

Seibicke - Babeljahn un daddeldu

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Friedrich Seibicke

Der DSR-Report

Babbeljahn un daddeldu

QSD – ein Sau-Drücker räsoniert

Engelsdorfer Verlag
2008

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im
Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86703-723-5

Copyright (2008) Engelsdorfer Verlag

Alle Rechte beim Autor

Abbildungen © Friedrich Seibicke

Titelbild: Das Wrack der MAGDEBURG in der Themse, 1965

Innentitel: Das verkohlte Notruder der HALBERSTADT

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)

www.engelsdorfer-verlag.de

12,00 Euro (D)

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Eine Tragikomödie in vierzehn Akten,

welche die seltsamen Umstände sozialistischer Seefahrt komisch behandelt, an denen ein Seemann jedoch eher hätte verzweifeln können. Von einem, der dabei gewesen ist, mit einem verhaltenen Schmunzeln zur Erbauung der Nachwelt ausschweifend erzählt.

Prolog von der angeblichen Weisheit des Alters – oder: Warum ich „schreibender Arbeiter“ wurde	7
Ouvertüre von Seeleuten, die das Fürchten lernten – oder: Die Versenkung von U 1229 vor Neufundland	14
1. Akt vom langen, steinigen Weg zur Seefahrt – oder: Am Anfang waren die Träume.....	26
2. Akt von der Wiederentdeckung der Neuen Welt – oder: Eine Traumschiff-Reise mit MS J.G.Fichte	40
3. Akt von Champagner, Vloradreck und Wüstensand – oder: Mit MT LEUNA I durch den Suezkanal.....	60
4. Akt von einem Würstchen auf HALBERSTADT – oder: Mit einem Typ IV-Schiff rund um Indien	75
5. Akt von den Damen-Nylons für Ventspils – oder: Eine Urlaubsvertretung auf MT SCHWARZHEIDE	108
6. Akt von Politniks, Lehrlingen und einem Kapitän – oder: Mit THEODOR KÖRNER nach Tampico.....	118
7. Akt vom Werftleben auf THEODOR KÖRNER – oder: Als Schmalhans Küchenmeister war	151

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

8. Akt von Nierenragout und anderen Katastrophen – oder: Ein Jahr an der Seefahrtsschule Wustrow	169
9. Akt von Pleiten, Pech und auch Pannen – oder: Mit der BOIZENBURG rund Cape Hope bis zum Irrawaddy	193
10. Akt vom Gelben Meer, von Funk- und Seeverkehr – oder: Die RONNEBURG besucht die Reiche von Mao und Kim	237
11. Akt von der Warnow mit Typ XD zur Insel der Träume - oder: Seefahrt im Päckchen ist schöner	296
12. Akt von Arbeits-, Gaumen- und Männerfreuden – oder: Im Liniendienst an Südamerikas Ostküste.....	339
13. Akt von Taj Mahal, Fatehpur Sikri und Qtab Minar – oder: Eine Versorgungsreise in das Herz Indiens.....	384
14. Akt von Abschied und Anschiet – oder: Eine Kurzreise in den Persischen Golf ohne Ende.....	413
Epilog von der Freiheit, die ich meinte – oder: Wer hat mein Lied so zerstört?	461
Mein Dank.....	469
Quellen und Literaturverzeichnis	470

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

„Die gute alte Zeit – Jugend und die See.
Aller Zauber und die See!
Es gibt nichts Herrlicheres als die See,
die See allein – oder macht es die Jugend?“

Joseph Conrad

Prolog von der angeblichen Weisheit des Alters – oder: Warum ich „schreibender Arbeiter“ wurde

„**Babbeljahn**“ heißt eine kurze Tabakspfeife der Seeleute, wie sie auch der old sailor boy Popeye im Mundwinkel trägt. Der Name steht auch historisch überliefert bedeutungsgleich für einen kleinen Snack im Vorschiff - auf der Back vor dem Festmachen oder im Kabelgatt vor dem Feierabend - bei dem deutsche demokratische Seeleute noch bis ins Jahr 1990 hinein ihre zumeist humorvollen „Stories“ austauschten, ehe ihnen das Lachen verging. Deren Gehalt an ungeschminkter Wahrheit, rücksichtsloser Enthüllung und geschlechterübergreifendem Aufsehen möchten die folgenden Geschichten widerspiegeln.

„**Daddeldu**“, sagte der Steward, als er die letzte Flasche Weinbrandverschchnitt der Marke Weinblattsiegel (auch WBS oder Webs genannt) aus der Tür der Transitlast in die langen Gesichter seiner Kundschaft reichte. Dieses Idiom aus dem Wortschatz heimatloser Seeleute, die Verballhornung des englischen „That will do!“, heißt auch: Etwas ist fertig, vorbei und erledigt - und mag als Synonym dafür stehen, dass alles, von dem hier zu berichten ist, der Vergangenheit angehört und mehr und mehr für immer vergessen sein wird. So vergessen, dass sich bald kein Schwanz mehr daran erinnern kann, wie einst der Genossenschaftsbauer vom letzten richtigen Sommer zu sagen pflegte.

Der „**Sau-Drücker**“ ist eine Eselsbrücke hin zur Buchstaben-Kombination **QSD**, einer der vielen Q-Gruppen zur internationalen Verständigung im einstigen Seefunkdienst. Sie verwies auf einen „old man“, dessen Texte der Morsetaste in einem gänzlich unverständlichen Rhythmus entfleuchten. Diese Schmierereien umschrieb die Q-Gruppe vornehm mit: „Ihr Geben ist mangelhaft“, soll aktuell heißen, manchem humorlosen Altkader wird das Folgende gewöhnungsbedürftig sein.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Wer schließlich weiß, dass „**räsonieren**“ soviel bedeutet wie unbefugt und lärmend mitzureden, zu widersprechen sowie am Stammtisch zu tadeln und zu nörgeln, der ist über das, was beim Weiterlesen auf ihn zukommt, schon fast im Bilde!

Im Hause des Gehenkten wird nicht vom Strick gesprochen. Das mag wohl der marktwirtschaftlich gebeutelte ehemalige Werktätige denken, so wie mancher brave Ehemann nur allzu gerne seinen Hochzeitstag vergessen machen möchte. Nach der „Abwicklung“ der Deutschen Seereederei Rostock (DSR) ähnlich der einer Inderin aus ihrem Sari, bis beide nackt und bloß dastanden, traf diese Spruchweisheit nicht im mindesten zu. Über die Nach-Wende-Jahre hinweg als auch schon in den Jahren davor ist eine kaum noch überschaubare Anzahl von Publikationen zur Geschichte der Deutschen Seereederei erschienen, wie über keine andere deutsche Reederei. Diese reichen von der glorreich-simplifizierenden TV-Serie „Zur See“, die im Fernsehen eine Wiederholung nach der anderen erfährt, über prachtvolle Jubiläums-Bildbände, nüchterne Sachbücher, bemerkenswerte Lebensläufe von Seeleuten mit Einblicken in die Interna der Reederei, Reiseberichte von mehr oder weniger renommierten Autoren, die einst mit DSR-Schiffen auf die Welt losgelassen wurden, humorvolle und facettenreiche Romane von Laien-Schriftstellern bis zu einer immer weiter zunehmenden Anzahl individuell gestalteter Seiten im World Wide Web und zu den begehrten Bänden der BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. im sächsischen Freiberg. Es fehlen auch keine jubilierenden Niederschriften im Verlautbarungsstil, wie toll doch alles gewesen sei und was für feine Kerle wir allesamt waren, und schließlich Zusammengegoogeltes, das in der Aussage gipfelt, in Nordkorea gebe es neben den Kommunisten noch weitere den Seemann brennend interessierende Lebensformen: Amphibien, Reptilien, Säugetiere, Vögel und Fische, die meistens auf Bäumen leben, ausgenommen die Kommunisten. Die lebten ausschließlich auf Bäumen.

Mithin für einen jungen Autor kaum eine publizistische Lücke, in die hineinzustoßen sich noch lohnte. Lediglich mit der Verpflegung und dem Getränkekonsum schien sich bisher niemand kritisch auseinandergesetzt zu haben. Ein Aufschrei der Anständigen und Allesfresser wäre die Folge, wollte man sich diesen Themen widmen.

Die meisten Publikationen beweisen allerdings eines: Entgegen anders lautender Erwartungen von Partei und Regierung fuhren auf diesen Schiffen des Lesens und Schreibens kundige, mündige, aufgeklärte Seeleute, die wussten, was in der Welt und wie ihnen geschah.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Das Bedürfnis ehemaliger Seeleute der DSR, sich nach dem Niedergang des Unternehmens in der Erinnerung mit ihrer Fahrenszeit auseinander zu setzen, ist noch nach Jahren ungebrochen. Ein Grund könnte darin zu suchen sein, dass die Seefahrt in der DDR ein Politikum, einen Anachronismus, darstellte. Für die Seeleute der DSR als Kinder ihrer Zeit erwiesen sich deren Schiffe fernab vom sozialistischen Vaterland nicht als Inseln der Glückseligkeit. Das Bordleben bildete immer und überall wie ein Spiegel die sozialistische Gesellschaft mit all ihren Höhen und Abgründen ab, mit ihren damaligen Verletzungen und daraus entstandenen nachträglichen Verdächtigungen. Mancher Seemann traut noch heute nicht dem anderen über den Weg.

Viele Landbewohner beäugten den Seemann misstrauisch. Gehörte auch der zu den einhundertfünfzigprozentigen Genossen? Wie anders hätte ein unbescholtener Bürger über die Mole Warnemünde hinaus kommen sollen! Ganz im Gegenteil, die weltgewandten, aufgeklärten Seeleute stellten das beliebteste Angriffsziel der Vertreter vom „Schwert und Schild der Partei“ dar. Sie wurden allesamt bereits „operativ bearbeitet“, als manche Bundestagsabgeordneten noch an den Zipfeln ihres Pionierhalstuches kauten.

Zugleich glich unsere sozialistische Seefahrt dem Fahren wie unter allen anderen Flaggen jener Tage, jedoch in einer ganz eigenartig-einzigartigen widersprüchlichen Atmosphäre. Dieses besondere Klima im mittleren Drittel des Bestehens der Deutschen Seereederei, das zu ihren besten Jahre gehörte, analog denen, die seinerzeit die Republik erlebte, voller Sturm und Drang, soll hier eingefangen werden.

Einmal Seemann, immer Seemann, heißt es landläufig, selbst wenn mit der Seefahrt vor Zeiten abgeschlossen und der einst geliebte und oft genug aus vielerlei Gründen verfluchte Beruf an den berüchtigten Nagel gehängt wurde. Wohl hält der Nagel in der Wand, doch irgendwann reißt der Aufhänger. Der Seemann steht gerade darunter. Plötzlich hat er nach Jahren sein Bordpäckchen wieder in der Hand, wenn dies aus vielerlei Gründen meist auch nur noch symbolisch sein kann. Widerfährt ihm solches, dann schreibt er ein Buch, geht aufs Eis tanzen oder kombiniert leichtsinnigerweise beides miteinander.

Als in Deutschland auch alle ehemaligen routinierten Zusammenfalter der Einheitswahlliste schreiben durften, was sie wollten, hatte es den Anschein, als sei zum Thema „Sozialistische Seefahrt aus Rostock“ bald alles gesagt. Für mich in der Blüte meiner Jahre schien die Zeit für eine Lebensretrospektive noch weit entfernt zu sein. Weder verspürte ich Verlangen noch

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

gab mir irgend etwas Veranlassung, ebenfalls mit Selbstbeweihräucherungen, berechtigten Anklagen oder überflüssigen Rechtfertigungen ans Licht der Öffentlichkeit zu treten.

Die Jahre vergingen. Weder Romancier noch Philosoph, weshalb sollte ich nun im fortgeschrittenen Alter die Zunft der „schreibenden Arbeiter“ verstärken? Weil ich mit zunehmender Altersweisheit und anderen Erkrankungen lernte, meine mir lieb gewordenen Erinnerungen mit dem Hier und Heute zu verknüpfen, von der „Es war nicht alles schlecht“-Nostalgie bis hin zur „Nie wieder Sozialismus“-Demagogie. Ich musste mir einfach Luft machen.

Eines Tages, ich grub gerade Mist im Garten ein, reifte in meinem Hinterkopf die Konzeption für ein Buch heran. Zickezacke, Hühnerkacke, frisch ans Werk! Ich lag damit schlicht in der Familientradition. Mir widerfuhr nun ähnliches wie meinem Vater. Der ließ als ehemaliger U-Boot-Fahrer der Kriegsmarine die Kontakte zu seinen damaligen Bordkameraden, mit denen er 1944 vor Neufundland den Verlust seines Bootes U 1229 überlebte, im Alter über alle Grenzen hinweg wieder aufleben, sehr zum Missfallen staatlich beauftragter Brieföffner. Er wollte seinem Nachwuchs und der Nachwelt seine mit Abstand der Jahre neu gewonnene Sicht auf die damaligen Dinge hinterlassen und handelte, bevor es zu spät schien. Er schrieb seine in ihrer Dramatik kaum zu überbietenden Memoiren nieder.

Dem Vater auf die See folgend zählte ich mich zwischen 1963 und 1978 beruflich zur Gattung der „christlichen Seefahrer“. Ich durfte auf Handelsschiffen ein Seemannsleben in seiner fast idealen Vollendung erleben und wahrhaftig nur zu oft auch genießen. Wenn ein solches auf Frachtschiffen jemals zumindest in Teilen romantisch gewesen sein sollte, in jener Zeit erfolgte dessen letzter Abgesang. Danach blieb nichts mehr wie zuvor. Seefahrt wird nie wieder so sein, wie sie meine Bordkameraden zusammen mit mir noch erlebten, bevor zuerst „Ordnung und Sicherheit“ und dann der blanke Kapitalismus obsiegt. Diese meine Kriegs- und Nachkriegsgeneration wuchs damals in ihre besten Jahren hinein, wie zuvor jene, die mit U 1229 im Durchschnittsalter von zweiundzwanzig Jahren unterging.

„Wenn es Fragen gibt, warum wir starben, sag ihnen, weil unsere Väter gelogen haben“, ließ Rudyard Kipling („Das Dschungelbuch“) auf den Grabstein seines gefallenen achtzehnjährigen Sohnes schreiben. Jenen großmäuligen Strategen, die vierzig Jahre lang Hass auf und Unversöhnlichkeit mit einem imaginären Klassenfeind predigten, müssen wir es nicht danken, sondern eher dem Gleichgewicht der militärischen Blöcke, dass

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

uns ähnliches erspart geblieben ist. Zum leibhaftigen Klassenfeind jenseits der gut bewachten Grenzen erklärten diese Lügenbolde den Autobauer aus Wolfsburg, den Bettler aus Bombay und das leichte Mädchen aus Santos ebenso wie den deutschen Seemann auf einem HANSA- oder HAPAG-Dampfer. Den musste der DSR-Seemann in den 1980er Jahren wie der Teufel das Weihwasser meiden, ja geradezu fürchten, wenn er Beruf und Seefahrtsbuch behalten wollte.

Riesige von Antennengemeinschaften in den „Schluchten“ errichtete Masten zum Empfang des West-Fernsehens genossen im letzten Jahrzehnt der Republik stillschweigende Toleranz. Niemand im Binnenland verlor seinen Arbeitsplatz, nur weil eine West-Tante in der Nachbarschaft Pflaumenkuchen aß. Zu dieser Zeit verstiegen sich die „Betreuer“ des Seemannes in einen mit klarem Verstand nicht mehr fassbaren Verfolgungswahn. Sie setzten die Daumenschrauben an und kehrten in die Vorzeiten der Heiligen Inquisition mit ihren hochnotpeinlichen Befragungen zurück. Die Erde, sie bewegte sich doch, und viele ehemals loyale Seeleute, die schon bessere Zeiten bei der DSR erlebt hatten, begannen daraufhin vom rechten Glauben abzufallen wie einst die Niederlande von der spanischen Monarchie. „Und sperrte man uns ein in finstere Kerker, das alles, das waren vergebliche Werke. Denn unsre Gedanken zerrissen die Schranken - und Mauern entzwei, die Gedanken sind frei!“

Trotz eines sich immer weiter verschärfenden Kalten Krieges auf See erlebte ich während meiner Jugendzeit eine Seefahrt im tiefen Frieden, ohne nach Periskopen Ausschau halten zu müssen und ohne die Angst, in einem stählernen Sarg auf den Meeresgrund zu fahren, ohne heutige moderne Piraterie und den Terror islamistischer Fundamentalisten, fast ohne Bedrohung der persönliche Habe oder gar des Lebens durch marodierende Jugendbanden und Straßenräuber in den Häfen der so genannten Dritten Welt. Noch krächte auf DSR-Schiffen kein Hahn danach, wer mit wem wie lange und wohin an Land ging. Diese Tage gehörten in jene Zeiten, bevor durch partei-politische hohle Holzköpfe das Prinzip von „Ordnung und Sicherheit“ nach und nach die „Freiheit der Meere“ für den Seemann aus Rostock erstickte. In diese Zeit fielen auch die Jahre, als die Besatzungen lediglich aus den Landstrichen zwischen Kap Arkona und Fichtelberg stammten, als an jeder Gangway „Man spricht nur deutsch“ hätte stehen können, als eben diese größte deutsche in Rostock beheimatete Universalreederei 200 Schiffe zählte, auf denen es überwiegend tolerant und kollegial zuging. Als mitreisende Ehefrauen fast immer zur Besatzung

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

gehörten, freundliche Stewardessen kurze Röcke trugen und die Kapitäne 28 Lenze zählten.

Die Zeiten änderten sich jedoch nicht nur politisch. Technisch setzte in jenen Jahren weltweit ein den Seetransport revolutionierender Wandel ein. Damals führten alle Stückgutfrachter noch einen Wald an Masten und Ladebäumen an Deck, wie den berühmten „10-Masten-Zirkus“ der Typ IV-Schiffe. Doch der Siegeszug des Containers setzte endgültig mit dem Vietnamkrieg ein, als das Pentagon Wege zur Versorgung des Kriegsgebietes im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur suchte. Die letzten Jahre der konventionellen Stückgutfrachter wurden eingeläutet. Noch liefen die größten Schiffe der Deutschen Seereederei die kleinsten Häfen an und brachten dort Tage oder gar Wochen mit dem Laden oder Löschen zu. Somit sollten diese Erinnerungen auch als ein nicht allzu ernster, völlig unwissenschaftlicher und total subjektiver Nachruf auf das große Zeitalter der traditionellen Stückgutschiffahrt verstanden werden und nicht zuletzt als eine Reminiszenz an das Berufsbild des Funkoffiziers.

Angesichts des Säbelrasselns zwischen den Blöcken während meiner Fahrzeit hätte meine seefahrerische Laufbahn ebenso übel wie die meines Vaters enden können. Die Konstruktion der Schiffsneubauten erinnerte nachhaltig an den erwarteten Ernstfall. Zum „worst case“ ist es nicht gekommen. Um so mehr weiß jeder DSR-Seemann sein Leben und Erleben in jenen Tagen zwischen Yokohama und Buenos Aires, Havanna und Surabaya, auf allen Ozeanen, auf großen und kleinen Schiffen, bei Sturm und Flaute, bei Hafengebühren und Weinblattsiegel zu schätzen.

Mancher meiner Bordkameraden mag unter Umständen nicht mehr gerne an jene Tage zurückdenken, an unsere damalige Unbeschwertheit, Fröhlichkeit und Unbekümmertheit. Er trauert vielleicht noch immer voller Groll seinem Parteibeitrag nach, den er vor die Säue warf. Oder er leidet unter einer schweren Psychose, weil er nicht darüber hinweg kommt, welch seltsames selbstverleugnerisches Gebaren er damals an den Tag legte. Allein wie er sich auf offiziellem Parkett auszudrücken pflegte, das mag noch heute weh tun. Be cool, seaman! Seeleute mussten schon beschwerlichere und gefährlichere Zeiten bestehen als bei der Deutschen Seereederei mit einem Politoffizier an Bord zu fahren!

„Kommt her zu mir, alle, die ihr mühselig und beladen seid, ich will euch erquicken.“ (Matthäus 11, 28) Mögen diese Verzagten beim Lesen der Overtüre zu dieser Tragikomödie die innere Einstellung finden, auf dem Weg durch ein Stück Flottengeschichte der Deutschen Seereederei den nachfolgenden Erlebnissen und Begebenheiten an Bord und an Land mit

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

heiterer Gelassenheit zu folgen. Kritisch – sachlich – optimistisch, wie es K.-H. Gerstner am Ende des Magazins PRISMA im Deutschen Fernsehfunk einst zu sagen pflegte.

Wem an diesen durch und durch authentischen Geschichten einiges „spanisch“ vorkommen sollte, der wird entweder auf real existierendes Seemannsgarn gestoßen sein oder er leidet noch immer an dem berühmtesten extrem schwer heilbaren TRIBÜNE-Leser-Syndrom, von allem Geschriebenen oder Versprochenen nur die Hälfte zu glauben. Sorge dich nicht, du bleibst mit deinem Kummer auch in der heutigen Zeit nicht allein. Anderenorts zeigt sich dieses Symptom bereits nach einem Satz: „Die Rente ist sicher!“

An meiner späteren Arbeitsstätte, dem Funkamt Leipzig, erhob sich der Amtsleiter während einer Gewerkschaftsversammlung und sprach: „Kollegen, was faul ist im Staate Dänemark, das wissen wir doch alle. Darüber brauchen wir nicht zu diskutieren. Bitte eure Meinung.“ Hier die meine, leicht verspätet.

Viel Spaß dabei!

Bescheinigung

Frau/Fräulein/Herr _____

geb. am _____ wohnhaft _____

erhält von der Schiffsleitung _____

des D/MS **M/S „Ronneburg“/JDXO** die Erlaubnis, _____

Jen Gen. _____

in der Zeit von _____ bis _____

zu besuchen. Für Übernachtung an Bord wird gesorgt.

TLK

MS „Ronneburg“
Kapitän / I. Offizier / Wachoffizier
NEUE DEUTSCHFRACHT-REWERBEREI I. Offizier
REVTOLK
MS „Ronneburg“

II 15 85 Cag 32/73 40 939

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ouvertüre von Seeleuten, die das Fürchten lernten – oder: Die Versenkung von U 1229 vor Neufundland

Der Begleitflugzeugträger der US Navy, USS BOGUE, hatte die meiste Zeit des Juli 1944 in Norfolk verbracht, wo er mit einer neuen Flugzeugstaffel, Radar und Suchscheinwerfern ausgerüstet worden war. Zum Monatsende lief er für Übungsfahrten wieder aus. Er führte nun neun Wildcat- und vierzehn-Avenger-Flugzeuge an Bord mit. Am 1. August 1944 verließ er die Bermudas. Nordwärts zur Grand Bank vor Neufundland fahrend, kreuzten sich die Kurse von USS BOGUE und des deutschen U-Bootes U 1229, das am 26. Juli 1944 aus Trondheim ausgelaufen war und einen Spion an der US-amerikanischen Küste absetzen sollte, etwa 300 Meilen südöstlich von Cape Race.

Am 20. August um 10.53 Uhr startete der Pilot einer Avenger, Lieutenant (Ing.) Brokas, vom Flugdeck des USS BOGUE. Zu seiner Besatzung gehörten noch der Funker und Radar-Operator sowie der Bordschütze. In den Abwurfgeschächten ruhten zwei Bomben. Brokas suchte dicht unter der Wolkendecke aus einer Höhe von etwa 1500 Fuß die Wasseroberfläche des Atlantik ab. Der Himmel war mit einer Stratocumulus-Bewölkung völlig bedeckt. Die Sicht schwankte zwischen 8 und 10 Seemeilen. Der Wind wehte aus 40 Grad mit fünf bis acht Knoten. Die See war leicht bewegt bei einer mäßigen Dünung.

Um 12.27 Uhr entdeckte der Radar Operator auf seinem Schirm ein schwaches Signal in einer Entfernung von fünf Meilen. Er war noch dabei, das Signal deutlicher zu stellen und hatte diesen Kontakt noch nicht dem Piloten mitgeteilt, als jener selber eine halbe Minute später ein vollständig aufgetaucht fahrendes U-Boot in einer Entfernung von fünf Meilen sichtete. Das U-Boot steuerte einen Kurs von zehn Grad und machte ungefähr zehn Knoten Fahrt. Das Flugzeug befand sich immer noch auf einer Höhe von 1500 Fuß. Der Pilot schwenkte auf das U-Boot ein und erhöhte die Geschwindigkeit auf volle Kraft. In einer Entfernung von etwa drei Meilen eröffnete das U-Boot das Feuer auf das Flugzeug und setzte das Abwehrfeuer bis zum Bombenabwurf fort, ohne das Flugzeug zu treffen. Der Pilot feuerte im Anflug mehrere Raketensalven ab.

Die meisten Salven gingen zu kurz, aber die letzte traf innerhalb der Wirkungsgrenzen von 67 Fuß. In diesem Moment begann jedoch das Boot eine ausweichende Kursänderung nach Backbord zu vollziehen, wodurch die letzten beiden Raketen das Boot in einem spitzen Winkel erreichten.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



Der Turm von U 995 am Marine-Ehrenmal Laboe

Der ausweichende Dreh auf einen Kurs von ungefähr 340 Grad führte dazu, dass das Boot dem Flugzeug seine Steuerbordseite für einen perfekten Wasserbombenabwurf bot. Lieutenant Brokas warf seine zwei Bomben kurz nacheinander ab. Am Abwurfpunkt flog das Flugzeug auf einer Höhe von 100 Fuß und besaß eine Geschwindigkeit von 230 Knoten. Die Bomben trafen die Backbordseite, eine sehr nahe am Bootskörper exakt quer ab des Turmes und die andere etwa 40 Fuß vom Bug entfernt. Als das Flugzeug hochzog und nach Backbord abdrehte, feuerte der Bordschütze mit seiner Kanone auf den Kommandoturm. Im Ergebnis der Bomben-Explosion sah er dabei Trümmer vom Turm wegfliegen. Die Gefangenen bestätigten später, dass fünf Leute durch die Explosion vom Turm geschleudert wurden und eine Kanone über Bord ging. Der gleichzeitige Raketenangriff und Bombenabwurf entsprach zwar nicht den Dienstvorschriften der US-Navy, aber Brokas wollte sich mit den Raketen den Weg freischießen. Er war von der Treffsicherheit seines Bombenabwurfes auch deswegen überzeugt, weil er einige Tage zuvor übungshalber mit Bomben einen Wal in die Luft gesprengt hatte.

Als das Flugzeug eine Acht am Himmel drehte, machte das U-Boot im Wasser zeitgleich einen ebenso engen 360 Grad Dreh nach rechts und

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt.

dann einen solchen nach links. Das U-Boot setzte dabei sein Abwehrfeuer nicht mehr fort. Es zick-zackte kurz und tauchte über das Heck ab.

Als das U-Boot um 12.33 Uhr von der Wasseroberfläche verschwand, setzte Brokas eine Horchboje genau im Wasserwirbel des abgetauchten Bootes ab. Der Bordfunker hörte die Boje für zwölf bis fünfzehn Minuten ab. Der rhythmische Klang von Propellerschlägen erlag nach 55 Sekunden. Nur metallisches Hämmern und andere laute Geräusche waren danach noch zu hören, die auf Reparaturen hindeuteten. Ein weiterer Beweis für eine Havarie wurde in dem Ölfleck gesehen, den das Boot hinterließ - ein Fleck, der sich etwa eine halbe Meile vom Standort des Abtauchens über eine scharfe Kurve nach links, dann über eine weitere halbe Meile ausdehnte und dort endete. Der Fleck wurde mit einer Rauchboje markiert.

Mittlerweile waren auf USS BOGUE Flugzeuge und die begleitenden Überwasserkräfte mobilisiert worden, um Lieutenant Brokas zu unterstützen. Drei Flugzeuge, die sich in einem anderen Sektor in der Luft befanden, wurden zur Szene beordert. Vier weitere Flugzeuge wurden zu ihrer Ablösung gestartet. Vier der fünf Zerstörer, die den Träger eskortierten, wurden umgehend ins Zielgebiet geschickt. Um 13.36 Uhr wurde eines der Flugzeuge auf eine Höhe von 7000 bis 8000 Fuß dirigiert, damit der Kontakt zu Brokas nicht verloren ging sowie um dem Flugzeugträger eine Radarpeilung und sichere Kommunikation zu ermöglichen. Dadurch konnten die anderen Flugzeuge genau und schnell das Gebiet erreichen. Um 13.49 Uhr kamen drei weitere Flugzeuge vor Ort an. Lt. Brokas lenkte die Aufmerksamkeit dieser Jagdgruppe auf den Ölfleck, besonders auf das Ende, unter dem er das U-Boot vermutete. Um 13.55 Uhr wurde er zum Träger zurückbeordert.

Die Suche mit Hilfe der Sonarbojen wurde fortgesetzt. Seit dem Tauchen hatte das Boot einen Ölfleck von einer Meile hinterlassen, der aus der Luft wie ein grobes U oder V aussah. Um 14.19 Uhr stellte Lt. Watson die unscharfen Umriss des U-Bootes unter der Wasseroberfläche an dessen östlichen Ende fest und alarmierte die Jagdgruppe. Von dem Moment, als Lt. Watson das U-Boot lokalisierte, bis es 24 Minuten später komplett vernichtet war, griff die Jagdgruppe von drei Torpedo- und zwei Jagdflugzeugen mit allem, was sie besaßen, das Unterseeboot an, einschließlich Bomben, Raketen und Maschinengewehren. Falls die Vernichtung des U-Bootes länger gedauert hätte, standen zwei Reservepiloten bereit. In dem 24 Minuten währenden Angriff verschossen die Piloten ihre sämtliche Munition und luden alle ihre Bomben ab. Sobald das getauchte U-Boot gesichtet wurde, setzte ein Flugzeug eine weitere Sonarboje ab. Als fünf

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Minuten später zwei Sehrohre und der Schnorchel über der Wasseroberfläche erschienen, flogen zwei Piloten im Übereifer zeitgleich einen Bombenangriff. Als sie feststellten, dass sie sich von nahezu gegenüber gefährlich einander annäherten, warfen sie ihre Bomben ungefähr 200 Fuß zu kurz vom Ziel ab und wichen scharf einander aus. Durch die fehlende Koordination im Übereifer des Gefechts wurde dieser Angriff vereitelt. Der einzige Pilot, der noch Raketen an Bord mitführte, schloss sich unmittelbar danach mit einem Raketenangriff an, welchen er sehr erfolgreich abschloss. Er traf mit den Raketen das überspülte Deck des U-Bootes.

Es stellte sich als schwierig heraus, festzustellen, welcher Angriff schließlich das Verlassen des Schiffes verursachte. Fakt war, dass zwei Minuten nach dem Raketenangriff, als das Boot vollständig auftauchte, Besatzungsmitglieder auf dem Turm und anschließend mit Schwimmwesten und Rettungsbooten an Deck erschienen. Etwa vier oder fünf Minuten später sprangen sie in großer Zahl über Bord. Als die Mannschaft begann, über Bord zu springen, erfolgte der dritte und letzte Bombenangriff auf das Boot. Der Pilot drückte seinen elektrischen Auslöseknopf für den Bombenabwurf bei einer Höhe von 300 Fuß und einer Geschwindigkeit von 220 Knoten. Eine Bombe schlug auf der Backbordseite nahe dem Heck auf, genau am Ende des U-Bootes, aber sie explodierte unglücklicherweise nicht. Die andere Bombe blieb im Bombenschacht hängen.

Etwa um 14.40 Uhr ereignete sich eine mysteriöse Explosion an der Steuerbordseite des Turmes. Diese erfolgte bereits nach der Aufgabe des Schiffes. Unmittelbar danach begann das Boot über den Bug zu sinken. Eine Minute später befand sich der vordere Teil des Bootes bereits unter Wasser ebenso wie teilweise der Turm. Zwei Minuten später erschien das Heck wieder über der Oberfläche, der Bug ging vornüber und das ganze Schiff ging in einem spitzen Winkel unter. Eine schwere Explosion erschütterte das sinkende U-Boot und warf Wasser und Trümmer 100 Fuß hoch in die Luft. Das U-Boot sank auf der Position 42 Grad 20 Minuten Nord und 51 Grad 39 Minuten West.

Alle Piloten sagten aus, ihr Zielpunkt wäre der Turm gewesen, um die Mannschaft von der Selbstversenkung des Schiffes abzuhalten. Am Ende wurden anderthalb Dutzend leblose Körper auf der Brücke und deren Umgebung gesehen. Ungefähr diese Anzahl fand der Zerstörer später im Wasser treibend.

Das Gefechtsgebiet überfliegend, zählten die Piloten 40 Überlebende im Wasser. Später wurden 42 entdeckt. Einer der Piloten warf Leuchtbojen neben einzeln schwimmende Schiffbrüchige, um den Zerstörern deren

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Auffinden nach ihrer Ankunft zu erleichtern. Eine Jagdgruppe von vier Flugzeugen setzte das Überfliegen des Untergangsgebietes bis zur Ankunft des ersten Zerstörers um 15.45 Uhr und drei weiterer fort. Dann kehrten sie zur Basis zurück.



Besatzungsmitglieder von U 1229, zweiter v. li. stehend, F. Seibicke

Der Zerstörer USS JANSSEN war zusammen mit USS WILLIS, USS WILHOITE und USS HAVERFIELD um 13.05 Uhr von USS BOGUE abkommandiert worden, um das feindliche U-Boot anzugreifen. Um 15.50 Uhr wurden zwei Gruppen von Rettungsschlauchbooten, die Überlebende trugen, in einer Entfernung von 1500 Yards gesichtet. Starke Dünung verhinderte eine frühere Sichtung. Bei der Ankunft der JANSSEN am Ort des Geschehens wurden folgende Feststellungen gemacht: Zahlreiche Tauchretter, ein großer Ölfleck, eine Anzahl von Holzstücken und zwei Gruppen von Schlauchbooten, die Leute trugen, trieben im Wasser. Alle Rettungsflöße in jeder der beiden Gruppen waren miteinander gelascht. In jeder der beiden Gruppen saß ein Schwerverwundeter in der Mitte.

USS JANSSEN ging so nahe wie möglich längseits der Rettungsflöße, ohne die Überlebenden dabei zu gefährden, und mit Hilfe von Netzen und

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Rettungsleinen wurden alle überlebenden deutschen U-Boot-Leute an Bord genommen. Diese Prozedur fand eine Viertelstunde später ihren Abschluss. Andere Eskorte-Schiffe begannen das Gebiet nach toten Besatzungsmitgliedern oder Material, welches von Wert für den Marine-Geheimdienst sein könnte, abzusuchen. Mittlerweile traf USS BOGUE, begleitet vom Zerstörer WILLIS, am Ort der Rettungsaktion ein. Beide wurden ein paar hundert Yards voraus angeführt von fünf kanadischen Korvetten, welche aus einer anderen Richtung dazu stießen.

42 Überlebende wurden gerettet. Nach der Rettung starb der Stabsobersteuermann an einem Schock, aller Bemühungen des Sanitätsoffiziers und der anderen Assistierenden zum Trotz. Trotz künstlicher Beatmung, der Gabe von Adrenalin und Sauerstoff konnte er nicht gerettet werden. Nach seinem Tod wurde er in Übereinstimmung mit den Traditionen der Marine in Anwesenheit des dienstältesten überlebenden deutschen Offiziers auf See bestattet. Der Sanitätsoffizier behandelte außerdem zwei Schwerverletzte. Er amputierte den rechten Arm eines Mannschaftsdienstgrades und bereitete einen anderen für die Amputation eines Beines vor, dessen Oberschenkel besonders schwer verletzt war.

Nach der Neueinkleidung wurden sämtliche Kleidungsstücke der Überlebenden eingehend untersucht. Unter anderem fanden sich dabei folgende Gegenstände von besonderem Interesse: Theatertickets aus Trondheim, datiert vom 20. Juli, eine Anzahl Fotografien, verschiedene Papierstücke, die den Untersuchenden nichts sagten, aber eventuell für den Geheimdienst nützlich waren, zwei oder drei Faltblätter, in denen Fotos gefunden wurden und ein Telegramm, datiert vom 27. Juli 1944 und adressiert an den Ob. Masch. Fritz Seibicke, U-1229 – Herzlichen Glückwunsch - 5. U-Flottille, mit der Mitteilung, dass ihm in der Heimat ein Sohn geboren worden sei.

So fand ich indirekt Eingang in Kriegsprotokolle der US-Navy. Ich erblickte das Licht der Welt, mein Erzeuger soff ab. Der Beginn meines Lebens stand unter keinem guten Stern - wenn der Klassenfeind so frühzeitig von meiner Existenz Wind bekam!

Das Untergangsszenario konnte ich mit Hilfe der verschiedenen inzwischen veröffentlichten englischsprachigen Original-Protokolle rekonstruieren.

Die Vergangenheit meines Vaters hatte ich seit früher Kindheit immer vor Augen. In unserer Stube hing ein Ölbild, welches er einst im Prisoner-of-War-Camp McCain, Mississippi, malte. Ein U-Boot durchbrach bei

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

stürmischer See einen Wellenkamm. Dank seines Überlebens ist die Versenkung von U 1229 einer der wenigen Fälle im U-Boot-Krieg, in denen ein solch tragisches Ereignis von beiden Seiten dokumentiert ist. Mein Vater schrieb in seinen Erinnerungen:



„Es war Sonntag, der 20. August 1944. Ich musste mittags 13 Uhr den anderen Obermaschinen Fritz N. auf Wache ablösen. Zuvor saß ich beim Mittagessen, mir gegenüber der Stabsobersteuermann B. Beim Essen sprachen wir über dies und das und plötzlich sagte B: „Was meinst du, ob wir im Leben noch mal ein Weib zu fassen kriegen?“ Ich konnte nicht mehr darauf antworten, denn plötzlich ging die Alarmglocke : kurz- kurzlang-kurz (das F im Morsealphabet). Fliegeralarm!

Die Flakmannschaft sauste auf den Turm. Ich eilte in die Zentrale und setzte mich auf eine Werkzeugkiste. Es gab für mich momentan nichts zu tun. Die Dieselmotoren liefen Höchstfahrt und die 2-cm-Flak begann zu schießen. Dann erfolgte eine scharfe Kursänderung. Plötzlich gab es einen ohrenbetäubenden Schlag. Das ganze Boot wurde empor gerissen. Das Licht erlosch und ich wurde von meiner Kiste geschleudert. Für einen Augenblick war alles reaktionsunfähig. Da rief mich der Leitende Ingenieur

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!