

U-180 UND DIE GEHEIME REICHSSACHE

VON HERMANN WIEN, AUGSBURG

Zunächst einiges über das Boot U-180:

Es handelte sich um einen völlig neuen Bootstyp, nämlich den Typ IXD1, mit einer Länge von ca. 84 m, einer Wasserverdrängung von 1500 to. Die Besatzungsstärke betrug 61 Mann. Das Boot wurde bei der AG-Weser in Bremen gebaut.

Mit einer völlig neuen Antriebsanlage, von 6 Daimler-Benz-20 Zylinder-V-Motoren, mit jeweils 1500 PS, hatte das Boot eine Gesamtleistung von 9000 PS, eine Maschinenstärke, die es bislang nicht gab. Es war seinerzeit das schnellste Boot, mit einer Geschwindigkeit von 21,5 sm/h. Von diesem Typ gab es nur noch einen Nachfolger, nämlich das Boot U-195.

Diese umfangreiche Motorenanlage hatte sowohl Vor- als auch Nachteile. Die hohe Geschwindigkeit war als absoluter Vorteil zu betrachten, hat sie uns doch sehr geholfen, im Jahre 1943, bei dem immer gefährlicher werdenden Marsch durch die Biscaya. Die Eigenart des Einspritzsystems (Vorkammer Einspritzung) war ein Nachteil. Beim Hochfahren der Motoren von Teillast- zum Vollastbetrieb war die Farbe der Dieselabgase schwarz, für ein U-Boot im Operationsgebiet gefährlich, man kann sagen fast untragbar.

U-180 wurde im April 1942 in Dienst gestellt, unser Kommandant war der Korv.Kpt. Werner Musenberg, der Leitende Ingenieur KptLt. Dipl.Ing. Rudolf Opelt. Ich selbst tat auf dem Boot Dienst als Obermaschinist, verantwortlich für die Dieselmotorenanlage.

Nach UAK-Erprobung und AGRU-Front-Ausbildung und all dem, was zu einem Neubau-Bootstyp dazugehört, lagen wir im Januar 1943 frontklar in Kiel, auslaufbereit.

Die Unternehmung:

Man kann annehmen, nicht weil wir U-180 waren, sondern, weil wir um diese Zeit auslaufbereit waren, dürfte das Los auf uns gefallen sein, mit der nun beginnenden Fernunternehmung.

Gerüchte gingen durch das Boot, wohin wird's wohl gehen, Auslauftermins wurden festgesetzt und wieder verschoben, geht's nach Singapur oder nach Japan, oder sonst wohin nach Fernost ? Das waren die Parolen, welche uns alle bewegten. Wohin, das wußte sicher nur unser Kommandant KKpt. Werner Musenberg.

Aus eigenem Erleben möchte ich nun schildern, wie damals alles lief, denn ich hatte am Abend vor dem Auslaufen Wache als O.v.D. und schlief die Nacht an Bord.

Gegen 21.00 Uhr meldete der Posten vor dem Boot einen PKW auf der Pier. Ein Offizier der Flottille, welcher sich entsprechend ausweist, läßt Koffer und Gepäckstücke an Bord bringen. Stillschweigen wird für alle befohlen.

Am anderen Morgen mache ich mit der 1. Maschinenwache die Motorenanlage seeklar.

Der Abschied ist wie immer von den Angehörigen und Freunden, der Flottillenchef hält eine kurze Ansprache. Wir legen ab, es wird gewunken, unser Bug richtet sich Fördeauswärts, nichts Außergewöhnliches hat sich ereignet. In der Mitte der Förde, querab von Laboe, stoppt das Boot, eine Motorpinass kommt längsseit, 2 Herren steigen ein. Wir nehmen wieder Fahrt auf.

Ein Rätselraten beginnt an Bord, wer sind die beiden Herren, mit fremdländischer, gelblich-brauner Gesichtsfarbe? Dunkle Kleidung und Hüte sowie dunkle Hornbrillen machen sie geheimnisvoll.

Nach Beendigung meiner Maschinenwache um 12.30 Uhr sind aus den Herren bereits "U-Bootfahrer" geworden, angezogen wie wir alle, mit Ihre schwarzen Hüte haben sie gegen Offiziermützen gewechselt. Einer der beiden ist kräftig und untersetzt, ca. 1,70 m groß, der andere wirkt klein und schwächling.

Im Geleitschutz geht die Fahrt weiter, vorbei an den dänischen Inseln, Skagerak, bis Christiansand. Niemand darf an Land.

Die wildesten Gerüchte schwirren durch das Boot. Einer meint gar: "Das ist der "indische Adolf", der war doch erst bei Hitler ganz bestimmt hab' ich den vor nicht allzu langer Zeit in einer Illustrierten gesehen." Unser Kommandant gibt jedoch bekannt, daß es sich um 2 Fachingenieure für U-Bootbunkerbau handelt, welche wir in Norwegen absetzen.

Am nächsten Tag, in den Nachmittagsstunden, erreichen wir Egersund bei Bergen. Niemand verläßt das Boot, unsere Gäste machen keine Anstalten, auszusteigen. Erst am anderen Morgen, als wir ohne Geleitschutz für lange Zeit dem Lande den Rücken kehrten, wurden wir über die Identität unserer Gäste und das Ziel unserer Fahrt eingeweiht.

Erst jetzt machte uns unser Kommandant, in weiser Voraussicht, mit dem geheimnisumwitterten Vorgang von höchster politischer Brisanz vertraut.

Wir hatten in Kiel den indischen Freiheitskämpfer Subhas Chandra-Bose und seinen Adjutanten Habid Hasan an Bord genommen, unsere Aufgabe war, beide unbeschadet in's Seegebiet von Madagaskar zu bringen, um sie dort zur Weiterfahrt nach Indien bzw. an die Burmafront, an das japanische U-Boot I-29 zu übergeben.

Subhas Chandra-Bose kam im Jahre 1941, noch vor Beginn des Rußland-Feldzugs auf seiner Flucht aus Indien über den Kyber-Pass nach Afghanistan. Sein Weg führte weiter über Kabul nach Rußland, um nach der Verfolgung durch die britische Kolonialmacht Indiens, Deutschland zu erreichen.

Hier in Deutschland scharte er nahezu alle in Europa lebenden Inder um sich. Außerdem Kriegsgefangene der britisch-indischen Kolonialstreitmacht aus dem Afrika-Feldzug. Mit Hilfe der Wehrmacht bildete er damit die Kadergruppe "Legion Freies Indien". Mit diesen gut ausgebildeten Leuten wollte er in seinem Heimatland den Kampf gegen die britische Kolonialmacht aufnehmen.

Hitler erhoffte sich durch diesen militärischen Widerstand in Indien eine Entlastung auf dem europäischen Kriegsschauplatz.

Um in sein Heimatland zu kommen, blieb zur damaligen Zeit 1943, für Bose nur noch der Seeweg offen. Aber es kam alles ganz anders. Wir jedoch erfüllten unsere Aufgabe, trotz mancherlei Hindernissen und Gefahren, klappte unser Auftrag minutiös. Am 22. April 1943 konnten wir die beiden Inder an das japanische U-Boot I-29 übergeben.

Nach dem Verlassen unseres letzten Hafens zeigt unser Bug nordwärts. wir waren jetzt alleine auf uns gestellt ohne Geleitschutz. Bei Seegang 5, an Stärke zunehmend, ging's entlang der norwegischen Küste. Das war zu begrüßen, ein Wetter, welches uns begünstigte, aus der stark überwachten Nordsee ungeschoren herauszukommen. Jeden Tag wurde alarmgetaucht, damit wir in Übung blieben, um bei Feind-Überraschungen sicher zu sein.

Mit fortschreitender Fahrt wurden unsere indischen Gäste immer scheuer und zurückhaltender. Was für uns U-Bootfahrer das bedingt 'Normale' war, belastete einen Außenstehenden natürlich um vieles mehr. Dabei sei an die mit allem vollgepackte "Röhre", Torpedos, Proviant, Kisten mit möglichen und unmöglichen Dingen zum Austausch mit unseren damaligen japanischen "Bundesgenossen" gedacht; kein Tageslicht; der im ganzen Boot hörbare Motorenlärm, wahrlich eine Atmosphäre, welche für einen Fremden deprimierend wirken dürfte.

Dies alles wurde auch nicht besser, als wir in Höhe von Englands Norden auf Westkurs gingen, und die berüchtigte Durchfahrt zwischen Island und Faröer-Inseln ansteuerten. Berüchtigt deshalb, weil dieses Seegebiet sowohl von See als auch von der Luft her ganz stark überwacht wurde. Der Feind wußte, hier müssen sie ja durchkommen, die German submarins.

Das Wetter wurde immer schlechter, desgleichen auch die Sicht, ein Glück für uns, denn dadurch wurde die feindliche Überwachung wesentlich erschwert. Die See kam direkt von vorne und die Windstärke nahm tatsächlich zu, bis 12!

Nur angeschnallt konnte sich die Brückenwache auf dem Turm halten. Unser Kommandant entschloß sich daher, nur noch nachts über Wasser zu fahren und tagsüber zu tauchen. Wenn wir laut Maschinen-Umdrehungen 240 sm zurücklegen sollten, so waren es in Wirklichkeit nur 100-200 sm, so stark lief die See

gegen uns. Selbst unser IWO, ein alter erfahrener Handelsschiff-Offizier, konnte sich kaum an solch schlechtes Wetter während all seiner Fahrzeit erinnern. Die ganze Besatzung und natürlich insbesondere unsere indischen Gäste waren froh, wenn wir kurz vor der Morgendämmerung in den Keller gingen. Auf 50 - 60m lag das Boot völlig ruhig.

Nach etwa 10 Tagen erreichten wir den freien Atlantik, die Hauptgefahrenzone lag hinter uns, das Wetter war besser geworden, wir gingen auf Kurs Süd. Unsere beiden Gäste, welche während der Schlechtwetterphase die meiste Zeit in ihren Kojen verbrachten und wenig Nahrung zu sich nahmen, lebten jetzt wieder auf, zeigten einen gesunden Appetit, sie lebten sich in die Bordgemeinschaft ein und waren gute, kameradschaftliche Reisegefährten.

Herr Bose sprach ein leidliches Deutsch, deshalb war es nicht leicht, mit ihm in eine fließende Unterhaltung zu kommen. Um mit den Worten unseres Leitenden Ingenieurs zu sprechen, er war eine würdevolle, introvertierte Persönlichkeit, mit fürstlich zurückhaltendem Auftreten. Man glaubte, ihm seine Probleme anzusehen. Er schrieb sehr viel; wie mir Herr Hasan sagte, arbeitete er an seinem Buch "Mein Kampf für Indiens Freiheit!"

Herr Habid Hasan, der Adjutant, war weniger zurückhaltend, sprach sehr gut Deutsch, fast mit Berliner Dialekt. Er hatte in Oxford studiert, war 28 Jahre alt. Kurz vor dem Kriege kam er nach Deutschland und studierte weiter auf der TH in Berlin, Straßenbau. Ich konnte mich oft mit ihm unterhalten, denn er war mein Kojen-Obermann. Fast kann man sagen, er war ein Witzbold, denn auch mit Witzen über die Größen des 3. Reiches hielt er sich nicht zurück.

Von ihm konnte ich erfahren, daß die britische Regierung ein Kopfgeld von 1000 Pfund ausgesetzt hatte.

Uns allen war zu der Zeit kaum richtig bewußt, welch großer Mann Bose zur damaligen Zeit für sein Land war. Im Gegensatz zu Ghandi, welcher den gewaltlosen Widerstand gegen die britische Kolonialmacht anstrebte, war er für militärische Gewalt. Bose hat Indien nicht erreicht. Auf dem Wege von Japan zur Burma-Front bzw. Indien ist er verschollen. Es wird angenommen, daß er mit einem japanischen Flugzeug abstürzte, aber es gibt auch andere Versionen.

Die Fahrt ging weiter südwärts, durch das schlechte Wetter hatten wir mehr Brennstoff verbraucht als ursprünglich vorgesehen.

Vor dem Weitemarsch übernahmen wir am 03. März vom Versorgungs-Uboot U-462 (ObLt Vowe) Brennstoff und andere lebenswichtige Dinge. Die Temperaturen im Boot nahmen täglich zu, wir näherten uns dem Äquator. Wir in der Maschine bekamen am meisten davon ab, besonders beim täglichen Prüfungs- oder Alarmtauchen, wenn die Motoren bei Stillstand ihre Hitze in den Raum strahlten. 50-60 Grad Raumtemperatur waren da das Normale.

Die Brückenwache litt unter der Tropensonne, jedoch hatte Petrus mit den Kameraden ab und zu - durch einen kräftigen Regenguß - Erbarmen, während wir das nur von Zentrale-Luk aus beobachten konnten. Die nächste Abwechslung im eintönigen Südmarsch war die Äquatortaufe, fast schon bedenklich, wegen der auch in diesem Seeraum beginnenden Flugüberwachung. Alle kamen sie dran, um vom Schmutz der nördlichen Halbkugel gereinigt zu werden. Auch unsere Gäste überstanden die Tortouren mannhaft.

Für unsere Unternehmung lautete der Auftrag, mit aller Sicherheit unsere Gäste ans Ziel zu bringen. Dies bedeutete: Keine Angriffe auf Geleitzüge, allenfalls auf Einzelfahrer. Unser Kurs führte uns vorbei an den Inseln Ascension und St. Helena, wo äußerste Vorsicht geboten war, zu dieser Zeit waren die Eilande bereits Flugstützpunkte unserer Feinde.

Zu allem Unglück fiel bei steigenden Temperaturen ein Frischwassererzeuger aus. Kein Ersatzteil für ein gebrochenes Zahnrad der Brüdenpumpe! Wir alle konnten es nur dem Geschick und exzellenten Können unseres Maschinen-Obermannen Kurt Fella danken, welcher 5 gebrochene Zähne durch ein in präzisester, handwerklicher Arbeit gefertigtes Zahnsegment in das Zahnrad einpaßte und somit diese prekäre Situation beseitigte! Der Frischwasserverbrauch war bei unserem Bootstyp insofern viel höher als auf anderen Booten, waren doch unsere Motoren im Wärmetauscherverfahren frischwassergekühlt !

Nach wochenlangem Südkurs umrundeten wir das Kap. Kurs Nord-Ost war jetzt die neue Richtung im Indi-

schen Ozean zu unserem vereinbarten Treffpunkt. Daß unseren Weg in diesem großen Seegebiet ein britischer Tanker kreuzte, war für ihn Schicksal, für uns eben Krieg. Der Tanker "CORBIS" 8132 BRT, beladen mit Heizöl für Kapstadt, wurde am 18.04.43 nachts durch Überwasserangriff versenkt. Nach dem zweiten Treffer sank das Schiff, weithin sichtbar brennend. Schiffbrüchige in einem Rettungsboot längseit kommend, wurden mit dem Notwendigsten versorgt.

Bei einem Unterwasser-Angriff ging uns nach einigen Tagen ein schnellaufender Frachter verloren. Dem Feind war hier das Kriegsglück hold. Betrachtet man die langen Seetage mit dem ewig gleichen Törn, der Spannung und der "Blechkrankheit", wie wir sie benannten, war doch jetzt durch diese Ereignisse die Eintönigkeit durchbrochen.

Der Treff mit dem Japaner:

Unsere ganze Aufmerksamkeit war jetzt auf das bevorstehende Zusammentreffen mit den Japanern gerichtet. Beim Dämmerungstauchen am frühen Abend des 20. April hört der Funker Schraubengeräusche eines dieselgetriebenen Schiffes! Nach dem Auftauchen wird vom Stb.-Ausguck am nachtschwarzen Horizont ein hin- und hertaumelnder Schatten gesichtet. U-180 hängt sich an, wir werden nicht gesehen.

Laut Navigation stimmt die Position (Planquadrat KR 5276) östlich Madagaskar, Schiffsform und Größe lassen keinen Zweifel, es ist der japanische U-Kreuzer I-29!

Er sieht uns nicht, er kann uns gar nicht sehen, weil er mit seinen Turmaufbauten viel zu hoch aus dem Wasser liegt. Was für ein Glück für die "Söhne Nippons", daß wir "Achsenpartner" sind. Noch im Dunkel der Morgendämmerung tauchen wir. Bei beginnendem Tageslicht wird wieder aufgetaucht, I-29 steht knapp 3 sm querab. Der Austausch der vereinbarten Flaggensignale war jetzt nur noch Formsache, man hatte sich erkannt, der Treff war perfekt.

Übergabe und Übernahme:

Zunächst wurde versucht, beide Boote in geringem Abstand nebeneinander zu bringen. Wegen kabbeliger See, wobei sich beide Boote vollkommen unterschiedlich verhielten, mußte zunächst das Aus- und Einladen verschoben werden. Personenbeförderung wäre wohl möglich gewesen, jedoch der Austausch kostbarer und z.T. sperriger Güter war unmöglich. 2 Tage marschierten wir, mit Kurs Nord, hinter dem Japaner.

Dann wird die See ruhiger, der Wind flaut ab. Große Kisten, nur teilweise durch's Torpedoluk zu übernehmen, werden an Bord gehievt. Wir befördern unsere nach drüben zum Japaner. Es findet ein regelrechter Austausch neuer Waffen und Erfindungen statt.

Dies alles geschieht mit Schlauchbooten. Der Wettergott meint es weiter gut, alles geht reibungslos vonstatten. Zwischendurch besichtigen deutsche U-Bootmänner den Japaner und die Japaner U 180. Kommentar auf U 180: Sonst alles tadellos, genau wie bei uns, bloß mehr Platz für die Besatzung.

Zum Schluß verabschieden sich Bose und Hasan. Mit Schwimmwesten umgetan, klettern die beiden in das auf- und abtorkelnde japanische Schlauchboot. Sie winken zurück!

Anstelle der indischen Freiheitskämpfer steigen auf U 180 zwei japanische Ingenieur-Offiziere ein. Beide Schiffbau-Offiziere, der Freg.Kpt. Emi und Korv.Kpt. Tomonaga, sollen in Deutschland mit den Neuheiten im U-Bootbau und Ausbildung vertraut gemacht werden (die japanischen Offizier Tomonaga und einen weiteren japanischen KKpt. Shosi erreichten auf der Rückfahrt nach Japan die Kapitulation auf U 234, beide nahmen sich das Leben).

Nach beendetem Austausch wird den scheidenden und an Bord gekommenen Gästen ein dreifaches, kame-radschaftliches Hurra ausgebracht.

Der Rückmarsch

Vollgepfropft wie irgend möglich treten wir die Rückreise an. Außer den großen sperrigen Gütern haben wir 50 Barren Gold, je 40 kg schwer, an Bord genommen. Reines Barrengold, jeder Barren fein säuberlich in Hartholz verschalt und versiegelt, also 2 to mehr Gewicht, für ein U-Boot wahrlich nicht unproblematisch.

Download von <http://uk-muenchen.de> – Website der Ubootkameradschaft München1926

Nach einigem Kopfzerbrechen fand unser L.I. doch eine praktikable Lösung. Diese wertvolle Ladung wurde so verstaut, daß die Trimm- und Gewichtslage für alle Tauchmanöver ausgeglichen war. Das bedeutete natürlich, daß diese Last hauptsächlich in den Wohnräumen und auch Bilgen gleichmäßig verteilt wurde.

Wir laufen jetzt Süd-Süd-Westkurs, nichts ereignet sich. In Höhe von Port Durban nimmt unser Kommandant einen Vorstoß in Richtung Küste. Aus der Sonne kommend fliegt uns ein Beobachtungsflugzeug an. Zum Alarmtauchen bleibt keine Zeit! Schnell ist Bastl Siebein an der "2-Zentimeter", das Flugzeug nimmt mit einer Rauchfahne Kurs "Richtung Bach", während wir mit Alarm "in den Keller gehen" und unter Wasser ablaufen.

Unsere neuen Gäste zeigten sich als aufmerksame Beobachter. Sie waren an allem interessiert, insbesondere an unserer neuartigen Motoren-Anlage, ihr Wissensdurst war kaum zu stillen. Höflich und freundlich, wie sie uns Europäer eben erscheinen, erzählten sie ab und zu von ihren Kriegserlebnissen in Fernost-Pearl-Harbour.

Am 3. Juni hatten wir noch einen Erfolg. Der von Santos kommende britische Frachter "Boris", 5166 BRT, mit Kurs Freetown, wurde des nachts im Überwasserangriff versenkt.

Wir alle wußten, was uns bevorstand, als wir uns der Biscaya näherten. Ein vereinbarter Treff mit dem Versorgungsboot U 463 kam nicht mehr zustande. Erst viel später, bei der Rückkehr in unseren Stützpunkt, wurde uns, d.h. mir bewußt, daß U 463 am 15.5.43 des nachts durch britische Bomber versenkt wurde. Es gab keine Überlebenden. Mein Bruder, Eberhard Wien, fuhr auf diesem Boot als Obermaschinist.

Von U 530, einem zurückkehrenden, nur noch beschränkt tauchfähigem Boot, konnten wir noch soviel Brennstoff übernehmen, um die vor uns liegende Strecke zu bewältigen. Das war am 19. Juni.

Ab 18 Grad West fuhren wir grundsätzlich unter Wasser. Aufgetaucht wurde nur noch zum Aufladen der Batterien. Je weiter wir in Richtung Ost fuhren, desto mehr wurden wir durch Flugzeuge nicht nur am Tage, sondern auch des nachts, unter Wasser gedrückt. Es war manchmal zum Verzweifeln, denn kaum war es mehr möglich, genügend "Saft" in die Batterien zu bekommen.

Und dann hätte es uns an einem frühen Nachmittag beinahe erwischt! Ganz schnell und überraschend aus der Sonne kommend, flog uns ein 2-Mot-Bomber an. Tauchen war nicht mehr möglich, das wäre Selbstmord gewesen. Durch den langen Seetörn sind die Maschinenwaffen unklar, ein Versuch sie zu benützen, scheitert.

Dann geht der Vogel auf ca. 200 m herunter und fliegt das Boot an! "3-mal AK!" kommt von der Brücke. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich Maschinenwache. Mit allen 6 Motoren gehe ich am Fahrstand auf Höchstdrehzahl, die E-Maschinen werden dazugeschaltet. Das Boot durchpflügt mit 20 sm/h die See, der Ruderlagenanzeiger wandert von Bb. nach Stb., mit solch einer Geschwindigkeit hatte der Brit an seinem Zielgerät sicher nicht gerechnet! Die Brückenwache sieht die Bombenschächte ganz deutlich geöffnet, noch fällt keine Bombe. "Wie schön, wenn die da oben Ladehemmung hätten!" meint einer.

U 180 dreht mit Hartruderlage nach Stb. an. Ein Rauschen, die Vierlingsalve des Bombers ist nur mit einem Abstand von ca. 1 m neben unserem Heck in die See gefahren. Ehe der Riesenvogel wendet, geht's mit AK-Schwung in den Keller, auf 100 m pendelt der L.I. das Boot ein, weiter geht's auf Tiefe, denn sicher ist sicher. Es ereignet sich nichts mehr, vielleicht hatte er tatsächlich Ladehemmung dort oben, bestimmt aber hatte der Liebe Gott "seinen Daumen dazwischen".

Mai und Juni 1943 waren die Monate mit den höchsten U-Bootverlusten. Die meisten Boote gingen bei der Rückkehr oder beim Auslaufen durch die Biscaya verloren. Mit viel Mühe und Not, immer in Gefahr durch die feindliche Flugüberwachung, kamen wir nur langsam vorwärts.

Sieht man davon ab, daß die U-Bootwaffe von der Luftwaffe keine Unterstützung erhielt, hatten wir jedoch ein sehr großes Glück, als uns eines Tages, noch in der Biscaya, ein deutscher Zerstörer in Schutz nahm. Wir alle konnten damals annehmen, daß hierzu wohl in der Hauptsache unsere wertvolle Ladung beigetragen haben dürfte, denn ansonsten war so eine Hilfe absolut nicht üblich. Wir alle waren glücklich, als wir am 9. Juli 43 die Girondemündung erreicht hatten.

5 Monate "Röhre" und ca. 15000 Seemeilen Wegstrecke lagen hinter uns, nahezu $\frac{3}{4}$ des Erdumfangs. Ich
Download von <http://uk-muenchen.de> – Website der Ubootkameradschaft München1926

glaube, so mancher von uns sprach ein stilles Dankgebet! Die letzten Stunden der Girondefahrt konnte der Großteil der Besatzung an Oberdeck verbringen.

Es gab noch ein Festessen, aus dem Rest unseres Tiefkühl-Proviants konnte unser "Schmutt" noch so einige Schnitzel und Koteletts verbraten! Die Lebensfreude nahm wieder Besitz von uns!

Nach dem üblichen Empfang im Stützpunkt verholten wir schnell in den Bunker. Dort stand bereits ein Spezial-Waggon bereit für die "wertvolle Fracht", desgleichen die Wächter, Gestapo und Feldgendarmarie! Aufregung gab es noch, als zunächst ein Goldbarren fehlte! "Hein Seemann" konnte sich den doch wohl kaum unter den Nagel gerissen haben? Nach langem mühevollen Suchen wurde er doch noch gefunden, nämlich nicht sichtbar im "Mud" einer Bilge.

47 Jahre sind inzwischen vergangen. Es hat lange gedauert, bis wir uns nach manchen wiederauftauchenden Lebenszeichen zusammenfanden. Von 61 Mann sind wir immerhin noch 15, von denen meistens so etwa 10 oder einige mehr, zusammenkommen. Jedes Jahr natürlich, sei's im Süden bei den Bergen, oder im Norden an der Woterkant!

Hermann Wien †