche Leistungen können fast alle Unteroffiziere Lueths blicken.

Auch der kleine „Giftzwerg“, E-Maschinist P. aus Mülhausen, ist ein Kerl von ganz besonderem Saft. Mit 15 Jahren brannte er durch. Das Fernweh trieb ihn in die weite Welt. Zu Fuß und mit dem Fahrrad besuchte er Italien, Frankreich, die Schweiz und Afrika. Seine Leidenschaft heißt „sammeln“. Er sammelt einfach alles, zumindest alles, was fremdartig ist. Tintenfische, Haifischflossen, Schwertfische und alles mögliche fremde Getier. Und wenn sich das dann im Boot zu stark rückbar macht, dann muß jedesmal erst ein heftiger Kampf bestanden werden, ehe er sich dazu versteht, nun die eine oder andere liebgewordene Sache außenbords zu werfen.

Der älteste unter allen ist der 33 Jahre alte Obermaschinist, der „Moses“, wie er seit seiner Schiffsjungenzzeit auf dem Fischereischutzboot „Elbe“ in der ganzen Flotte genannt wird. Er stammt aus Rothenburg ob der Tauber. Seine Liebe zu den Maschinen läßt ihn mit seinen Dieseln ganz verwachsen. Es ist sein grösster Stolz, seine Diesel so zu pflegen, daß überhaupt erst gar kein Ausfall eintritt. Auf vielen Feindfahrten mit über 600 Seetagen hat er 45 Frachter mit 235 000 BRT. mit in die Tiefe schicken helfen, wobei er immer wieder die allerschwersten Situationen im Dieselraum meistern mußte. Oft genug, daß der Tod an den Stahlleib seines Bootes klopft. Immer noch aber halfen die Fachkenntnisse, die Erfahrung, der Arbeitswille, das kühle Herz, der Gleichmut und die unüberwindliche Zuversicht auf das Leben ihm und dem Boot über alles hinweg. Selbstverständlich trägt er seit langem das Deutsche Kreuz in Gold.

Sein bester Freund ist der schöne „Toni“, Obermaschinist W., ein 27jähriger Rheinländer vom schönen Godesberg. Er fährt in der Zentrale,



Brückenmaat und Ausguckposten auf einem U-Boot im Tropenmeer

PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Biindow, OKM

dort, wo das Herzstück des U-Bootes liegt, dort, wo Kommandant, L.I. und Obersteuermann ihr Reich haben, dort, wo man Nerven haben muß, wie Stricke und doch feinnervig, blitzschnell auf alles reagieren muß. 42 Frachter mit 225 000 BRT. sind die Zahlen an durch seine Mithilfe versenkten Dampfern.

Der jüngste unter allen Unteroffizieren ist ein erst 21jähriger Bootsmaat, der wegen seiner Tätigkeit als Sanitäter von allen Kameraden nur „Schlunz“ gerufen wird. Er ist ein stiller, ruhiger Hamburger mit blondem, glatt zurückgekämmten Haar. Von seinem blauen Hemd leuchtet das EK.I, das er nicht nur als zuverlässiger Gefechtsruderträger und Gefechtstiefenrudergänger, sondern auch als beherzter, zu packender und in schwierigen Situationen zuverlässiger Sanitäter erworben hat. Trotz seiner Jugend hat er an der Versenkung von 22 Frachtern mit 105 000 BRT. teilgenommen.

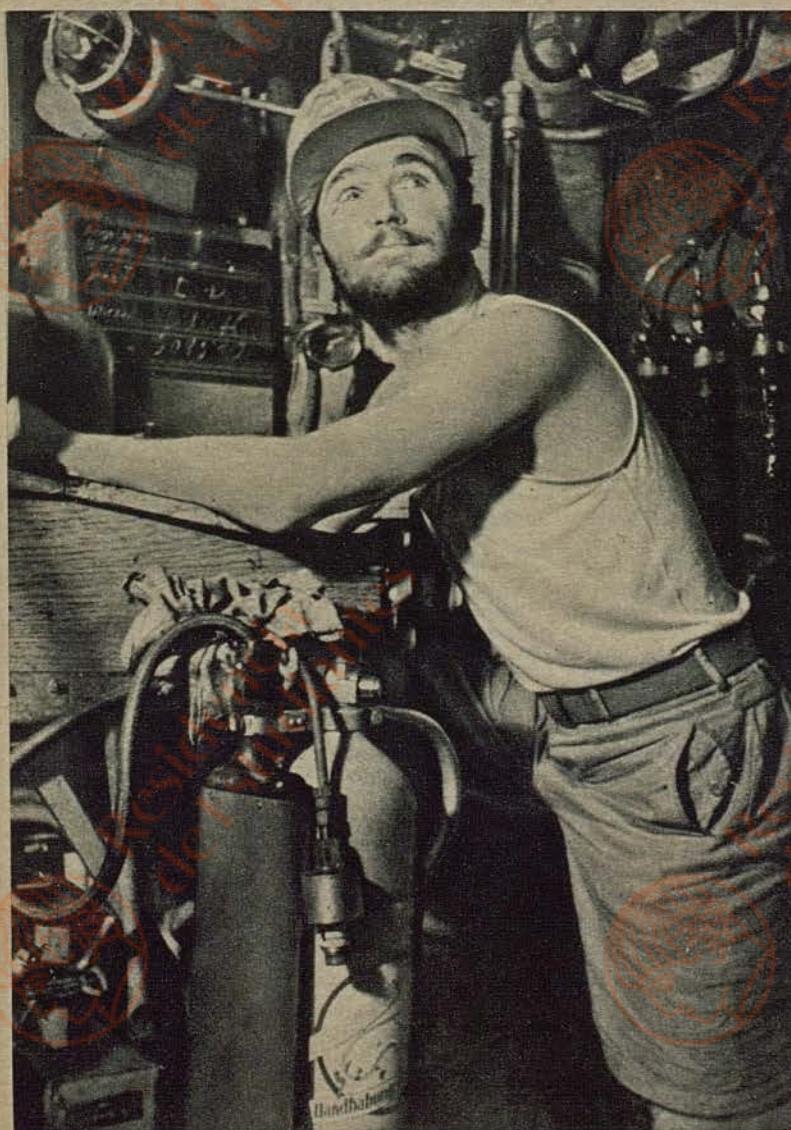
Der Fürst unter den Unteroffizieren, der E-Maat Kaiser, wird an Bord nur seine „Hoheit“ genannt. Er hat bereits 40 Schiffe mit 211 000 BRT. versenken helfen und in seinen wachfreien Stunden manche Verbesserung erfunden, die den Betrieb in der E-Maschine noch zuverlässiger gestaltet hat.

Drops, der Wonnendrops, ein 27jähriger herner Junge, aber ist an Bord einfach nicht zu überhören. Als Zentralmaat steht er ja auch mitten im Boot. Und wenn er in der Zentrale flucht und schimpft, weiß man selbst in der äußersten Bugdecke, daß es bei ihm eingeschlagen hat. Seine Reparaturen führt er, der von Beruf Schmied ist, nur mit dem „Hammer“ aus. Sein Ausruf „dicken Hammer her“ ist ebenso bekannt wie die Tatsache, daß man beim Spiel mit ihm sehr vorsichtig sein muß. Nicht, daß er etwa falsch spielt. Beileibe nicht. Aber er knallt z. B. beim Skat die Karten so auf die Back, daß sie auseinander zu platzen droht und das ganze Boot erschüttert. Und vor dem Schachspiel mit seinen Porzellanfiguren steht: „Für Maat L. verboten!“

Er konnte 31 Schiffe mit 150 000 BRT. versenken sehen.

„Krutsch“, Funkmaat K., endlich weist ebenfalls schon die stattliche Zahl von 31 Dampfern mit einer Tonnage von 160 000 BRT. auf. Er ist ruhiger, klarer Ostdeutscher, in Graudenz geboren, von wo seine Eltern ins Reich optieren.

Ein kleiner bunter Reigen besten deutschen Mannestums mit unvorstellbaren Heldenataten, die die nackten Zahlen bergen: das ist die kleine Auswahl der Luetheschen Unteroffiziere, die hier für alle stehen mag, für alle anderen des Bootes, aber auch für alle anderen in der ganzen U-Bootwaffe. Es sind Soldaten mit Können, Leistung, Erfahrung, Erprobung im schwersten Kampf und zugleich doch immer noch Menschen mit dem alten weichherzigen und gemütlichen deutschen Herzen, eine Elite unseres Unteroffizierkorps, das zwischen Offizier und Mann immer wieder jenes stählerne Band bildet, das, biegsam und elastisch, aber unzertrennlich die Einheit des Bootes sicher stellt.



Ein Dieselmaat; er überwacht Gang und Kontrollapparate und führt das Maschinentagebuch  
PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Teitzlaff, Wb

# AM INDIISCHEN OZEAN

SCHLUSS

Von Kapitänleutnant Ulrich Mohr

Später erfuhren wir, was sich während der aufregenden Jagd auf dem anderen Schiffe abgespielt hatte. Der Kapitän hatte ebenfalls den L.I. kommen lassen und hatte ihm gesagt: „Da hinter uns ist so ein verdammter Holländer, der darf uns auf keinen Fall überholen! Drehen Sie mal etwas mehr auf!“

Kurz vor 12 Uhr waren wir bis auf 80 Seemeilen herangekommen. Punkt zwölf gab der Kommandant den Befehl: „Fallen Tarnung, Kriegsflagge und Anhaltesignal setzen, einen Schuß vor den Bug!“

Rumms! Der seltsame Mittagschuß dröhnte über das Wasser. Stoppte der da drüben? Keine Spur, der dachte nicht daran. Er drehte ab und funkte: „SOS, SOS, SOS!“

Ein scharfes Kommando ertönte: „Feuererlaubnis!“

Was sich jetzt abspielte, war eine Meisterleistung der artilleristischen Kunst. Der Dampfer hatte abgedreht und zickzackte wild hin und her. Wir mußten mit Höchstkraft weiterlaufen, um die Entfernung zu halten. Die Erschütterungen an den Okularen waren sehr stark. Es war schwer, genau abzukommen. Noch schwerer aber war es, sich auf den wild zackenden Dampfer einzuschließen. Der Artillerieoffizier mußte ständig Seite und Länge verbessern. „10 mehr rechts!“ „1 vor!“ „Noch 10 mehr rechts!“ „Achtung, Aufschlag!“ „Fraglich rechts!“ „Halt!“ „10 mehr links!“ „Salventakt!“ Befehl auf Befehl wurde gegeben und wiederholt. Die E-Messer riefen die Entfernung aus. Die Männer an den Kommandogeräten stellten ein und meldeten, dazwischen krachten die Abschüsse, klingelten die Salvenglocken, brummten die Aufschlagsuhren ... Es war ein scheinbar unentwirrbarer Spektakel.

„Treffer!“ Rot blitzte es beim Gegner auf. Dann stiegen wieder die weißen Wassersäulen vor ihm, neben ihm, hinter ihm auf, wiederum Feuerschein, jäh auflodernd über dem schwarzen Rumpf des Schiffes dort drüben. „Treffer!“

Zehn Minuten später war alles vorbei, war alles still bis auf das Klopfen der Motoren und das Klatschen der Bugseen, während wir zu dem gestoppt liegenden Dampfer fuhren. Drüben wurden Boote ausgesetzt, ein weißes Tuch wehte an der Signalleine der Brücke.

An Bord sah es toll aus. Der Dampfer hatte mehr als einhundert Autos an Oberdeck, die in dichten Reihen standen, und mitten hinein waren unsere Granaten geschlagen und hatten Lücken gerissen. Gummireste, zerfetztes Blech und Holzsplitter waren von den zerstörten Wagen übriggeblieben. Teile der Brückenaufbauten waren ihrer Träger beraubt zusammen gestürzt, die Niedergänge, der Boden, alles war mit Glasscherben und Splittern besät. Im Boot deck gähnte ein großes, schwarzes Loch, der Funkraum war zerstört, die Aufbauten von Sprengstücken durchsiebt.

Der Adjutant stand auf der obersten Plattform des Aufgangs zur Brücke. Da kam ihm der Kapitän entgegen, ein mittelgroßer Mann mit rosigem Gesicht. Er trug eine blaue Hose und ein weißes Jackett mit goldenen Knöpfen. Er stand dort, wo ein großes Schild aufgehängt war, bereit zum Herausklappen, darauf stand in großen, weißen Buchstaben: „Tirranna“. Der Kapitän zitterte an allen Gliedern, er eilte auf den deutschen Offizier zu, umarmte ihn und sagte auf Englisch:

„Aber heute haben Norwegen und Deutschland doch Frieden geschlossen!“ Und als der andere ihn etwas erstaunt und fragend ansah, fügte er hinzu: „Versenken Sie mein Schiff nicht, ich habe 300 Tonnen Bier an Bord!“ Dann stellten wir uns vor. Er hieß Gundersen, Kapitän Gundersen von der Wilhelmsen Reederei in Tönnsberg.

Sein Schiff war auf dem Wege von Australien nach Suez, es hatte 3000 Tonnen Weizen, 72 000 Sack Mehl, 6000 Ballen Wolle, 178 Militärkraftwagen und riesige Mengen Stückgüter an Bord.

Diese Angaben wurden gleich zur „Atlantis“ hinübergewinkt.

14 Mann unseres Schiffes waren herübergekommen. Drei Offiziere, ein Maschinist mit seinem Personal, eine Sprenggruppe, ein Steuermannsmaat, ein Funkmaat, ein Signalgast und ein paar Seeleute. Der Adjutant griff sich sofort einen der Seeleute und begann die Brücke zu durchsuchen. Alle wichtig scheinenden Papiere, alle Seekarten, Instrumente, Flaggen, Waffen und vieles andere wurde in Säcke gepackt und in das Boot gebracht. Dabei fanden sich die genauen Ladungspapiere, und man sah, daß der Dampfer viele gute Dinge an Bord hatte: 5500 Kisten Bier, 367 Kisten Tabak, 3000 Kisten Pfirsiche in Dosen, 1680 Kisten Marmelade, 120 Kisten Seife und je etwa 150 Kisten mit Schokolade, Zigaretten, Schuhcreme, Schinken und Käse. Auch dieses meldete man dem Kommandanten.

Der Rollenoffizier hatte inzwischen das Schiff auf seine Beschädigungen untersucht und festgestellt, daß alle Schäden nur oberflächlicher Art waren. Die Maschinen waren voll intakt und ebenso die Steuerelemente auf der Brücke. Es schien so, als könnte uns dieses schöne Schiff als Prise erhalten bleiben.

Während unsere Leute auf dem Norweger sehr tätig waren, hatte der Prisenoffizier alle Hände voll zu tun, die Norweger mit ihrem notwendigsten Gepäck als Gefangene auf die „Atlantis“ zu befördern, nur eine kleine Gruppe von Offizieren und Seeleuten wurde zurück behalten, um zu helfen.

Die Bootsfahrten von der „Tirranna“ zur „Atlantis“ wurden durch das Wetter sehr erschwert. Es hatte aufgebrist und eine kurze, harte See war aufgekommen. Besonders aufregend war die letzte Fahrt, als das Boot mit einigen Postsäcken hoch beladen war. „Atlantis“ war auf 50 Meter herangekommen, zwischen den Schiffen stand eine kabbelige Kreuzsee, in der das Boot ständig hin und her geworfen wurde und jeden Augenblick zu Kentern drohte. Schließlich glitt das Boot auf den hohen, mit weißem Schaum heranrollenden Seen herüber und mogelte sich in das schützende Lee unseres Schiffes. Als wir die so mit knapper Not dem Verderben entrissenen Postsäcke öffneten, waren wir erschreckt über das, was uns ein Haar entgangen wäre. Die Säcke enthielten Pakete, und diese Pakete waren bis zum Rande voll mit herrlichen Kuchen, Schokolade, Bonbons und anderen guten Dingen. Sofort fragten wir an, wie viele dieser angenehmen Säcke sich noch auf „Tirranna“ befänden. Die Antwort lautete: „Etwa eintausend.“

Die Menschenverluste des Norwegers waren ziemlich schwer. Überall lagen Tote, an einzelnen Stellen waren dunkle Flecke, von denen ein roter Faden zur Bordwand führte, dort hatten Verwundete gelegen, die man in Transport hängematten auf die „Atlantis“ gebracht hatte.

Gegen Abend fiel die Entscheidung des Kommandanten: „Das Schiff wird vorläufig nicht versenkt, morgen wird noch Übernahme gemacht, dann legen wir es vorläufig „auf Eis“ (d. h. in eine Wartestellung) und operieren erst mal weiter.“

\*

„Tirranna“ lag irgendwo im Süden von uns mit dem Befehl, sechs Wochen auf uns zu warten, und im Falle wir nicht wiederkämen, nach Italienisch-Somaliland zu gehen.

Die Gefangenen hatten sich bereits gut in ihre neue Rolle gefunden. Die Mannschaften bewohnten jetzt den großen Gefangenewohnraum, die Engländer an Backbord, die Norweger an Steuerbord. Ebenso war es im Wohnraum der Kapitäne, in dem außer dem Kapitän Gundersen und dem Leitenden Ingenieur der „Tirranna“ fünf norwegische Kajütepassagiere wohnten. Es waren Heimkehrer aus Australien.

Sie waren ein erfrischendes Moment an Bord, immer guter Dinge, freundlich und hilfsbereit verkörperten sie den besten norwegischen Typ. Mit den Engländern vertrugen sich die Norweger nicht zum Besten, und so hockten diese im Gefangenenum meistens in ihrer Ecke hinter dem Pivotsockel eines darüberstehenden Geschützes. Sie hatten diese Ecke „Broadway-Bar“ getauft.

Am 25. Juni lagen wir in der Gegend westlich von Mauritius, als der Funk die Nachricht vom Waffenstillstand an der Westfront brachte. Sofort ließ der Kommandant die Besatzung zusammenrufen und verkündete das bedeutsame Ereignis. Er sagte: „Kameraden, eben haben wir durch den deutschen Kurzwellensender die Nachricht von der Beendigung der Kampfhandlungen im Westen vernommen. Damit hat ein Feldzug von geradezu atemraubendem Tempo sein Ende gefunden, so daß sich nun der weitere Kampf mit aller Schärfe und allen Kampfmitteln gegen England richten kann. Zu diesem Kampf gegen England haben auch wir unseren Beitrag zu leisten, indem wir die feindliche Versorgungsschiffahrt möglichst schädigen und den Gegner auf allen Ozeanen im Atem halten. Unsere Kameraden der anderen Wehrmachtteile, die jetzt diese bedeutenden Siege errungen und Frankreich auf die Knie gezwungen haben, sollen uns immer Ansporn sein für unseren Einsatz und unser Durchhalten. Möge der Allmächtige uns in unserem Kampfe in gleicher Weise beistehen, wie er den Kameraden im Westfeldzug geholfen hat. Wir geloben dem Führer des Großdeutschen Reiches, unserem Obersten Befehlshaber der Wehrmacht, auch weiterhin unsere Pflicht zu tun und durchzuhalten, solange es von uns gefordert wird.“

Und dann klang es, von Herzen kommend, auf in dem „Niederländischen Dankgebet“: „Wir treten zum Beten . . .“

Am 29. Juni wurde die „Tirranna“ von Mombassa, Colombo und sogar Hongkong ständig gerufen. Der norwegische Kapitän meinte dazu: „Die Engländer werden annehmen, ich sei Angehöriger der fünften Kolonne!“

Am nächsten Sonntag begannen die großen Boxkämpfe auf dem „Schiffssportfeld“. Der Ring war auf Luk 2 aufgebaut. Die ganze Besatzung umlagerte die Seile, in deren Quadrat die dunkelbraun gebrannten Kämpfer aufeinander losgingen, angefeuert von den Zurufen ihrer Kameraden und der Aussicht auf ein paar Dosen Pfirsiche als Preis. Ihre kurzen Schatten tanzten zwischen den weißen Kringeln der Magnesia, die Ausrutschen auf der glatten Leinwand verhindern sollte. Auf Stühlen vor dem Ring saßen die Offiziere in frischen, weißen Anzügen, kurzen, weißen Hosen, weißen Strümpfen und Schuhen und schwarzer Fliege, daneben auf langen Bänken die Soldaten der Freiwachen, ihre Mützenbänder flatterten im Winde. Die Kämpfer waren nach jeder Runde völlig erschöpft. Ihre Sekundanten führten sie zu den Stühlen in die Ecke des Rings, trockneten die schweißtriefenden Körper mit Frottiertüchern, massierten die Muskeln und fächelten Kühlung. Dann tönte der Gong — eine leere Kartuschenhülse — eine neue Runde begann.

Besondere Freude machte ein vorher geübter „Kampf“ des Matrosengefreiten B., eines Bantamgewichtes, mit dem zwei Zentner schweren, riesigen W., der bei uns an Bord Kantinenverwalter ist. Es war eine homeriche Angelegenheit, weniger auf rechte Haken als auf scharfe bayrische und berlinische Zungen abgestellt. Jedes der erlesenen Schimpfworte löste brausenden Jubel aus, frenetische Begeisterung erfaßte das Schiffsvolk aber erst, als der David den Goliath k.o. schlägt und auf den Schultern seiner Verehrer aus dem Ring getragen wurde. Die Reihe der ernsthaften Kämpfe wurde schließlich beendet durch ein Treffen zweier Gefangener, eines Australiers

und eines Norwegers. Norwegen gewann nach Punkten.

An einem dieser Tage schrieb ich in mein Tagebuch:

„Der Sonntag war wirklich ein Sonnentag. Bald wird es damit aus sein, wenn wir in die Aquatorialzone kommen.“

Es wurde sehr heiß. Das Thermometer stieg auf 35°, in den Räumen, die nachts hermetisch verschlossen sein mußten, sogar auf über 40°. Wir lagen dann völlig nackt auf unseren Kojen und schwitzten still vor uns hin, tagsüber suchten wir uns vor den senkrechten Sonnenstrahlen durch unsere Tropenhölme zu schützen.

Der Gefangenenooffizier unterhielt sich an einem dieser Tage mit Käpten Windsor über die heißesten Orte der Welt. Es war ein nahe liegendes Thema. Man sprach von Aden, erinnerte sich an Shanghai und Saigon und dachte an gewisse Tage in Bangkok. Bis schließlich Käpten Windsor sagte: „Lieutenant Mohr, you don't know the hottest yet“ („Sie kennen noch nicht den heißesten Ort“). Der Gefangenenooffizier riet herum. Darauf Käpten Windsor: „Why-hell!“ („Die Hölle“). Der andere: „Dann gehen wir dahin zusammen.“

Das Wetter änderte sich. Die Mallungen setzten auf 5° Süd ein, brachten aber noch nicht die erwarteten Regenfälle, obwohl der Himmel ringsum drohend schwarz zusammengeschoben war. Der Wind hatte aufgehört, das Wasser sah aus wie Blei.

Am 11. Juli standen wir gerade auf dem Aquator, als der Ausguck eine dünne, schwarze Rauchfahne sichtete, die Backbord voraus gegen den fahlen Dämmerungshimmel stand und sich ausdehnte. Konnte so viel Rauch von einem Schiff stammen? Wir waren sehr gespannt.

Endlich tauchten ein dünner Schornstein und zwei Mastspitzen über der Kimm auf. Es war also doch nur ein Dampfer, wie sich beim Näherkommen herausstellte, ein braun gemalter offenbar englischer Dampfer mit einer Kanone am Heck. Er schien nicht Böses zu ahnen, denn wie wir später erfuhren, schließt der Kapitän noch.

Ruhig zog der Engländer seine Bahn, die ihn vor unserem Bug vorbeiführte.

Auf unsere Anhalteschüsse begann er zu funkeln, aber er kam nicht weit. Er brachte nur heraus: „Q Q Q, shelled by ra . . .“, dann zertrümmerte eine deckende Salve den Funkraum, eine Granate knickte den Mast, aus dem Funkraum rief der F.T.O.: „Gegner hört auf zu funkeln.“ Darauf wurde das Feuer eingestellt.

Als wir in die Nähe des gestoppt treibenden Schiffes kamen, lasen wir am Bug seinen Namen: „City of Bagdad“. Der NO. sah im Lloydregister nach. Es war ein 5000-BRT. der Ellerman-Linie. Aber im Lloydregister stand hinter dem Namen dieses Schiffes ein kleiner Zusatz, der uns verblüffte. „City of Bagdad“ war nicht der erste Name dieses Dampfers! Es war die alte „Geierfels“ der Deutschen Hansa-Reederei in Bremen, die auf Grund des Versailler Diktates an England abgegeben worden war. Neugierig betrachteten wir unser Schwesterschiff. Der Kommandant sagte dazu: „Es ist eine alte Weisheit; geraubte Schiffe bringen kein Glück.“

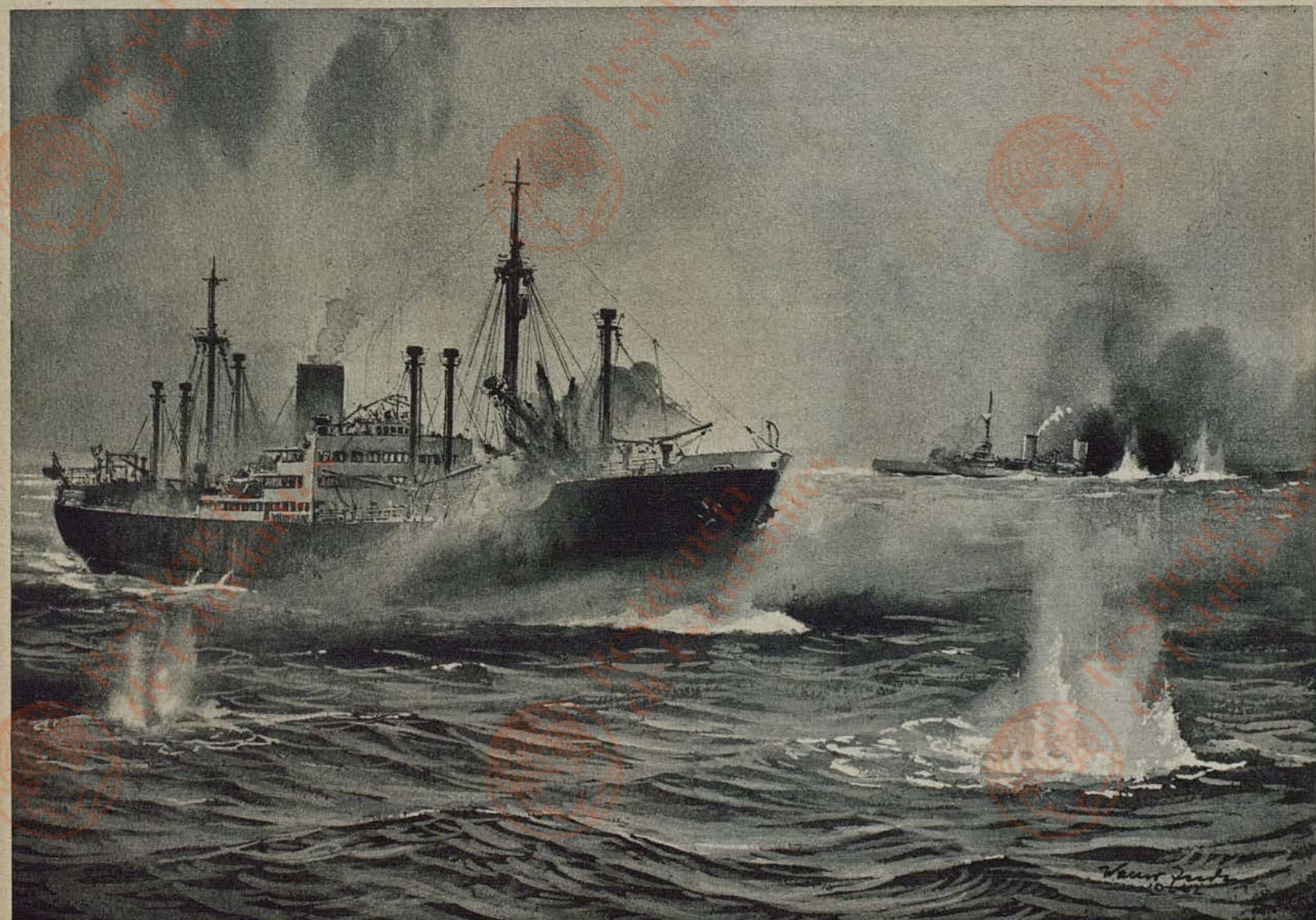
Während wir das große Verkehrsboot zu Wasser brachten, das für gewöhnlich auf dem Achterdeck im Luk 5 stand und das nur mit dem Ladebaum ausgesetzt werden konnte, war die Besatzung auf dem Gegner bereits in die Boote gegangen und pullte auf uns zu. Die ersten Boote lagen bei uns längsseit, als wir ablegten. Sie waren in schlechtem Zustand. Einige waren halb voll Wasser. In jedem saßen einige Engländer, die flache Stahlhelme auf dem Kopf trugen, dicke, grüne Schwimmwesten mit hochstehenden Kragen umgebunden hatten und gleichmäßig dreinschaute. Daneben drängten sich einige Dutzend Inder, die mit verzerrten Gesichtern, aus denen das Weiß der Augäpfel leuchtete, angstvoll zu uns hinaufstarnten. Seefallreeps rasselten an der Bordwand herab. „Hold fast längsseit“, brüllte der Bootsmann, Leinen flogen durch die Luft. An Deck wimmelte es von Soldaten in kurzen, blauen Hosen, Gefangeneposten meldeten sich, dazwischen stand wie eine Säule der I. O., dessen sturmgewohnte

Segelschiffsstimme, verstärkt durch ein Megaphon, über all dem Trubel stand wie der erzene Posaunenton des jüngsten Gerichts.

Auf der „City of Bagdad“ war es ruhiger. Aber es war die Ruhe des Todes.

Der Dampfer hatte eine ähnliche Anordnung der Brücke wie „Scientist“ — ein kleines, sehr unbequemes Kartenhaus hinter dem Ruderraum. Es war auf allen Seiten mit Sandsäcken geschützt, wodurch der ohnehin zu knappe Platz der Brücke noch mehr beschränkt wurde. Unter dem Kartenhaus lagen die Räume des Kapitäns, auf dem Hauptdeck die Messe und die Kammern der Offiziere. Der Dampfer hatte vier Luken, auf dem erhöhten Poopdeck stand das Geschütz. Das Schiff machte einen außerordentlich verwahrlosten Eindruck, der noch gesteigert wurde durch die schmutzig-braune Farbe, mit der die gesamten Aufbauten überzogen waren. Das Oberdeck war übersät mit Granatsplattern. Unten am Niedergang lag ein Inder, dem ein Granatsplitter den Kopf halb weggerissen hatte, seine Hände umkrampften noch ein dickes Kabel, das an der Bordwand entlangführte. Wir sahen auf dieses Kabel aufmerksam und sahen es uns näher an. Es war sehr dick und enthielt zahllose Windungen eines Kupferdrahtes, die wie eine Spule rund um das ganze Schiff gelegt waren. Sein Zweck wurde uns plötzlich klar. Es war der Schutz gegen die deutschen magnetischen Minen, eine Spule, die den Magnetismus des Schiffes gerade aufheben konnte. Wir sahen uns auf dem Schiff weiter um. Der Funkmaat W. steckte seinen Kopf aus dem Funkraum und rief: „Herr Oberleutnant, die Anlage ist hin!“ Wir sahen uns den Funkraum an. Wieder hatte ein Volltreffer alle Apparate zerstört. Unsere Hochachtung vor der Artilleriewaffe stieg ins Unermessliche.

Noch viele Monate — 655 Tage im ganzen — verbrachte die Besatzung des Hilfskreuzers „Atlantis“ noch draußen auf den fernen Weltmeeren, ohne Unterbrechung und ohne einen Hafen anzulaufen. 22 Schiffe mit 145 000 BRT. wurden ihr Opfer.



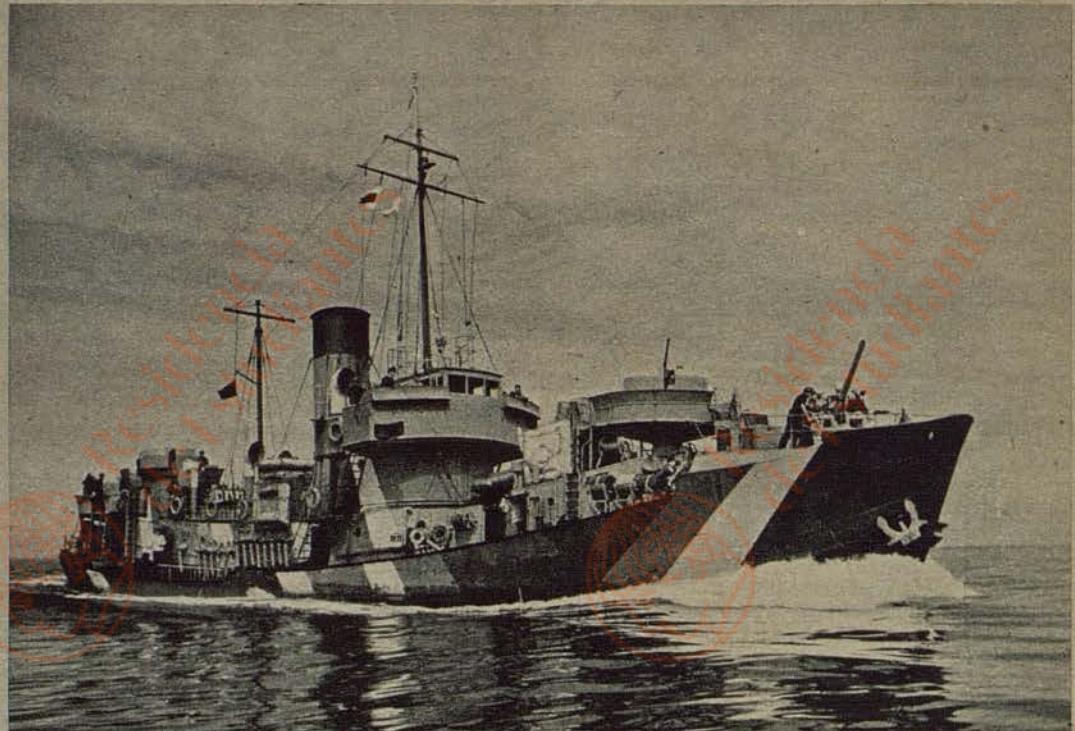
Gefecht des deutschen Hilfskreuzers „Cormoran“ mit dem australischen Kreuzer „Sidney“ am 3. Dezember 1941. „Sidney“ wurde von „Cormoran“ versenkt

Zeichnung: Marinemaler W. Zeeeden

# Das Vorpostenboot Ruderergänger

Von Marine-Kriegsberichter Ullrich Blindow

Es ist ein festes, offenes Gesicht mit einer starkkrückigen Nase, über der ein paar klare, blaue Augen stehen; ein Gesicht, das jeden anspricht, der es zum erstenmal sieht. Wer in Gesichtern zu lesen versteht, der erkennt hier den ganzen Mann: einen ruhigen, besonnenen Charakter, auf den man sich unbedingt verlassen kann. Ein Mensch, der nicht viel spricht, weil er handelt mit der Selbstverständlichkeit eines inneren, männlichen Gesetzes. Seine Kameraden, die Männer vom Vorpostenboot X, lieben ihn darum, und seine Vorgesetzten schätzen ihn und haben ihn auf den Posten gestellt, der Sicherheit und Können erfordert, haben seinen breiten Fäusten das Ruder anvertraut, das er auch dann hält, wenn während seiner Freiwache gefährliche Situationen das Boot vor entscheidende Sekunden stellen. Der Matrosengefreite Bert H. ist Gefechtsruderergänger.



Vorpostenboot bei Fliegeralarm: „Dreimal Große Fahrt voraus!“

PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Hinkelmann, PBZ

Seit Jahren fährt er schon zur See und ist ihr seit Kindestagen, wo er mit dem Vater auf einem kleinen Kutter zum Fischfang hinauszog, verfallen. Die unendliche Weite der See in ihrer Schönheit und auch in ihrer Wildheit ist zu seinem Lebenselement geworden, in dem er immer wieder seinen Mann gestanden hat. Dann kam der Tag, wo er selbst Seemann wurde, wo er auf einem deutschen Walfänger in eine harte Lehre genommen wurde. Auch dort hatte man bald gemerkt, was in dem großen blonden Jungen steckte. Der Kapitän vertraute ihm das Ruder an. In Stürmen und an schweren Tagen hat er es geführt, und auch die schwersten Brecher und die dunkelste Nacht konnten ihn nicht vom Kurs abbringen. Nun steht er im Dienst der deutschen Kriegsmarine auf einem deutschen Vorpostenboot, das in der Biscaya auf befohlenen Positionen fährt oder wertvolle deutsche Fracht durch den Kanal geleitet. Wie oft hat der Matrosengefreite Bert H. Angriffe der Engländer erlebt, die mit Jägern und Bombern kamen oder bei Nacht mit Schnellbooten. Er hat die Bahnen von Torpedos gesehen. Dann griffen die Fäuste in die Speichen des Ruderrades und legten nach dem Befehl des Kommandanten das Ruder hart Steuerbord oder hart Backbord. Die Torpedos haben noch immer ihr Ziel verfehlt. In dem Gesicht, das in harten Umrissen gegen die Nacht stand, zuckte kein Muskel. Fest blieb immer der Mund. Wenn ihm dann der Kommandant oder der Steuermann auf die Schulter hielt und ein herhaftes Wort der Anerkennung sprach, blieb er still oder nickte nur kurz und abwehrend mit dem Kopf. In dieser Bewegung lag soviel Selbstverständlichkeit und Sicherheit, daß darüber auch die anderen schwiegen.

So ist jener Tag gekommen, wo draußen auf Position englische Jäger angreifen. Der Matrosengefreite ist bei dem Alarmruf, der durch das Boot schrillt, aus der Koje gesprungen und löst den Ruderergänger ab. Wieder liegt das Ruder in seinen Fäusten. Wieder sind seine Augen klar und fest. Der Mund, um den zwei scharfe Falten stehen, ist zusammengepreßt.

Der Matrosengefreite Bert sieht, wie die englischen Jäger auf die See herunterdrücken, sieht, wie ihnen die Garben der leichten Flakwaffen entgegenschlagen, und hört auch schon das Prasseln der feindlichen Geschosse in der Brücke und in den Aufbauten. Dann spürt er einen heftigen Schmerz in der rechten Schulter und im Kugelgelenk des rechten Armes. Eine MG-Garbe hat ihm beides zerfetzt. Und doch bleibt das Ruder fest in seiner linken Hand, verzichtet er nicht einmal das Gesicht. Der Kommandant will zuspringen und ihn nach unten schicken, damit er sich verbinden lassen kann. Aber Bert H. schüttelt nur den Kopf. Das Blut läuft ihm über die Schwimmweste und die schwarze, aufgerissene Lederjacke. Das Gesicht ist ein wenig blaß geworden. Die Lippen sind trocken und kerbig. Aber in den Augen liegt noch die Festigkeit soldatischer Haltung. Erst, als es sicher ist, daß der Angriff der Briten abgeschlagen, meldet er ruhig und klar den anliegenden Kurs und löst die linke Hand von den Speichen des Ruders. Aufrecht ist sein Gang. Die Unterstützung der Kameraden lehnt er ab, mit einem tapferen Lächeln, aus dem wieder der ganze Mensch spricht; ein pflichtbewußter Soldat, der auch bei der eigenen Verwundung nicht seinen Posten verläßt, einer von vielen, die heute auf den kleinen Einheiten der deutschen Kriegsmarine ihren schweren Dienst tun, immer am Feind und bereit, das Leben einzusetzen für die Kameraden und das Schicksal der deutschen Gemeinschaft.



Das Zwillings-MG. peitscht den englischen Jägern seine Feuerstöße entgegen

PK-Aufnahme: Marine-Kriegsberichter Schaaf, All

# AM SCHENWERFER

Seefahrt ist not!

Von Emil Hecker

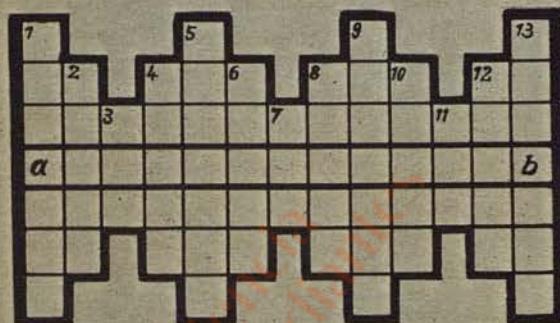
Der alte Kreis beschlossen steht,  
Ein neuer Wimpel lustig weht  
Zu kühner Fahrt im frühen Licht;  
Wir grüßen ihn voll Zuversicht.

Nun hebt ein neu Beginnen an.  
Glückauf, ihr Fahrnsleut Mann für Mann!  
Die Segel auf! Trutz Sturm und Tod!  
Die Trossen los! Seefahrt ist not!

## FÜLLRÄTSEL

Von Johannes Schütz, Neuß a. Rh.

In die Felder der Figur sind senkrecht Wörter nachstehender Bedeutung einzutragen, welche alle den gleichen Anfangsbuchstaben haben. Die Wörter bedeuten: 1. Seitänzer, Turnkünstler, 2. Herbstblume, 3. Insel bei Neuseeland, 4. Luftkurort in der Schweiz, 5. Mätrauen, 6. offener Kampfplatz, 7. Scheidegruß, 8. Kettengebirge an der Westküste von Süd-



amerika, 9. Rangklasse der Seeoffiziere, 10. deutscher Dichter der Romantik, 11. türkischer Titel, 12. Vorderseite einer Münze, 13. Hauptgebirge von Italien.

Bei richtiger Lösung nennt die Waagerechte a—b den Namen eines deutschen Seehelden +

## SILBENRÄTSEL

Von Obgefr. Hermann Heidmann

Aus den Silben:

a — alb — bel — ber — beth — bi — brog —  
bursch — da — de — del — din — dis — doh —  
dort — e — ef — en — fan — fek — ga —  
gel — ger — horst — in — ke — kind — ko —  
kus — le — lei — leib — len — li — lo — lo —  
lül — men — mond — mund — na — na —  
ne — neu — ni — nie — no — no — russ —  
sa — sche — schwä — spie — sus — tau —  
te — ten — tet — u — un — vem — we —  
zel — zwei

sind 23-Wörter zu bilden, deren erste und letzte Buchstaben, von oben nach unten gelesen, ein Wort des Führers ergeben. (sch und ie sind 1 Buchstabe.)

Die Wörter bedeuten: 1. Wurtgerät, 2. Frauenname, 3. Stadt in Westfalen, 4. Ablaßprediger, 5. Hochebene in Württemberg, 6. Freikorpskämpfer, 7. Hahnenfußgewächs, 8. Monatsname, 9. westfälische Industriestadt, 10. Dramatiker († 1918), 11. Truppengattung, 12. Schmarotzerpilz, 13. Stadt in Oldenburg, 14. älteres Mitglied einer Studentenverbindung, 15. Narren gestalt, 16. römische Kriegsgöttin, 17. Wertpapiere, 18. Mondphase, 19. Brauch, Sitte, 20. französische Kolonie in Westafrika, 21. dänische Reichsflagge, 2. Raubvogel, 23. Hochtal in der Schweiz.



Fräulein Sabine denkt an Dich, wenn...

... sie selbst auf die Gefahr hin, sich unbeliebt zu machen, zu Haus und im Büro mit Argusäugen darüber wacht, daß keine irgendwie entbehlige Lampe nur so aus alter Gewohnheit weiter in Betrieb bleibt. Die erkleidliche Anzahl Kilowattstunden, die sie auf diese Weise Kohlenklaub vor der Nase weg stiebt, fließt der Rüstungsindustrie zu. Wie Sabine bemühen sich alle in der Heimat, Kohle, Gas und Strom zu sparen, auch wenn das Unbequemlichkeit und Verzicht bedeutet. Sie tun es letzten Endes ja nur für Dich, um Dir noch mehr Waffen, Munition und Ausrüstungsgegenstände zu beschaffen.

Mach mit — es geht gegen Kohlenklaub!

Vergilt den Verzicht der Heimat durch noch größere Sorgfalt mit Deinen Waffen und Deiner Uniform. Jedes Stück braucht zur Herstellung in irgendeiner Form Kohle. Kämpfe mit auch Du gegen Kohlenklaub. Erst dann schließt sich der Kreis um diesen Bösewicht zum unüberwindlichen Abwehring!

Die Heimat hat  
ihm längst durchschaut.  
Pfau auf, daß er  
bei Dir nichts klaubt!

Lösung des Kreislaurätsels aus Heft 24:

1. Moskau, 2. Erdpech, 3. Choral, 4. Kolleg, 5. Erika, 6. Rasen, 7. Niederung, 8. Irmgard, 9. Schimpanse, 10. Temperatur, 11. Dodekanes, 12. Edelfalke, 13. Raabe, 14. Symbol, 15. Trichine. — Meckern ist der Stuhlgang der Seele.



*Das Bad am Wochenende...*

Ersatz



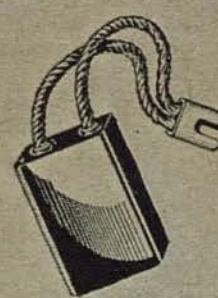
Eine fröhliche Sonntagswanderung ist wertvoller als eine unbehagliche Bahnfahrt. Deshalb verzichten wir auf unsere Sonntagsreise. Jeder eingesparte Platz ist wertvoll zum Transport von Nahrungsmitteln; wie zum Beispiel von Milei.

Milei

der milchgeborene Ei-Austauschstoff.

Auf dem Bild: Luftschutz ist Pflicht!

Kohlebürsten  
für jede Maschine



SCHUNK & EBE  
Elektrokohle- und  
Bürstenhalter-Fabrik



Ein Verschwender wirft das Geld zum Fenster hinaus. Wer die Ratschläge seines Arztes in den Wind schlägt und seine Medikamente weg wirft, handelt ebenso sinnlos.

Mit Tropon-Präparaten haushalten  
— ein Gebot der Stunde!

TROPON

## Inventur im Medizinschrank

Wie viele langst vergessene Arzneipräparate kommen da manchmal wieder zum Vortheil. Besser als man weiß, ist oft nur den Krankheitsfall gezeigt.

Ran aber tüchtig erst die angebrachten Päckchen aufzubrauchen, bevor eine neue gefüllt wird!

Denn heute müssen Heilmittel restlos verwertet werden, auch

## Silphoscalin-Tabletten

Wenn alle dies ernstlich bedenken, bekommt jeder Silphoscalin, der es braucht.

Carl Bühler, Konstanz, Fabrik der pharm. Präparate Silphoscalin und Thylial.

Vor allem die Kinder

brauchen den  
Döhler Vitasin-Pudding  
weil er das lebens-  
wichtige Vitamin B<sub>1</sub>  
enthält. Die Mütter  
sparen ihn deshalb  
für die Kinder auf.

Lorenz Döhler Erfurt

Lesen Sie auch die Presse-Kleinanzeigen

KHASANA  
SPARSAM  
gebrauchen  
nicht nur verbrauchen. Befol-  
gen Sie diesen zeitgemäßen  
Rat auch bei Benutzung der  
PERI UND  
KHASANA  
Körperpflegemittel.  
D. Korthaus  
DR. KORTHÄUS FRANKFURT A. M.  
PERI



Das ist  
eine richtige Briefanschrift!

Dieser Brief erreicht den Empfänger bestimmt! 7 Millionen mangelhafter  
Sendungen erreichen den Empfänger  
nicht!

Schreibt einwandfreie Anschriften!  
Bringt Türschilder an!

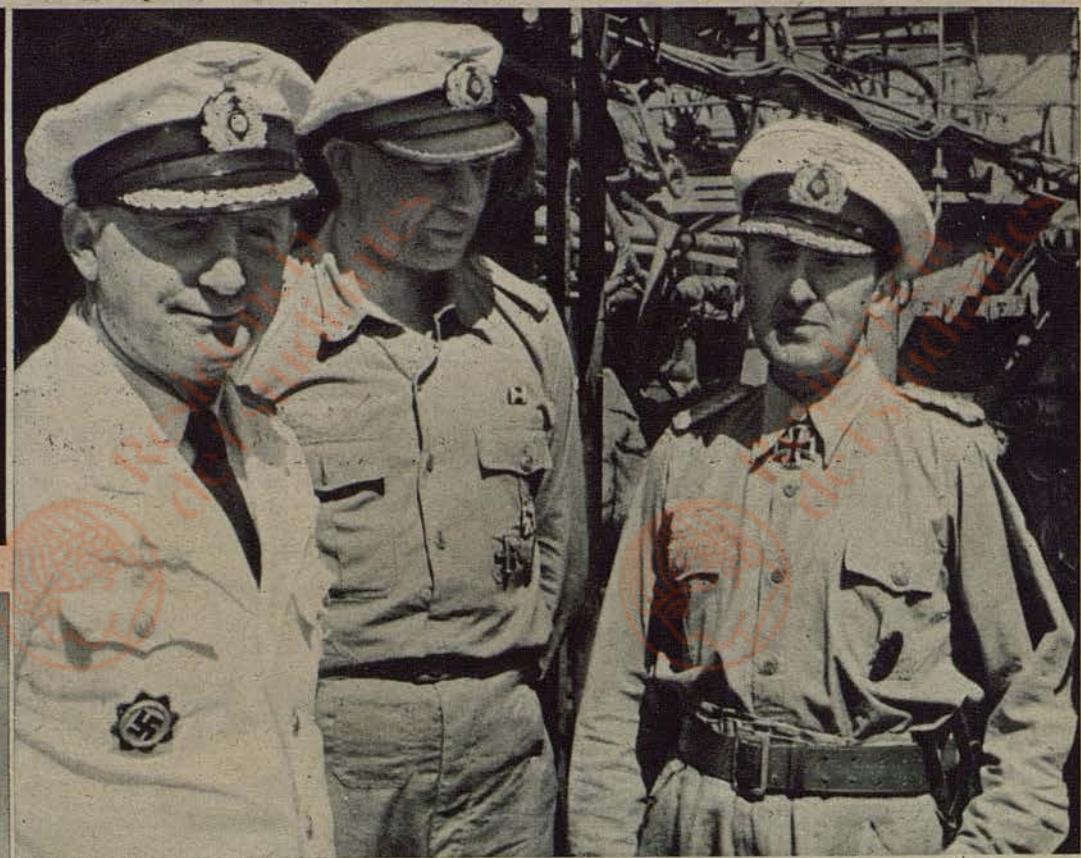
DEUTSCHE REICHSPOST



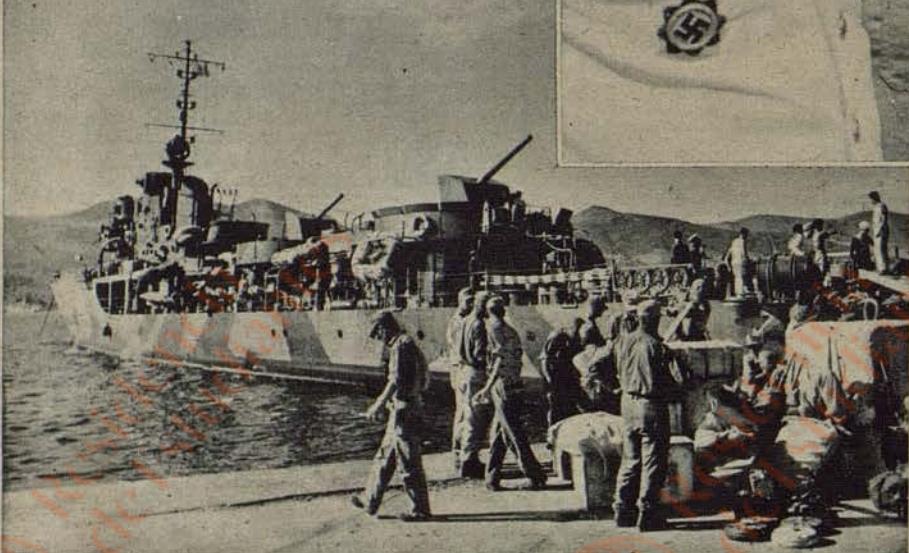
# Kriegsmarine

IM  
MITTEL-  
MEER

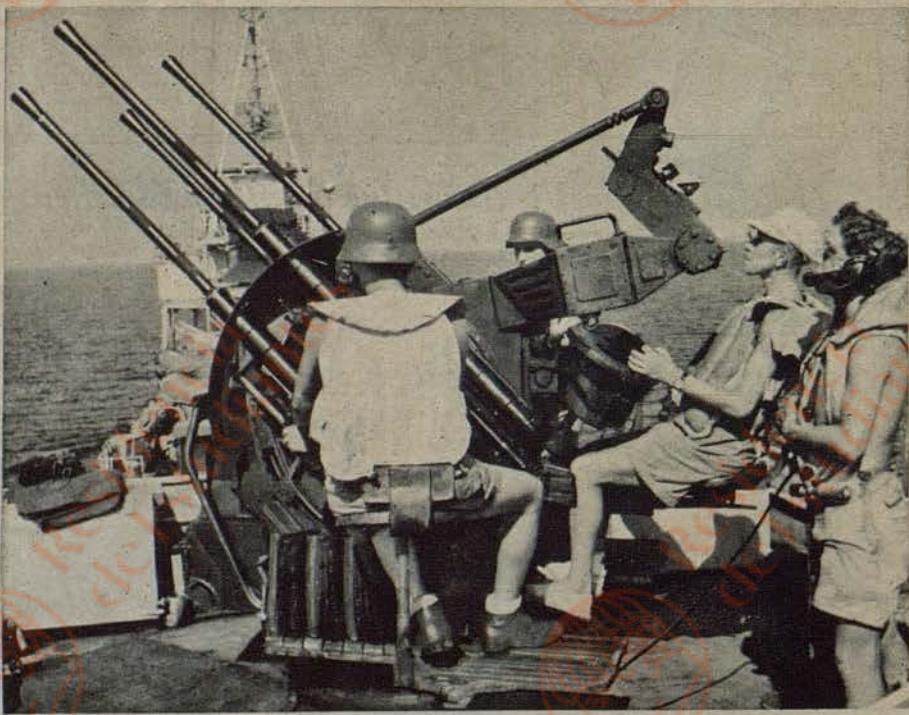
PK-Aufnahmen: Marine-Kriegsberichter Dr. Kussin, OKM (4)



Eichenlaubträger Kapitän z. S. v. Kampfz an Bord eines deutschen Torpedobootes in einem Mittelmeerhafen



Landung durch deutsche Kriegsschiffseinheiten auf Elba



Einschiffung von Landetruppen

Links: Flak klar zur Abwehr feindlicher Flieger



HERAUSGEGEBEN MIT UNTERSTÜTZUNG DES OBERKOMMANDOS DER KRIEGSMARINE

Marine-Verlag, Berlin C 2

Hauptschriftleiter: Korvettenkapitän d. R. Fritz Otto Busch, Berlin-Charlottenburg 9, Ebereschenallee 60, part. Fernruf: 99 28 56. — Verantwortlich für den Anzeigen- und geschäftlichen Teil: Rudolf Krause, Berlin SW 68, Alte Jakobstr. 124. — Gültige Anzeigen-Preisliste Nr. 10. — Druck: Heinrich Beenken, Buch- und Tiefdruckerei, Berlin C 2