

Heiteres und Besinnliches aus 2 Jahren Vorkriegs-U-Bootzeit auf den Booten U-2 und U-7 der Unterseebootschulflottille in Neustadt/Holstein 1937 - 1939.

Gerne erinnere ich mich meiner zweijährigen Fahrzeit, zunächst unter 3 Kommandanten auf U-2 sowie auf U-7 unter weiteren 2 Kommandanten, vom 3. Juli 1937 bis zum Beginn des Krieges.

Das erste Jahr meiner Bordzeit verbrachte ich zunächst als junger E-Maat, später als Dieselmaat auf U-2. Im folgenden Jahr wurde U-7 meine Heimat.

Zur damaligen Zeit war die U-Schule in Neustadt gerade 1 Jahr alt geworden, alles war noch im Werden begriffen. Wir wohnten auf dem zum Wohnschiff umgebauten "Weltkrieg-I-Kreuzer" "Amazone". Erst viel später bekamen wir ein besseres Zuhause, als 1938 die Wohnkasernen fertig wurden.

Bekanntlich waren die Schulboote U-1 bis U-6 250 to groß und 40,9 m lang, der U-Boot-Typ IIA.

Es gab hier nur einen Wohnraum für alle, einschließlich für den Kommandanten und den L.I.. Eine Ausnahme bildete der "Schlafraum": Immer mit Motorenmusik bei Überwasserfahrt, achtern von der E-Maschine nur durch einen Vorhang getrennt.

Auf U-2 war dieser Raum ausschließlich für Maschinenbesatzung reserviert, deshalb wohl auch der sinnvolle Spruch am Eingang:

"Der Heckraum ist kein Gästehaus, er ist kein Hort für laute Sachen, hier ruhen die "Monteure" aus, die im Achterschiffe wachen." (Von unserem Borddichter Ob.Masch.Mt. Otto Schneider verfaßt, von dem noch mehr folgen wird.)

Nicht nur aus Gründen der räumlichen Gegebenheiten waren wir eine richtig kleine Familie, welche sich gut verstand, sondern auch aus gegenseitiger Achtung und Rücksichtnahme (21 Mann Besatzung).

Kapitänleutnant Heinrich Liebe war damals unser Kommandant. Ein stiller in sich gekehrter, gerechter Offizier und, so wie wir ihn alle erlebten, ein Könnner in seinem Fach. Ganz sicher hat er viel von seinen Kenntnissen an seine Kommandanten-, WO- und Steuermannsschüler weitergegeben. Wir alle von der Besatzung waren bestrebt, im gleichen Sinne zu wirken, denn die Ausbildung aller an Bord kommenden U-Bootschüler war ja unsere Aufgabe. Sieht man von jeweils in 1/2-jährigem Turnus eines Torpedo-Schießababschnittes in Flensburg und einer Flottillenübung in der Nordsee ab, so war in der Hauptsache die Lübecker Bucht unser "Operationsgebiet". Jedes Boot hatte sein Tauchquadrat. Der wöchentliche Dienstplan: 8 Uhr Auslaufen, mit 10 - 15 Schülern an Bord. Bis zur Mittagszeit wurde alles trainiert was erforderlich war. Simulierte Angriffe, Alarmtauchen, Tiefensteuern, Trimmen, Fluten, Lenzen und vieles mehr, zumeist ein vorgegebenes Programm.

Nach dem Auftauchen Mittagessen in mehreren Törns, viel Arbeit für den Schmutt in

der kleinen Kombüse, für manchmal 40 Mann!

An schönen Sommertagen ging's mitunter vor Anker und Freischwimmer außenbords. Da passierte es doch mal, daß nach dem "Anker auf gehen", der Kommandant vergessen wurde. Was für ein Schreck für den, beim Sehrohr-Rundblick die "**weiße Kommandanten-Mütze im Bach**" schwimmen zu sehen. Ganz schnell wurde angeblasen und der "Schiffbrüchige" an Bord genommen. Das Ereignis war erheiternder Gesprächsstoff in der Flottille. Es sei vermerkt, dies geschah nicht auf U-2, jedoch sei das Boot und Kommandant nicht genannt; er wurde sehr erfolgreich im Kriege und ist, so hoffe ich, bei noch guter Gesundheit.

Bereits im Herbst 1937 war auf U-2 Kommandantenwechsel, was wir alle bedauerten, denn Kptl. Liebe hatte bei uns allen seinem Namen alle Ehre gemacht.

Ein Kommandantenwechsel auf einem so kleinen Boot birgt immer Ungewißheiten in sich. Gelassenheit und Vertrauen sind dabei wohl die Hauptfaktoren, welche wir alle versuchten dem "Neuen" entgegenzubringen. Wir konnten damals noch nicht erahnen, was für einen guten, neuen "Alten" wir mit dem Oblt.z. See Schultze Herbert bekamen. Einige Wochen später kam dann noch unser neuer L.I., Lt. Ing. Klaunig, zu uns, ein waschechter, sehr lustiger Kieler und ein Könner seines Faches! Damit war für längere Zeit U-2 komplett.

Wenn ich all die Kameraden und Vorgesetzten so in der Stille an mir vorüberziehen lasse, so denke ich, wie froh und unbeschwert wir doch alle waren, damals! Mein damaliger Obermaschinist Hans Ziegenhagen, ein froher und guter Mensch, ein echter Berliner, weitgehendst bekannt in der U-Boot-Waffe, ist mir unvergeßlich.

Mit unserem neuen Kommandanten Schultze H. ließ sich alles gut an. Er war nicht nur ein guter Vorgesetzter, sondern auch ein Mensch, der für jeden seiner Besatzung immer ein gutes Wort, und auch sonst in allen Lebenslagen, viel übrig hatte. Man konnte mit allen Problemen zu ihm kommen, wo er helfen konnte, tat er das. Ich erinnere mich eines Vorfalles. Im Tauchquadrat hatte sich U-2 in einem Fischernetz "vertütelt", das Netz wurde dabei beschädigt. Mit der Ruhe selbst konnte er auf seine Weise zur Zufriedenheit beider Seiten alles in Ordnung bringen.

Er war ein väterlicher Kommandant in jeder Hinsicht. Er gab uns Ermahnungen, wenn wir mal übers Wochenende nach Lübeck fahren oder abends nach Dienstschluß zu einem "Kurzausflug" nach Grömitz oder Scharbeutz. Wie hieß doch damals der Slogan? - "Wer sich in Grömitz erholt, ist selbst dran schuld". Zu diesen nicht immer unproblematischen Dingen für einen Seemann gab er uns so manch guten Ratschlag.

Wo jedoch Schultze H. den Namen "Vati oder Vaddi", welcher zum Begriff für ihn in der ganzen U-Bootwaffe wurde, her hatte, darüber wird wohl heute noch gerätselt. Ich jedoch meine, dies ist zurückzuführen auf seine Vorkriegskommandantenzeit auf U-2.

Ich nehme mit Sicherheit an, daß dieser Name von unserer damaligen Seem. Nr. 2, Ot-

to Petzokat (Ein waschechter Ostpreuße), und unserem Zentralemaat Schorsch Pfitzner, welche Schultze H. mit auf U-48 nahm, mit nach dort genommen wurde. Petzokat war dann Nr. 1 auf U-48 und mein Freund Schorsch Pfitzner (Ein waschechter Breslauer) - wie sollte es anders sein - Zentralemaschinist.

Wie kam's zu dem Namen "Vati Schultze"?

Eine nicht alltägliche Begebenheit, insbesondere auf einem U-Boot, welche wir damaligen U-2-Fahrer alle miterlebten, war sicher ein Grund oder besser gesagt **der Grund überhaupt**, wie es zu diesem Namen kam.

Es war schon Ende Oktober oder vielleicht auch schon November 1937, als wir nach einer kurzen Wertzeit bei den Deutschen Werken in Kiel den Rückmarsch nach Neustadt antraten. Ein klarer Tag, aber schon empfindlich kalt, mit mäßiger Brise. Wir hatten Laboe noch nicht ganz passiert, als wir uns in der Maschine zunächst die Manöver Stopp-Halbe-Zurück-Stopp u.s.w. nicht erklären konnten. Sehr bald hatte es sich überall herumgesprochen: mitten in der Förde schwamm ein Rehbock! Alles was jetzt kommt, spricht doch wohl für den fürsorglichen Sinn unseres "Alten"!

Das Dingi wurde ausgesetzt mit unserer Seem. Nr.1, dem alten erfahrenen Bootsmann Fred Wiskant und einem ebenso guten Seemann! Für beide war es nicht einfach, an den störrischen Bock heranzukommen. Mit dem in Lee des Bootes paddelnden Dingi konnte das vor Nässe triefende Tier zunächst ins Dingi und von dort letzten Endes aufs Boot gehievt werden. Durch das jetzt geöffnete Kombüsenluk wurde der sehr aufgeregte Bock mit Tampen, diese gegen Verletzung mit Tüchern umwickelt, ins Bootsinnere gelotst. Es bedurfte noch vieler Mühe, bis "Hansi" - es ist nicht mehr bekannt, wer ihm den Namen gab - durch die Zentrale auf eine Koje in den Bugraum bugsiert werden konnte.

In warme Tücher gehüllt mit 2 "Aufsichtsehleuten" ging die Fahrt weiter nach Neustadt. Nach unserer Ankunft hatte es sich sehr schnell nicht nur in der Flottille sondern auch in Neustadt herumgesprochen, was für eine tierliebende Besatzung wir seien. Fragen über Fragen, das Wie und Wo sich dies alles ereignete, wollten nicht enden. Für längere Zeit war der Rehbock das Tagesgespräch.

Noch am selben Tage nach dem Einlaufen ging die Bordgemeinschaft mit "Hansi" dem Rehbock zu Ende. Nach Verständigung des Forstamtes in Neustadt nahm der Oberförster den seltsamen "U-Bootsgast" in Empfang. Der Rücktransport aus dem Boot verlief keineswegs unproblematischer als das "Anbordkommen". Ein "Übriges" tat dabei noch unsere Seem. Nr.2, Ob.Mt. Petzokat, er "pfiiff Seite".

Damit war diese Geschichte noch keineswegs zu Ende. Die "poetische Ader" unseres Ob.Masch.Maates Otto Schneider, genannt "Zodl", spielte dabei die weitere Rolle. Er

konnte über alle Dinge aus dem Stegreif die besten Gedichte machen. So konnte er es auch über den Rehbock nicht lassen. Mit entsprechenden Fotos gingen die poetischen Ergüsse ab an die "Grüne Post" in Berlin. Die Reaktionen waren überwältigend. Zuschriften über Zuschriften erreichten uns - in der Hauptsache von jungen Damen, mit der Bitte um Mützenbänder. Niemand war davon ausgenommen vom Kommandanten bis zum Seemann. Zwei hübsche Mädchen waren besonders hartnäckig, diese wollten unbedingt den Autor in Berlin haben. Nachdem aber unser "Zodl" jung und glücklich verheiratet war, wurde daraus nichts.

Die Suche nach 2 Junggesellen war bei einer so kleinen Bootsbesatzung kein Problem, es traf meinen Kameraden Fritz Eheleben und mich. Von all dem wußte natürlich unser Kommandant. Die Korrespondenz zwischen Elfi und mir sowie zwischen Susanne und Fritz entwickelte sich. Inzwischen war es Frühjahr geworden. Ostern stand vor der Tür und für uns beide die Einladung nach Berlin.

In der Ostervorwoche, war nach dem Einlaufen die ganze Besatzung im Bugraum versammelt. Unser Kommandant sprach zu uns allen. Insbesondere kam er nochmals auf unser gemeinsames Erlebnis mit unserem "Rehbock-Badegast" zurück. Nicht unerwähnt blieb unser reger Briefverkehr mit Berlin.

"Zwei 'Repräsentanten' haben es geschafft und sind nach Berlin eingeladen worden." - und er hoffe, daß "Maat Eheleben und Maat Wien unser Boot dort anständig und würdig vertreten würden", meinte unser "Alter" nicht ohne Humor. Gleichzeitig ließ unser Kommandant durchblicken, daß seine Zeit auf U-2 nicht mehr allzu lange dauern würde. So freudig uns der erste Teil seiner Ausführungen stimmte, so betroffen waren wir, daß "Vati Schultze" uns bald verlassen würde. Uns beide nahm er dann nochmals zur Seite, gab uns Ratschläge, eben wie ein guter Vater seinen Söhnen! So dürfte Oblt.z. See Herbert Schultze, seinen "väterlichen Namen" auf U-2 bekommen haben.-

Wir hatten doch etwas Bammel, als wir den D-Zug nach Berlin bestiegen - eine Fahrt ins Ungewisse. Mit einem kurzen Frühstück und 2 Cognacs im Speisewagen waren die Beklemmungen bald behoben. Wir rollten weiter nach Berlin, wo wir am frühen Nachmittag ankamen.

Im D-Zugang, beim Einlaufen in den Bahnhof, peilten wir die Lage. Beide Mädchen auf dem Bahnsteig taten das gleiche. Sie hatten uns erkannt und winkten, beim Aussteigen ein Händeschütteln, so war der Treff perfekt: die Stimmung war gut, es konnte alles seinen Gang nehmen. Zunächst zum Kaffee bei den Eltern von Elfi, verbunden mit einem Gespräch über das auslösende Erlebnis unseres Besuches. Sehr liebe, nette Herrschaften die Eltern von Elfi.

Ein abendlicher Bummel über den Kurfürstendamm war der Abschluß des Karfreitags, ein herzhafter Gute-Nacht-Kuß vor unserer Pension, das war der erste Tag.

Anderntags hatten unsere beiden "Berliner-Puppen" alles bestens vorbereitet. Zunächst waren wir zu Gast, bei Susannes Eltern bei einem köstlichen Mittagessen und einer gemütlichen Kaffeerunde. Gesprächsstoff gab es genug, war doch der Papa Mariner im 1. Kriege gewesen. Am Abend - nach einem nochmaligen Bummel über den "Ku-damm" - ging's in die Scala. Seite an Seite mit unseren beiden Hübschen genossen wir das Weltstadt-Variété-Programm.

Nach einem kurzen Imbiß, ging's mit mächtigen Schritten ins "Haus Vaterland". Na da war was los. Damals waren der Swing und der Lambert-Walk "sehr in", so würde man heute sagen. Obwohl nicht gerade gerne gesehen, von "damaligen Genossen", scherte uns das kaum. Vielmehr für uns Mariner gerade richtig zum Austoben, wo wir doch aus der Provinz nach Berlin kamen. Sehr lange haben wir in dieser Nacht das Tanzbein geschwungen.

Wir erlebten noch einen schönen Sonntag im Zoo und genossen unseren Aufenthalt mit unseren Mädchen in Berlin. Mich verband noch eine lange Freundschaft mit Elfi. Noch so manche Briefe wurden gewechselt, aber es kam dann doch anders.

Der 2. Kommandantenwechsel stand bereits im Monat Mai 1938 an. Zu uns kam unser 3. Kommandant, Obltn.z. See Hans **Rosenbaum**.

Erst im Oktober 1939 begegnete ich "Vati Schultze" in Kiel bei der U-Flottille Wegener wieder, als er mit U-48 von seiner 1. erfolgreichen Feindfahrt zurückkam.

Wie ging's weiter mit unserem neuen Kommandanten? Wie seine Vorgänger war er ein Könner, wie alle Schulboot-Kommandanten temperamentvoll und nicht ohne "die Portion Humor". Noch nicht ahnend, daß meine Zeit auf U-2 bald zu Ende sein würde, so möchte ich doch noch 2 Erlebnisse - keine alltäglichen - schildern.

Noch in der ersten. Maienhälfte stand die Verabschiedung unseres langgedienten Bootsmannes, welcher allseits sehr beliebt war, an. Unsere Seem. Nr.1, Fred Wiskant, sollte einen würdigen Abschied bekommen. Es sei noch vermerkt, daß er aber erst zu Ende des Monats aussteigen würde.

Es war ein Sonntag zu Mittags im Bugraum. Unser Koch, Ferdinand Ahnefeld, ließ seiner Kunst freien Lauf und sorgte für ein vorzügliches Mittagessen. Wir saßen alle gut gelaunt beieinander, insbesondere auch deshalb, weil dabei das Becks-Bier, sowie die scharfen Sachen nicht zu kurz kamen.

Für diesen Sonntagabend stand um 22 Uhr seeklar im Dienstplan, da wir am Montag früh zum Arbeitsbeginn, wegen einer Motorenangelegenheit in der Werft DW-Kiel sein sollten. Vom Kommandanten war gegen 16 Uhr "Ausscheiden" mit der Feier befohlen. Es war jedoch kaum feststellbar, ob sich alle daran hielten. Wir liefen um 22 Uhr aus. Um 23 Uhr wurde getaucht und erst nach Mitternacht wieder aufgetaucht, also 2 Tauchtage auf einmal.

Auftauchen und die Reise ging weiter in Richtung Fehmarnsund. Alsbald wurde die Freiwache im Bugraum als auch wir in der Maschine von einem außergewöhnlichen

Geräusch auf geschreckt. Das hörte sich an, wie das Schrammen eines Drahtseiles bzw. einer Kette am Bootskörper. - Zum Schluß ein metallischer Knall.

Der Maschinentelegraf ging auf Stopp. Was war geschehen?

Wir kamen steuerbordseitig in der schmalen Fahrrinne des Sunds der Bojenbegrenzung zu nahe und erwischten mit der Schraube das Seil der Bojenverankerung.

Mit der Ruhe im Boot war's nun vorbei. Was dann kam, hat viel Geduld sowie seemännisches als auch technisches Können erfordert. Eine zwar harte aber gelungene Zusammenarbeit zwischen Schiffsführung und Maschine führte zum Erfolg. Natürlich gehörte auch "die Portion Glück" dazu. Mit beginnender Morgendämmerung kamen wir frei. Weder Schraube noch Tiefenruder waren beschädigt. Das war ein allgemeines Aufatmen und es gab keine Schuldzuweisung. Ich glaube eine solch kameradschaftliche Zusammenarbeit gab's nur bei uns U-Bootfahrern.

Wonnemonat Mai, der Monat mit dem Feiertag Christi Himmelfahrt. Der **Vatertag** war in Sicht. Obwohl wir Unteroffiziere von Maschine und Zentrale noch keine Väter waren, einschließlich des L.I., wollten wir es diesmal ganz genau wissen. Vorbereitungen waren im Gange, jedoch hing alles davon ab, ob wir für dieses Unternehmen Zivilerlaubnis bekommen würden. Zur damaligen Zeit war dies die große Ausnahme, "Bürger in Uniform" gab's damals nicht!- Unser L.I. jedoch machte es möglich, mit seinem guten Draht zum Kommandanten. Dieser meinte, "in Anbetracht der guten Zusammenarbeit bei unserer Havarie im Fehmarnsund gäbe er gerne die Genehmigung". Am Himmelfahrtsmorgen, einem strahlenden "Sonntag", ging's in Zivil und Kreissäge an Bord zu einem kräftigen Frühstück. Unser Festtagswagen - ein Pferdefuhrwerk mit zwei strammen Rössern, der Liese und dem Fritz und mit dem humorvollen alten Fuhrmann Pieter - stand bereits auf der Pier.

Mit viel "Hallo" bestiegen wir den mit frischem Grün geschmückten Wagen - versehen mit zum Tage passenden Sprüchen und Karikaturen und dem nötigen frischen "flüssigen und festen Proviant". Unbeschwert ging's durch Neustadt mit frohem Winken der Daheimgebliebenen, auch vorbei an der Wyksberg-Kolonie, dem Wohnort unserer verheirateten Bootskameraden. Lieder wurden geschmettert mit Schifferklavierbegleitung. Wo's uns gefiel, ein Kurzaufenthalt, mit frischem Trunk in irgendeinem "Dorfkrug". Da kam allerhand zusammen bis zum späteren Mittag in Scharbeutz.-

Nicht nur wir waren neu gestärkt durch eine kräftige Erbsensuppe im "Piratenkeller" der Scharbeutzer Strandhalle, sondern auch unsere Rösser Liese und Fritz waren durch den Hafersack wieder in Schwung gebracht. So begann der Rückmarsch.

Wenn auch "die Helden" müder wurden, gab's ein "unverhofftes Hallo" beim Zusammentreffen mit etwa dem gleichen Gefährt unserer Flottillen-Kameraden von U-3. Im "Geleitzug" mit unterschiedlicher Stimmung, Lachen und Humor auf der einen Seite, der "in Sich-Gekehrten" auf der anderen, ging's nach Hause.

Wie gerne erinnerten wir uns alle in späteren Jahren dieses unbeschwertem Erlebnis-

ses.

U-7 kommt zur Schulflottille

Im Juli 1938 wurden von mehreren Besatzungen der Schulflottille Kameraden für das neu zu unserem Verband kommende Boot U-7 abkommandiert. Dazu gehörte auch ich, nach 1 Jahr Fahrzeit auf U-2. Wir waren wohl alle zusammengewürfelt, jedoch kannten wir uns von unseren Booten.

Schon bald danach, als wir das Boot von der U-Flottille Weddigen in Kiel abholten, waren wir unter unserem Kommandanten Obltn.z. See Salmann, welcher ursprünglich von der christlichen Seefahrt kam, und unserem L.I. Menne Mennhorn, eine gute Crew. Es ließ sich alles gut an, denn der neue "Alte" war ein besonnener, ruhiger Mann und wie es sich weiter zeigte, ein Köhner.

U-7 war ein Typ IIB-Boot, etwa 2m länger, mit einem größeren Bunkerinhalt als die Boote U-1 bis U-6. Sonst alles wie gehabt bis auf einen größeren Aktionsradius.

Unsere Aufgabe, zukünftige U-Bootfahrer auszubilden, ging weiter. Inzwischen waren die neuen Kasernen der U-Bootschule für die Bootsbesatzungen fertig geworden. Wir konnten unser Wohnschiff, die alte "Amazone", verlassen.

Wir hatten 2 schöne Sommermonate, wo auch die Freizeit mit heiteren Erlebnissen sowohl in unserer kleinen Garnisonsstadt als auch an den Stränden der Lübecker Bucht nicht zu kurz kamen.

Zu Beginn des Monats September jedoch zogen dunkle Wolken am politischen Horizont auf.

Die Krise ums Sudetenland

Im März 1938 schlug die Begeisterung sowohl bei uns als auch bei unseren Brüdern in Österreich hohe Wellen - nach dem Einmarsch und der Angliederung unseres Nachbarlandes an das Deutsche Reich. Der mit Skepsis von unseren europäischen Nachbarn betrachtete Vorgang kam uns damals kaum zum Bewußtsein.

Im Monat September desselben Jahres stimmte uns der Vorgang ums Sudetenland doch nachdenklicher.

Etwa in der 2. Monatshälfte ging folgender Befehl an alle Boote der Flottille:

"Auslaufen - Kiel-Marinearsenal - Übernahme scharfer Torpedos und Gefechtspistolen - kriegsmäßige Ausrüstung."

Die bevorstehende Ungewißheit vermittelte uns allen kein gutes Gefühl.

Unser Kommandant war gerade auf Heiratsurlaub. Trotzdem liefen wir nach Kiel, mit dem Kptln. Viktor Schütze als Vertreter, ein ruhiger und besonnener Offizier. Nach beendeter Ausrüstung in Kiel kam noch rechtzeitig Obltn. Salmann nach unterbrochenem Heiratsurlaub zur Weiterfahrt nach Wilhelmshaven. In den U-Bootkasernen begann das "große Warten", die Krise ums Sudetenland war in vollem Gange. Optimismus und

Pessimismus wechselten bei uns. In Radio und Presse wurde alles genauestens verfolgt. Das ungewisse Warten wurde durch Maschinendienst, Seemannschaft, Sport oder einen Skat in der Freizeit verkürzt.

Nach der Unterzeichnung des Münchener Abkommens am 29.9.38 wurde die "Aktion" abgeblasen. Wer konnte damals ahnen, in welcher Weise die europäischen, alliierten Großmächte dem "Großmachtstreben" Hitlers damit Vorschub leisteten. - "Sind wir noch einmal davongekommen?" waren unsere Gedanken.

Jung und voller Tatendrang waren wir auf der Rückfahrt schon bald wieder die Alten. Bei unserem Nachtmarsch durch den KW-Kanal wurden wir nach ausgiebigem "Typhon-Spektakel" und vollem Scheinwerferlicht mit wehenden Bettüchern von den Mädchen der Kolonialschule-Rendsburg begrüßt.

Nach Rückgabe der Waffen im Arsenal in Kiel hatte uns Neustadt wieder. Jeder war froh, besonders die verheirateten Kameraden. Apropos Neustadt. Neustadt i. Holstein war damals ein kleines, nettes, verträumtes Städtchen. Nachdem die U-Bootfahrer 1937 dort Fuß faßten, mußten sowohl wir Soldaten als auch die Bevölkerung sich erst daran gewöhnen.-

Die Lokalitäten, wo insbesondere zu den Wochenenden immer etwas los war, mit vielen netten Mädchen, sind uns wohl allen in bester Erinnerung geblieben. Die idyllische Hafeneinfahrt mit dem verträumten Jungfernstieg, der Weg zur Seeburg und Strandhalle - ein Eldorado für Verliebte - war die Keimzelle so mancher Ehe. Nicht zu vergessen die Endstation vor dem Bereich der Unterseebootsschule, Gustav und Mutti Röhrs "Tankstelle", wo's nicht nur Benzin gab!

Nicht wenigen wird in Erinnerung sein, wenn in lauen Sommernächten der "verliebte Seemann" die Zeit am Jungfernstieg vergaß und damit keine andere Möglichkeit blieb, die U-Bootschule schwimmend zu erreichen. Keiner ertrank dabei. Bevor's Zapfenstreich war, kamen alle gut an!- Alles, auch das Einleben in eine Garnisonsstadt, dauert seine Zeit, mitunter geht's nicht ohne Pannen ab. Wohl insbesondere die älteren Bürger der Stadt konnten sich wohl kaum etwas auskommen lassen, jetzt überhaupt nicht mehr, seit die "Mariner" ihr Domizil hier hatten.

Was uns allen auffiel, waren die Fensterspione an nahezu allen Häusern der Stadt, insbesondere in der Hauptstraße. Eines Morgens machten die Bewohner der Hauptstraße eine nicht angenehme Feststellung. Mit einer neutralen Farbe war ein Großteil bestrichen und bei so manch anderem stimmte der "Blickwinkel" absolut nicht mehr. Diese Tat fand sogar ihren Niederschlag im Neustädter Tageblatt. Das Rätselraten über den oder die Täter dauerte länger, jedoch wurde die Lösung nie gefunden.

Wie ging's weiter auf U-7? Inzwischen waren wir gut aufeinander "eingetrimmt". Der Herbst 38 hatte begonnen, die Ausbildung künftiger U-Bootfahrer nahm ihren Fortgang. Ein zünftiger Bord- und Kegelabend der ganzen Besatzung mit unserem allseits beliebten Kommandanten und unserem lustigen L.I., Lt.n.Ing. Menne Mennhorn, im "Deut-

schen Kaiser" zu Neustadt war für uns alle ein kameradschaftlich schönes Erlebnis. Mit dem Monat Dezember begannen die Urlaubsvorbereitungen. Wie bei allen kleinen Kommandos Urlaub in zwei Törns. Mein 1. Urlaub als U-Bootfahrer.

Das Jahr 1939

Allzu schnell gingen die Urlaubstage vorbei - und wir hatten das Jahr 1939!

Trotz der kalten Wintermonate jeden Tag ins Tauchquadrat, wir hatten ja Routine. Das Jahr schritt voran und mit ihm die politischen Spannungen. Höhepunkt war zunächst der 15.3.39, als Böhmen und Mähren deutsches Protektorat wurden. Heute lehrt die Geschichte: es war Gewalt. Trotzdem sei heute die Frage erlaubt, wer hat dem "Braunauer Gefreiten" denn den Weg dazu geebnet? Man denke nur an das "Münchener Abkommen" etwa 1/2 Jahr vorher.

Uns Soldaten wurde das damals nicht bewußt. Die Monate gingen dahin, der Sommer nahte, Spannung lag in der Luft. Für uns von U-7 bahnte sich jedoch ein heiteres Erlebnis an, dabei sah es zunächst gar nicht danach aus. Trotz eines schönen Sommertages hatten wir sehr kabbelige See und eine steife Brise in der Lübecker Bucht. Während der Fahrt am Nachmittag vom Tauchquadrat in Richtung Neustadt kamen aus heiterem Himmel unverhofft Maschinenkommandos, welche wir uns zunächst kaum zu deuten wußten. "Stopp - 2 mal Halbe zurück - Stopp - Langsame voraus - Stopp u.s.w.". Nach einer gewissen Zeit nahmen wir langsame Fahrt auf.

Unser Zentralemaat Seppl Grebenar kam ans Maschinenschottfenster und winkte mich in die Zentrale. "Seppl schau mal nach oben", so meinte er. Auf der Brücke, so halb über dem Turmluk, waren lange, schöne Damenbeine in einem nassen Badeanzug zu erblicken, die Dame soweit es ging, zum Schutz gegen den Wind in eine Decke gehüllt. Das war der Blick nach oben.

Was war geschehen?

Mast- und Schotbruch bei einer nicht gerade kleinen Segelyacht, dazu noch eine nicht unerhebliche Schlagseite. Unser Kommandant, ein erfahrener Seemann, manövrierte so, daß die Yacht bei uns in Lee längsseits kam. Zwei Seeleute stiegen über und halfen dem "Freizeitkapitän", dem Ehemann der "Schiffbrüchigen" (inzwischen mit heißem Tee versorgt), die Schlagseite zu beseitigen. Im Schlepp von U-7 ging's dann zur Bootsbrücke nach Grömitz. Dort standen viele Menschen, winkten uns zu und klatschten Beifall. Nach dem Einlaufen rief uns der "Alte" alle in den Bugraum. Nach der Erklärung, wie das alles gelaufen war, sprach er folgendes: "Wir alle sind am Sonnabend von dem Fabrikantenehepaar als deren Gäste in die Strandhalle nach Grömitz eingeladen, dazu für uns alle "Anzug-Hübsch" und gute Stimmung." Jetzt klatschten wir unserem Kommandanten Beifall.

Da saßen wir nun zunächst alle an einer "großen Back" mit dem geretteten "Mastbruchseglern" an einem schönen Sommerabend in der Strandhalle. Der Chef und Besitzer des Hauses, Otto Sachau, sprach verbindliche Worte über die tatkräftige Hilfe der U-

Bootbesatzung bei dem Segelunfall und bedankte sich im Namen aller Gäste. Uns traf so manch anerkennender Blick. Im übrigen war man sehr bemüht um unser "leibliches Wohl".

Es wurde viel erzählt, gelacht, getrunken und getanzt in dieser Nacht. Eine hervorragende Tanzkapelle sorgte für Stimmung. Insbesondere der Schlagzeuger "Teddy", ein 2-Zentnermann, ein wahrer Virtuose in seinem Metier, war mit seinen humorvollen Einlagen unübertrefflich. Waren das frohe Stunden mit Tanz und Flirt bis fast der Morgen graute. "Sag mal Seemann", so nahm mich ein Badegast mittleren Alters in der "Seehund-Bierbar" der Strandhalle bei einem frischen Glas beiseite, "habt ihr Jungs eigentlich keine Angst?" - "Wovor Angst?" war meine Antwort.-

"Mein lieber Junge, es ziehen düstere Wolken über Deutschland auf. Dir und allen Deinen Kameraden von eurem Boot für die Zukunft alles Gute!"

Das Fest ging zu Ende, der Alltag nahm wieder seinen Lauf. Öfter als ich es wollte, kamen mir diese Worte in den Sinn, in dem nun bald zu Ende gehenden Sommer.

Ungewißheit und Spannung lagen in der politischen Atmosphäre, es wetterleuchtete.

Am 1. September Beginn des Polenfeldzuges, am 3.9.39 die Kriegserklärung Großbritanniens und Frankreichs. Wir waren alle davon nicht nur betroffen, sondern auch getroffen. Am 15. September wurde ich zur U-Flottille "Wegener" (später 7.U-Flottille) nach Kiel kommandiert. Baubelehrung Germania-Werft für ein neues Boot.

Es war dem Zufall überlassen, wo man sich irgendwo wiedertraf. Meinen ersten unvergeßlichen Obermaschinisten Hans Ziegenhagen von U-2 von 1937 bis 1938, traf ich letztmalig im Stützpunkt Bordeaux im Sommer 1943, als L.I. von U-460.

"Machs gut, Seppi!" waren seine letzten Worte vor seiner letzten Ausfahrt, von welcher er nicht mehr zurückkehrte.

Alle ehemaligen Schulboot-Kommandanten, unter welchen ich das Glück hatte in den beiden Vorkriegsjahren zu fahren, gehörten mit zu den erfolgreichsten im Kriege.

Insbesondere **KL Herbert Schultze** mit **U-48**, er verstarb im Jahre 1987 in Wilhelmshaven.

KL Heinrich Liebe war ein ebenfalls sehr erfolgreicher Kommandant auf den Booten U-38 und U-332, soweit bekannt ist, lebte er im anderen Teil Deutschlands.

KL Rosenbaum nach seinen großen Erfolgen mit U-73 im Mittelmeer - u.a. die Versenkung eines britischen Flugzeugträgers - wurde Flottillenchef in Konstanz im Schwarzen Meer. Auf einer Urlaubsreise von dort in die Heimat, mit dem Flugzeug vermißt.

KL Viktor Schütze war Kommandant von den Booten U-25, U-103 und U-605. Er blieb mit seinem letzten Boot nach vielen Erfolgen vor dem Feind.

KL Salmann gehörte mit seinem Boot U-52 von Kriegsbeginn bis Ende 1941 zu den ebenfalls sehr routinierten Kommandanten mit vielen Erfolgen, welcher sein Boot immer glücklich nach Hause brachte. Nach dem Kriege lebte er in Kiel.

Hermann Wien †