

Kriegs-Odyssee eines DKers

Ekkehard Hillmer (26/28)

Am 2. August 1939 verließ ich nach langer, langer Zeit Afrika, um einen kurzen Europa-Urlaub aus gesundheitlichen Rücksichten zu nehmen. Am 26. August, kurz vor Kriegsausbruch, landete ich, staunend und stolz über die geleistete Aufbauarbeit meine alte Heimat begrüßend. Bei Kriegsausbruch meldete ich mich freiwillig, wurde aber abgewiesen, bis mich die Seekriegsleitung Anfang 1940 auf einen Hilfskreuzer „Schiff 33“, später „Pinguin“, beordnete. Mit diesem Schiff und seinem hervorragenden Kommandanten, der mich auf meine Bitte an Bord genommen hatte, fuhr ich im Februar 1940 zu einer Reise in überseeische Gewässer aus, die mich zwei Jahre der Heimat fernhalten sollte. —

Um die Ausreise des Schiffes für jedermann, insbesondere für den gegnerischen Spionagedienst, geheim zu halten und um die sichere Durchführung aller Aufgaben nicht zu gefährden, wurde jedes Besatzungsmitglied besonders auf Geheimhaltung hingewiesen und vereidigt. So kam es, daß das deutsche Volk erst nach fast einem Jahr nach unserer Ausreise von unseren Erfolgen in Übersee hörte. Vorsichtig, als Frachtdampfer getarnt, passierten wir den Großen Belt, von Gotenhafen kommend, fuhren an Norwegens Küste entlang nach Norden, schlichen am Engländer vorbei, der die Norwegen-Unternehmung stärkstens beunruhigte, und tarnten uns erneut als russischen Regierungsdampfer, also als neutrales Schiff. So verließen wir Europas Eilande und steuerten an einem kalten Morgen bei W. S. 7 gegen nordwestliche Dünung nach Jan Mayen, von dort nach Grönlands Ostspitze und wieder südlich wegen des herandrängenden Eises zur Dänemarkstraße. Diese war stark bewacht vom Feind, weshalb wir einen nebligen Tag abwarteten, an dem wir dann, außer einem englischen U-Boot, das uns erfolglos angriff, ohne weitere Feindberührung die Enge durchbrachen. Dann ging es weiter nach Süden bis zum Äquator, wo wir unsere erste Aufgabe durchführten. Wir versorgten dort ein deutsches U-Boot mit Torpedos. Nur ein Fachmann wird verstehen, was es bedeutet, daß dieser erste auf hoher See unternommene Versuch restlos glückte. Kurz darauf kaperten wir unseren ersten Dampfer, dem im Indischen Ozean in rascher Folge weitere Schiffe folgten. Dem ärgerlichen, uns verfolgenden Gegner

wichen wir bis nach Nord=Australien in die Timor=See aus. Dort holten wir uns einen Tanker mit 12 000 To. Dieselloil, das uns natürlich willkommen war, weil es uns versorgungstechnisch unabhängig machte. Mit diesem Tanker fuhren wir nach Melbourne, legten mit ihm dort Minen; wir selbst stopften die Häfen Sydney, Hobart (Tasmanien), Adelaide sowie die „Baß=Strasse“ voll mit Explosivstoffen aller Art und fuhren trotz Begegnung mit einem englischen Zerstörer unbehelligt in den Indischen Ozean zurück. Dort versenkten wir in kurzer Folge vier weitere Schiffe. Außerdem hörten wir von den ersten Minenerfolgen aus Sydney usw. und hatten viel Mühe, einem verfolgenden englischen Kreuzer zu entkommen. Ziemlich in der Mitte des Indischen Ozeans schickten wir unsere Gefangenen, darunter acht Frauen, mit dem Tanker heimwärts. Sie kamen ohne Zwischenfall an, wie alle unsere heimgesandten Prisen.

Da der Ozean für uns etwas „mulmig“ geworden war, fuhren wir südwärts und erreichten des Festland des Südpols am 69° — 70° südl. Br. bei „Enderby=Land“. — Wir fuhren an der Eiskante entlang westwärts und kaperten in kurzer Folge drei Walfochereien mit 23 Fangbooten, die für englische Rechnung fuhren. Das Erstaunen des Gegners wie auch die darauffolgende Unruhe an der Walfbörse waren ziemlich erheblich. Die drei Kochereien mit 22 Fangbooten und 48 000 To. Walöl schickten wir in die Heimat, wo sie auch gut ankamen und dem deutschen Volk die Möglichkeit gaben, ein halbes Jahr lang Margarine zu essen.

Ein Fangboot, etwa 300 To. groß, behielten wir und benutzten es als „Auge“ für einen „Pinguin“, dem wir durch U=R=Wellen, in Mastspitzen=Entfernung querab laufend, jeweils Meldung vom Gegner machten, besonders letzteren durch allerlei Manöver an unseren Hilfskreuzer heranlockten. Zunächst aber, nachdem wir „unsere“ Walflotte bis zum 30° südlich heraufgebracht und entlassen hatten, fuhren wir nach den „Kerguelen“, einem südlichen Eiland, an dessen tierreichem Gestade wir unsere Muscheln vom Schiffsboden kratzten. Wir liefen mit unserem 10 000 To.=Dampfer kaum noch 12 sm. — Danach dampften wir wieder in den warmen Norden. Ich blieb auf dem kleinen Fangdampfer, den ich mir selbst erobert hatte. Wir kaperten in kurzer Folge südlich Madagaskar acht weitere Schiffe. Dabei kam ein Teil des Erfolges auf mein Konto als „Zubringer“.

Am Abend des 7. Mai 1941 war ich wieder einmal, um Brennstoff aufzufüllen und Bericht zu erstatten, auf dem „Pinguin“. Wir hatten uns eben wie gewöhnlich am Vanilleeis gütlich getan, als mich der Kommandant fragte, ob ich nicht als Gefechtsrudergänger und Dol-

metscher zurück auf sein Schiff wolle oder ob ich lieber auf meiner Nuschale bleiben wolle. Ich entschied mich für letzteres, ohne zu ahnen, daß ich damit für mein Leben entschied. — 24 Stunden später hatte der uns verfolgende britische Kreuzer „Cornwall“ nach einem Gefecht von nur 10 Minuten Dauer unseren „Pinguin“ mit schwerer Artillerie versenkt, während wir uns in der Nuschale, 16 Mann Besatzung, schnell nach Süden absetzten. Von unseren 360 Kameraden auf dem „Pinguin“ kamen 20 mit dem Leben davon. Alle anderen fanden nach Versenkung von über 200 000 To. gegnerischen Schiffsraums mit ihrem tapferen Kommandanten den Tod in den Fluten des Ozeans. Wir indessen schipperten mühselig ohne Wasser und mit wenig Proviant langsam nach Süden, wo wir endlich völlig erschöpft und restlos zerlumpt vom Hilfskreuzer „Komet“ aufgenommen wurden. Nach kurzer Überholung von Schiff und Mensch starteten wir 16 Mann nach Neuseeland, wo wir in Christchurch und „Port Wellington“ akustische Elektro-Minen legten. Letzterer Hafen wurde uns beinahe zum Verderben. Nur unerhörte Langweiligkeit des Gegners und sehr viel Glück retteten uns vor einem erwarteten Ende. Wir trafen den „Komet“ wieder, versenkten darauf unsere Nuschale, die wir restlos zum Teufel gefahren hatten. Danach stießen wir auf „Komet“ zum Stillen Ozean, nach Galapagos, vor, erbeuteten dort nach mannigfachen Hindernissen einen 10 000 er „Kota=Nopan“, den wir restlichen „Pinguine“ von dort aus um Cap-Horn herum 21 000 sm. weit nach Hause fuhren. Tatsächlich kamen wir 1943 auch in Bordeaux mit unserem Schiff und 200 Gefangenen, 5000 To. Zinn, Kaffee und Rohgummi gut an. Admiral Dönitz hieß uns herzlich willkommen.

Nach sechs Wochen Urlaub und einer Reise nach Nord-Norwegen kam ich nach Warna am Schwarzen Meer und bestieg dort eine U-Boot-falle, um den Russen auch etwas zu ärgern. Dieses Boot ging aber auch unter, gerade als ich einmal an Land war. Man veranlaßte mich nun, in Glückstadt 9 Wochen lang etwas die Schulbank zu drücken. Nach der Beförderung — ein kleiner Regen von Auszeichnungen von dem „Pinguin“-Unternehmen folgte — ging es nach der Insel Milos, wo ich Aufgaben im Mittelmeer erhielt. —

Dort führte ich mit einem winzigen Schiff verschiedenste Aufgaben durch, bekämpfte englische Kommandotrups, organisierte den Kreta-Verkehr mit Geleitschutz, wehrte die britischen Torpedoflieger ab und hatte fast ein Jahr lang als Adjutant den Kopf voll tausend nötiger und unnötiger Dinge, daneben einen entsprechenden Papierverbrauch.

Als nach dem Zusammenbruch der deutschen Ostfront auch für uns

die Lage unhaltbar wurde, kommandierte man mich Ende 1944 nach Kalamata zum Admiral Pelepones. Ich übernahm dort eine Einheit eines Kapitanleutnants und marschierte mit dieser als letzter Offizier am 5. September 1944 vom Pelepones ab nach Norden. Der allgemeine Rückzug aus Griechenland hatte begonnen — und damit das grauenvollste Kapitel des Krieges für mich. Dauernd schwere Kämpfe mit Partisanen, Gegner in jedem Haus, Dorf, Gebüsch, in jedem Versteck. Nachdem ich es schon bis Saloniki geschafft hatte, ging es wieder südwärts, um an einer Brücke eine Einheit freizukämpfen. Dann endlich wieder nordwärts — alles zu Fuß. Die Leistungen meiner Soldaten waren hervorragend; dabei waren wir alle Seeleute und mußten uns erst auf die Gebirgskämpfe umstellen. Wir sind oft gekrochen vor Müdigkeit, doch immer weiter nach Norden mußten wir, um nicht abgeschnitten zu werden. Fast jeder besaß nun ein Tragtier, das gefüttert und gepflegt werden mußte. Fiel es um — wurde es gegessen. Wir hatten oft arge Verpflegungsnöte. Es waren tote Länder, Griechenland, Macedonien, Serbien und Kroatien; ohne Häuser, Felder und ohne sesshafte Menschen, aber voll von vagabundierenden Halunken. Skoplie ließen wir hinter uns, bei Pristina keilten uns die Bulgaren ein; die Höhe 990 wurde von uns verzweifelt verteidigt und gehalten, bis wir uns absetzen durften. Weiter ging es nach Nordwesten, Novi-Basär, Prijipolji, endlich Sasa-jeve. Von dort nach Agram, wo wir völlig zerlumpt, verlaust und als Soldaten unkenntlich ankamen. Wieder neu ausstaffiert, ging es über Wien, Breslau, Hirschberg, Berlin nach Kiel, wo ich am 6. Februar 1945 meinen 14000 km langen Fußmarsch, ab Agram natürlich Bahn, beenden konnte. Vom 5. Sept. 1944 — 6. Febr. 1945! —

Die hinter mir liegenden Wochen menschlichen Elends, der Not und des Grauens auf dunklen Wegen, die Tapferkeit des einfachen Soldaten, meine Kameraden, ich werde sie nie vergessen. —

Von Kiel wurde ich nach Zmuiden geschickt, wo ich bei der Kampfdivision „Brandi“ Chef einer Einheit wurde. Meine Kameraden waren Einzelkämpfer, Besatzung der „Seehunde“, kleiner Zwei-Mann-U-Boote, Es wurde ein letzter harter Kampf mit dem Engländer zur See geführt; die kleinen Boote faßten zu, die „Seehunde“, wo sie nur konnten. Aber — unsere Uhr war längst abgelaufen. Das Ende des Kampfes war da, — plötzlich und doch schon erwartet.

Es folgte eine ehrenvolle Gefangennahme durch den Engländer, die auf gegnerischer Achtung beruhte. Und dann kam der Augenblick — in dem die Orden, die Schnüre, die Kokarden fielen; der Soldat wandelte sich in den Zivilisten — so gut es ging. —

Meine afrikanische Heimat hatte ich verloren, meine schlesische dergleichen. Als Kohlenarbeiter in einer Werkstatt begann ich mein Leben neu. Dann wählte ich den Wald und meldete mich im Forstamt Helmstedt. Der deutsche Wald muß wieder aufgebaut werden; er braucht deutsche Männer, die die Wälder und in ihnen die Bäume und das Getier lieben. Der Wald, er ist die wirkliche Heimat des deutschen Menschen; so mag es nicht verkehrt sein, wenn man an ihm zu gesunden sucht. —