

**Erinnerungen
eines
Zeitzeugen**

von Georg Jarzombek

Bearbeitet, getippt,

Fotos eingefügt

und formatiert

2016/2017

von Regina Pönnighaus

Erinnerungen eines Zeitzeugen

Georg Jarzombek

Geboren 28.Januar 1918 zu Paulsdorf O/S

1. Schulentlassung 1932 ... und warum mir die Lehre als Kfz – Mechaniker und Autokühlerbauer versagt wurde.
2. Bergmännische Lehrwerkstatt Wilhelmine mit Angaben über NS Organisationen. Arbeitsfront und Folgeorganisationen, (*Abkehrschein Aktie Knappschaft*)
Tätigkeit in der katholischen Kirche (DPS6), bis Einberufung zum Reichsarbeitsdienst und Freiwilligenmeldung zur Kriegsmarine, zuvor Austritt aus der HJ.
(*8.4.1933-27.9.1937 RAD*)
3. Reichsarbeitsdienst RAD Abtl Herzog Heinrich II Wolau
6 Monate
4. Kriegsmarine: Rekrutenzeit bei der 5. Schiffsstammabteilung Eckernförde. Infanterieausbildung 6 Monate, danach verspätetes Bordkommando wegen Sudetenkrise, auf kleinem Kreuzer Nürnberg. (*ab 1.4.1933-8.5. Kapitulation Entlassungsschein, Dienstsch.berechnung*)

5. Kriegszeit : (*Kriegsbeginn eine Woche vor offizieller Kriegserklärung*)
(Shetlandsinsel 13.12.1939) Heizer im Kesselraum, nur kurze Zeit, dann Pumpenmeistersgast bis zum Maatenlergang Marineschule Kiel. Kdo. Lehrmittelsammlung , nach eineinhalb Jahren Technische Durchgangskompanie. Transport von vom Kriegsgericht verurteilten Soldaten 2,31. Schiffsstammabteilung nach Windau Lettland etwa 70 Strafgefangene. Danach drei Wochen „Gammelzeit“ in Friedrichsort im grauen Schloss am Meer. Anschließend Transportbegleitung eines Lebensmittelzugs von Wien nach Saloniki. Dann erneut zwei Wochen Friedrichsort, Kommando zum Minenschiff Brummer. Fahrzeit bis Kriegsende/Einsätze, Deutsch- Englische M.P. im Internierungslager zwischen Küstenkanal und Eider. Entlassung aus der Internierung (Marl-Hüls Auguste-Viktoria-Zeche Übertage). Nach nur fünf Monaten Entlassung nach Leer- Heisfelde durch glücklichen Umstand, Ruhr – Kohlenkommission Arbeitssuche in Leer-Emden Widdelswehr (Kartuscher) . Danach Fa. Benjamins Emden Brückenbau in Ostfriesland, Kanalbrücken Petkum und Umgebung. (Hamsterzeit nach Kartoffeln)
Bewerbung bei der Polizei in Oldenburg. Dienstzeit bis 60. Lebensjahr. Prüfung in Oldenburg 200 Bewerber, ca. 100 wurden wegen grober Fehler in den Bewerbungsunterlagen gleich abgelehnt. Nach Ende der viertägigen Prüfung vorläufige Zusage der Einstellung. Dienstzeit bei der Polizei vom 4.5.1947 bis 31.01.1978, dann Versetzung in den Ruhestand.

Prolog / Vorwort

Mein Name ist Georg Jarzombek, und ich, der Verfasser der „Erinnerung eines Zeitzeugen“ wurde am 28.1.1918 in Paulsdorf O/S als Sohn (7. Kind) eines Bergmannes und seiner Ehefrau geboren. An die Zeit bis zu meinem 12. Lebensjahr erinnere ich mich durch Erzählungen meiner Eltern und Lehrer der Volksschule in Hindenburg O/S.

Nach der Abstimmung über den Verbleib Oberschlesiens kam es zur Teilung. Obwohl die Bevölkerung im Industriegebiet mehrheitlich für den Verbleib bei Deutschland stimmte, wurde der größte Teil des Gebietes von der alliierten Besatzungsmacht dem polnischen Staat zugewiesen.

Meine Eltern zogen von Paulsdorf O/S nach Loborze, einer Industriegemeinde welche später der Stadt Hindenburg zugeteilt wurde. Viele Flüchtlingsfamilien zogen in eine noch nicht fertig gebaute Bergmannssiedlung , Röhrigstraße, ein. Trotz der engen Wohnverhältnisse waren alle Flüchtlinge zufrieden. Nach etwa vier Monaten erfolgte der Umzug in eine Bergmannssiedlung, am Rösselsprung, in welcher meine Eltern bis zum Ende des „zweiten Weltkrieges“ wohnten.

In der Zeit bis zur Schulentlassung erlebte ich die Parteienkämpfe bewusst und lautstark. Die vier größten Parteien, SPD, Zentrum, KPD und Deutsch national bekämpften sich. Hier einige Parolen:

Sozialdemokraten: Wer macht uns dumm? Das Zentrum. KPD: Wer hat uns verraten? Die Sozialdemokraten! Wer gibt uns Bier? Die Liste 4 KPD.

Die Splitterparteien, zeitweilig zwanzig an der Zahl, fielen nicht ins Gewicht. Trafen bei Umzügen zwei Parteien zusammen gab es immer Streit und Kampf. (Oft sogar blutig!)

Mit 10 Jahren trat ich der „Deutschen Pfadfinderschaft St. Georg“ als Wölfling bei. Trotz aller Beschränkungen nach dem Sieg der Nationalsozialisten hielt sich der Stamm 3 der PP St. Georg bis zu meiner Einberufung zum Reichsarbeitsdienst am 1.10.1937.

Die folgenden Niederschriften erstellte ich aus meiner Erinnerung, zeitweilige Auszüge aus einem Buch wurden immer besonders gekennzeichnet.

In der NS-Zeit durfte sich die kirchliche Jugend nicht offiziell betätigen. Die Pfadfinderschaft und das Lilienbanner durften nur bei Prozessionen öffentlich getragen werden. Gemeinsame Fahrten und Wanderungen waren verboten. Dies umgingen wir, indem wir nur zu zweien oder zu dreien wanderten und uns an einem zuvor vereinbarten Punkt trafen. Zur Tarnung diente uns die Mitgliedschaft beim Roten Kreuz. Es ging immer gut.

Nach meiner Einberufung zum Reichsarbeitsdienst (RAD) löste sich unser Pfadfinderstamm langsam aber sicher auf. Sowohl beim RAD als auch später bei der Kriegsmarine wurde mir Urlaub zum Besuch von Gottesdiensten bewilligt. Manchmal wurde in fremden Häfen sogar ein Extraboat gestellt.

Von Kampfhandlungen mit englischen Seestreitkräften bzw. Luftwaffe habe ich nur drei Mal berichtet. Das heißt nicht, dass wir immer Ruhe hatten. Zwischenzeitlich gab es Fahrten zum Küstenschutz, bzw. Minentransporte. Während der Fahrten zum

Küstenschutz kam es öfter zu Angriffen der alliierten Luftwaffe und auch zu Angriffen durch U-Boote. Hierbei kamen wir aber fast immer ohne Verluste durch.

Zur Instandhaltung der Schiffsmaschinen waren gelegentliche Werftaufenthalte unerlässlich. Diese Arbeiten wurden von den technischen Schiffsbesatzungen in Zusammenarbeit mit Werftarbeitern durchgeführt. Dabei fiel auch manchmal ein kleiner Heimaturlaub ab, welcher leider immer zu kurz war.

Die in diesem Schreiben aufgeführten Angaben beruhen auf eigenen Erlebnissen und erheben keinen Anspruch auf wissenschaftliche Erkenntnisse. Aufgrund vieler Aufforderungen von Bekannten beginne ich meine Erinnerungen festzuhalten.

1932 Entlassung aus der Volksschule und Berufswahl

Im letzten Schuljahr machte ich mir Gedanken über mein weiteres Leben und einen Beruf, welcher meine Zukunft günstig beeinflussen sollte. Da mein Vater als einfacher Bergmann mir keinen Besuch einer Realschule oder Gymnasium ermöglichen konnte, kam für mich nur ein handwerklicher Beruf in Frage. Die bergmännische Arbeit, welche in meiner Familie Tradition war, sagte mir nicht zu. So begab ich mich im Herbst/Winter 1931 auf die Suche nach einer Lehrstelle. Als ich bei einer Kfz – und Autokühlerbauwerkstatt wegen einer Lehrstelle vorsprach, hatte ich Glück, und der Meister fragte mich, ob ich ein Schulzeugnis und ein Zwischenzeugnis vorweisen könne, welche ich ihm gab. Dieser überprüfte sie und forderte mich auf, mit meinem Vater wiederzukommen zwecks Besprechung der nötigen Formalitäten. Alles verlief gut, bis der Meister für eine Lehrzeit ein Lehrgeld von 400RM forderte. Als Begründung gab er an, dass ein Lehrling in der Werkstatt manchen Schaden anrichte, und die

Zahlung des Lehrgeldes berechtigt sei. Auf den Einwand meines Vaters, dass ein Lehrling bei genügend Aufsicht keine großen Schäden anrichten könne, ging der Meister nicht ein, und damit war meine heißersehnte Stelle futsch.

Inzwischen war die Anmeldefrist für eine Lehrzeit in der bergmännischen Einweisung in der Lehrwerkstatt „Wilhelmine“ verstrichen und ich war nach meiner Schulentlassung arbeitslos. In dieser Zeit half ich meinen Eltern im Garten, auf dem kleinen Acker und bei der Tierhaltung (Ziege, zwei Schweine, Hühner und Kaninchen). Ich konnte mit der **Deutschen Pfadfinderschaft St. Georg**, welcher ich bereits 1928 im Alter von zehn Jahren als „Wölfling“ beitrug, Wanderungen (Fahrten) in der näheren und weiteren Umgebung der Heimat unternehmen.





1933/34 Neujahrsfahrt: Notunterkunft Strohdiele, nachdem man uns das Landheim genommen hatte.

Nach 1933 wurde die Arbeit in der katholischen Jugendbewegung sehr erschwert. Das Tragen der Pfadfinderkluft war nur bei kirchlichen Veranstaltungen erlaubt, desgleichen das öffentliche Mitführen des Lilienbanners. Trotzdem führten wir Wanderungen, unauffällig mit drei Jungen, durch, wobei wir uns an vorher verabredeten Punkten trafen. Die gleichen Beschränkungen galten für alle konfessionellen Jugendbünde.



PROZESSION

Durch Vermittlung meines *Onkels Emanuel*, welcher Bürovorsteher in der Bergwerksdirektion war, durfte ich schließlich eine **Ausbildung in der Lehrwerkstatt „Wilhelmine“** absolvieren. Dort wurden wir in die handwerklichen Grundbegriffe (Schlosser-, Schmiede-, und Holzarbeiten) eingewiesen. Zwischendurch erfolgten Einweisungen in den Übertagebetrieb eines Bergwerks, Seperativa, Schlosserei, Reparatur von Bergbaumaschinen (Bohrmaschinen, Abbauhammer, und Schlagbormaschinen). Arbeit am Leseband, an welchem taubes Gestein aus der geförderten und sortierten Kohle herausgelesen wurde. Diese Arbeit wurde nicht gerne getan, doch einen Monat lang musste jeder diesen Platz besetzen.

Ein besonderes Kapitel entstand nach der *Ernennung Adolf Hitlers zum Reichskanzler am 30. Januar 1933*, durch den Reichspräsidenten Paul von Hindenburg. Die NSDAP (Nationalsozialistische Deutsche Arbeiter Partei) gelangte an die Macht. Alles wurde organisiert und in einzelnen Gliederungen der Partei geführt. Dies geschah auch in der Lehrwerkstatt „Wilhelmine“ durch die Einstellung eines Ausbilders,

selbstverständlich ein „Parteigenosse“!

Dieser ging zunächst ganz behutsam vor. Als arbeitender Teil der Bevölkerung wurden alle Lehrlinge in einer Jugendbewegung der „*Deutschen Arbeitsfront*“ organisiert. Natürlich wurden wir auch uniformiert und erhielten die gleichen Uniformen wie die Hitlerjugend. Die Kosten für diese Pflichtkleidung wurden den Eltern aufgelastet.

Als Pfadfinder kam ich in einen großen Konflikt, zumal die Jugendbewegung „*Deutsche Arbeitsfront*“ langsam aber sicher in die Ortsgefolgschaften der **HJ** überführt wurde. In der Ortsgefolgschaft ging „der Tanz“ gleich los: Die Zusammenkünfte der HJ habe ich, so weit wie möglich nicht besucht. (Für alle Fälle hatte ich schon vorgesorgt!) Zunächst trat ich der Deutschen Arbeitsfront bei, natürlich nur als zahlendes Mitglied. Ferner trat ich dem **Jugendrotkreuz** bei. Dort wurden wir in der „Ersten Hilfe“ bei verschiedenen Gelegenheiten geschult. Einen Tag in der Woche, von 18 bis 22 Uhr wurden die Jugendlichen hier in einer Sanitätshilfestelle eingesetzt. Der Krach mit dem Gefolgschaftsführer der HJ war nicht zu vermeiden. An vielen Wochenenden war Dienst, das bedeutete politische Bildung, es wurde marschiert und glich einer fast vormilitärischen Ausbildung. Da ich an den Wochenenden, zumindest im Sommer wanderte, wurde ich vor die Wahl gestellt: **„Entweder HJ oder Pfadfinder!“** Ich erklärte dem Gefolgschaftsführer dass ich mich bereits entschieden hätte, worauf dieser eine schriftliche Austrittserklärung mit eingehender Begründung von mir verlangte. Diese schrieb ich wie folgt:

Da ich Mitglied in der Deutschen Arbeitsfront und im Jugendrotkreuz bin, kann ich die Beiträge (Arbeitsfront, HJ und Jugendrotkreuz) nicht

bezahlen. Außerdem erkläre ich, dass ich beim Jugendrotkreuz dem deutschen Volk und Vaterland mehr dienen kann als beim Dienst in der HJ.

Leider hatte mein Vater vor dem Einzug der russischen Truppen in Oberschlesien eine Kopie der Austrittserklärung verbrannt. Der Gefolgschaftsführer akzeptierte meine Austrittserklärung, meinte allerdings, dass ich meine HJ Uniform abgeben müsse, mindestens jedoch die Lederstiefel. Es lief aber andersherum, da mein Vater zum Gefolgschaftsführer ging und meinte, dass er die HJ Uniform bezahlt habe und diese sein Eigentum sei, und somit behielt ich meine Stiefel. Die Restuniform gaben wir ab. Damit war die Episode HJ erledigt und es stellten sich in der „Bergmännischen Lehrwerkstatt“ für mich auch keine Folgen ein.

Am **1. April 1938** endete die Einweisung in der Lehrwerkstatt und ich wurde den ***Delbrückschächten (Steinkohlenschächte) der Preußischen Bergwerks und Hütten Aktiengesellschaft*** zugeteilt. Zunächst arbeitete ich in der *Pflockkammer*. Der Pflock war eine Blechmarke mit einer eingestanzten Zahl, mit welcher der Ort und die Abteilung bezeichnet wurden, in welcher die im Förderwagen befindliche, abgebaute Kohle gefördert wurde. Mit einem Kettchen und einem Draht wurde der Pflock am Förderwagen befestigt. Nach der Entleerung des Förderwagens wurde der Pflock entnommen und in einen Sammelbehälter getan. Stündlich wurden die Pflocks abgeholt und zur Pflockkammer gebracht, wo sie registriert wurden. Daraus errechnete sich der Lohn jedes einzelnen Bergarbeiters durch den Steiger. Als jüngster Angehöriger der Pflockkammer holte ich die Pflocks aus dem Behälter und brachte diese zur Kammer. Die Bezahlung dieser Arbeit (Tagearbeiter) war nur gering. Nach ca. sechs

Monaten meldete ich mich zum Untertagebetrieb und arbeitete als Fördermann, beim Streckenvortrieb und bei der Kohleförderung. Meine Tätigkeit bei der Kohleförderung beschränkte sich auf die Überwachung eines Bremsförderers, eines Gummibandes und einer Schüttelrutsche. Der Bremsförderer hielt die im Streb abgebaute Kohle zurück und bestand aus einer halbrunden Stahlrutsche an deren Rückseite ein ca.10-15 cm starkes Rohr angebracht war. In der Rutsche und dem Rohr lief eine Kette mit angebrachten runden Stahlplatten, welche die abgesprengte Kohle zurückhielt. Nötig war dies, da der Streb (Abbauort) eine Steigung von 10-15 Prozent aufwies. Über das Gummiband und die Schüttelrutsche gelangte die Kohle in einen Bunker aus welchem die Kohle in die Förderwagen abgezogen wurde. *(siehe S.84, Kopie aus Lexikon Bergbau)*

Da ich nicht immer im Bergwerk arbeiten wollte, meldete ich mich als Freiwilliger zur Kriegsmarine. Dazu benötigte ich die Einwilligung meines Vaters. Meine Mutter war strikt dagegen, weil einer meiner Brüder im Jahre 1935 bei der Wehrmacht tödlich verunglückte. Obwohl ich meine Mutter verstand, blieb ich bei meinem Plan. Im Monat Juni 1936 gab mein Vater mir die Erlaubnis mich zur Kriegsmarine zu melden, weil ich doch in Kürze vor meiner Einberufung zur Wehrmacht stand.

Vor der Einberufung zur Wehrmacht musste ich meine **Dienstzeit (6 Monate) beim Reichsarbeitsdienst** ableisten. Somit endete meine Zeit im Bergbau am 27. September 1937. *Siehe Kopie Abkehrschein.*

Kopie Abkehrschein

(Kopie)

Abkehrschein

Der (Vor- und Zuname) Gustav Langenbach
geboren am 26. 1. 1908 in Bentlage
Kreis Speyer hat vom 1. 1. 23 bis 27. 9. 27
auf dem 1. 11 Felde des Steinkohlenbergwerks Dehrnacker
als Steinmann in Arbeit gestanden.
Steinmann


Beiträge sind
entrichtet

1. zur Krankenkasse	(der Oberschl.	zum
2. " Pensionskasse	{ Knappschaft	zum
3. " Invalidenversicherung	} bis zum	zum

27. 9. 27

Knappschafts-Roll.Nr. 50 84

Hindenburg Oberschl., den 28 Sept 1927
Meldeamt Speyer
Der Betriebsführer Langenbach



469R



Mit dem **1. Oktober 1937** wurde ich zum **Reichsarbeitsdienst (RAD)** einberufen, RAD Abteilung 1/110 in Wohlau, Kreisstadt in Niederschlesien. Zunächst waren wir nur zwanzig Arbeitsmänner. Die Männer aus Mecklenburg wurden erst nach dem Abschluss der Ernte einberufen.

Nachdem wir Uniform und Arbeitskleidung erhalten hatten, ging es zum Ernteeinsatz, Zuckerrüben ernten, immer zwei Mann. Mit einem

gabelartigen Gerät wurden die Rüben aus dem Acker gezogen. Der zweite Mann schnitt die Blätter ab und legte die Rüben zur Abholung bereit. Diese wurden am Nachmittag auf einen von Ochsen gezogenen Wagen verladen und zum Abtrocknen gebracht. Die Verpflegung durch die Gutsverwaltung war ausgezeichnet. Nach etwa vierzehn Tagen war die Rübenernte beendet. Bei einer Abschiedsfeier mit den Gutsarbeitern und dem Gutsbesitzer wurde der Arbeitseinsatz, bei gutem Essen und Getränken, gewürdigt. Nach zwei Tagen Ruhezeit folgte ein erneuter Einsatz zur Maisernte.



Erntehelfer in Kappeln an der Schlei

Im Anschluss einer Begrüßung und Einweisung durch den Gutsherrn ging es gleich an die Arbeit auf **Gut Patendorf**. Im Gegensatz zur heutigen Ernteweise wurden die Maiskolben von der Pflanze

getrennt und in Körben zu einer Trockenstelle gebracht. Der verbliebene Teil der Pflanze wurde von der Wurzel getrennt, gehäckselt und in ein Silo transportiert. Das Stampfen des Silogutes erfolgte durch Kühe. Auch bei diesem Einsatz war die Verpflegung ausgezeichnet, und wir wurden gut versorgt. Zum Abschluss veranstaltete der Gutsbesitzer sogar eine Treibjagd. Wir Arbeitsmänner und einige Gutsarbeiter wurden als Treiber eingesetzt. Arbeitsführer, welche im Besitz eines Jagdscheines waren, erhielten eine Einladung als Jäger teilzunehmen. Nach erfolgreicher Jagd wurde der Ernteabschluss mit Essen und Trinken gefeiert, wobei allerdings Gespräche über Politik und Religion weitgehend vermieden wurden. Am 2. November kamen die Arbeitsmänner aus Mecklenburg dazu und ein neuer Abschnitt begann. Bei den folgenden Einsätzen ging es um Kultivierung von landwirtschaftlichen Ackerflächen, Entwässerung von Feuchtgebieten durch Anlage von Langgräben.





Die Anfahrt zu den Arbeitsstellen erfolgte auf Fahrrädern. Arbeitsgeräte waren ausgezeichnet und die Arbeiten wurden planmäßig erledigt. An den Nachmittagen ab 15 Uhr erfolgte Exerzierdienst, Gesang und politischer Unterricht, welcher recht erträglich war. Oft wurde der Unterricht durch Zwischenfragen, insbesondere durch die Mecklenburger Arbeitsmänner aufgelockert und dadurch angenehm gestaltet.

Ein besonderes Kapitel war die Revierreinigung und auch das Bettenbauen am Morgen. Mancher Arbeitsmann musste seine Bettdecke zwei oder gar drei Mal ins Bett legen bevor der Truppführer vom Dienst zufrieden war.

Eine außergewöhnliche Aufgabe lag mit der Reinigung und Aufbereitung eines Fischteiches an. Für die Unterbringung der Fische war der Eigentümer selbst zuständig. Wir Arbeitsmänner mussten die besonders zahlreichen Schilfwurzeln ausgraben, auf Loren verladen und zu einem Damm aufschichten. Leider waren bei dieser Arbeit die Gummistiefel zum großen Teil undicht. Die Folge war, dass die Hälfte der eingesetzten Leute mit starker Erkältung nicht einsatzbereit war. Zu dieser Zeit musste die RAD Abteilung Wohlau zwölf Mann zur Gauwache nach Breslau stellen. Auch ich war dabei. Diese dauerte eine Woche, allerdings durften wir im Anschluss wegen der vielen Erkältungskranken in unserer RAD Abteilung 1/110 dort, nicht nach Wohlau zurück, sondern wurden zeitweilig in einer anderen Abteilung untergebracht. Dort wurden in einem abgeholzten Waldstück die Baumwurzeln gerodet. Zur Beschleunigung dieser Arbeit wurden die Baumwurzeln angebohrt und mit Hilfe einer geringen Sprengladung gelockert. Der Sprengmeister fragte gleich ob ein Arbeitsmann schon mit Sprengstoff gearbeitet habe. Nachdem ich mich meldete, erkundigte er sich nach der Art des Sprengstoffs und

wo ich damit gearbeitet hätte. Nach einer Aufzählung der Sprengstoffarten (Wetterdonarit, Wetterbarbarit und einigen anderen Arten) durfte ich mit dem Sprengmeister zusammenarbeiten. Die Wurzeln der Bäume wurden aufgebohrt, mit einer ¼ Patrone, Sprengkapsel und Zündschnur versehen. Fünf Sprengungen gleichzeitig, in der Regel mit Schwarzpulver. Zuvor erfolgte das Blasen mit einem Horn und der Ausruf: „ Fünf Mal brennt!“ Wir verbrachten in etwa eine Woche mit dieser Arbeit, bis auch diese erledigt war. Nun durften wir auch wieder in unsere Abteilung Wohlau zurück, und ebenfalls zu den uns erteilten Aufgaben wie Entwässerung und die Überarbeitung der Fischteiche, dies allerdings in neuen Gummistiefeln und mit frischem Mut.

Nach einem politischen Unterricht fragte ich den Abteilungsleiter ob ich am Sonntagvormittag Urlaub zum Kirchgang erhalten könne. Eine kurze Unterredung und die Zustimmung zur Auflage, den Kirchenbesuch in Uniform zu tätigen, verhalfen mir zum gewünschten Urlaub. Die Uniform erregte zunächst einiges Aufsehen, doch nach einigen kurzen Gesprächen legte sich die Aufregung in der Kirchengemeinde.

Der Monat November und auch Anfang Dezember vergingen im alten Trott und der erste Urlaub vierzehn Tage zu Weihnachten und Neujahr kam heran. Die Zeit, frei von allen Zwängen verging leider viel zu schnell, und die restlichen Tage der Arbeitsdienstpflicht eilten mit harter Arbeit rasant ihrem Ende entgegen. Die **Entlassung erfolgte am 28. März 1938**. Langeweile kam jedoch nicht auf, da meine **Einberufung zur Wehrmacht, Kriegsmarine, 5. Schiffstammabteilung Eckernförde** bereits zu Hause lag. Somit begann für mich ein neuer Lebensabschnitt.

1. April 1938 „Soldatenleben, ja das heißt lustig sein!“ – So heißt es in einem Lied. Doch ganz so lustig war das Soldatenleben auf Dauer nicht.

Am ersten Abend waren wir mit zehn Mann in einer Stube versammelt. Es ging zuerst ganz lustig zu, und war schon recht laut, bis der Unteroffizier vom Dienst erschien, und uns in strengem Ton und lautstark zur Ruhe anhielt. Kaum hatte dieser den Raum wieder verlassen sagte ein Rekrut, welcher wohl aus Süddeutschland kam: „Den hat doch ein Bigel (gemeint war ein Hahn) gepickt!“ Aufgrund dieses ungewohnten Ausdrucks flammte erneut wildes Gelächter auf. Die Tür flog auf und der Unteroffizier vom Dienst forderte uns streng zur strikten Ruhe auf.

Nachdem wir am nächsten Tag in Korporalschaften (Gruppen) eingeteilt worden waren bezogen wir unsere Stuben. Es erfolgte die Einkleidung. Neben zwei blauen Uniformen gab es bereits eine weiße Uniform, dazu noch feldgraue Seestiefel und drei Arbeitspäckchen. Alle Uniformen wurden im Spind verstaut, der Korporal, ein Maat, half dabei. Alle Uniformstücke wurden mit Namen gekennzeichnet, mit Stammrollennummer (O 916 38 T) O916 für Ostseepersonal, T für technische Laufbahn und 38 für Jahrgang.

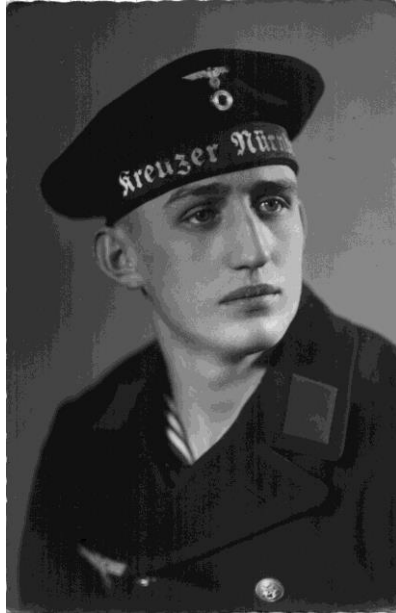
Kreuzer Nürnberg



Kreuzer Nürnberg vor dem U-Bootsdenkmal in Kiel – Mölten Ort



Rekrut



3.Gruppe, 1.Zug, 5.Schiffsstammabteilung



Aufklärungsflugzeug Nürnberg (Arado)



Kesselraum 2 Besatzung Nürnberg Fahrmaat Schluckebier

Es folgte die militärische Ausbildung mit Exerzieren, Waffenkunde, die seemännische Ausbildung (Knoten, Taue und Leinen) Bootsdienst und Geländedienst. Insgesamt war die Ausbildung recht Abwechslungsreich. Die Mutprobe, welche von allen Rekruten verlangt wurde, Sprung von einem zehn Meter hohen Turm ins Wasser, war für manchen unheimlich. Doch es gab keine Ausnahmen! Rettungsschwimmer standen für Nichtschwimmer bereit, und jeder musste springen!

Auch der Sport (auf dem Sportplatz und in der Halle) kam nicht zu kurz. So verging das erste halbe Jahr und gespannt warteten wir auf ein Bordkommando. Zunächst kam es jedoch ganz anders.

Durch die Sudetenkrise (Anschluss des Sudetengebietes an das Deutsche Reich, Münchener Abkommen vom 29.9.1938) wurde die 5. Schiffstammabteilung für den Fall eines militärischen Eingreifens als Reserve bereitgestellt.

Münchener Abkommen vom 29.9.1938 (Hitler, Mussolini, Chamberlain und Daladier) Abtretung der Sudetendeutschen Gebiete von Deutschland (siehe Großes Handbuch der Weltgeschichte Seite 557) Nach der Lösung der Sudetenkrise erfolgte **Anfang November 1938** die Kommandierung der Angehörigen der 5.

Schiffstammabteilung zum **Bordkommando**. Ich wurde dem **kleinen Kreuzer Nürnberg** zugeteilt. Nach der Enttäuschung wegen der Sudetenkrise war es dann endlich so weit. In Kiel erfolgte die Einschiffung. Wir waren zwanzig Matrosen der Laufbahn 2 (Technisches Personal) welche den drei technischen Divisionen der Nürnberg zugeteilt wurden. Ein Maschinistenobermaat, welcher bereits in der Marine der Weimarer Republik gedient hatte, führte uns in einen der drei Kesselräume des Kreuzers. Zuerst fragte uns der

Obermaat, welcher von den Neulingen bereits zur See gefahren sei. Ergebnis der Befragung: Alles Neulinge. Ich hatte an den Hilfsmaschinen Bezeichnungsschilder bemerkt, und konnte somit die Frage nach der Bezeichnung, die testhalber gestellt wurde, schlagfertig mit: „Dies ist der Primärlüfter“, beantworten. Desgleichen ging es bei den anderen Hilfsmaschinen ebenfalls. Der Obermaat sagte zu mir daraufhin: „Sie sind doch schon zur See gefahren!“ Ich verneinte abermals und sagte: „Aber lesen kann ich“, und deutete auf die Schildchen an den Hilfsmaschinen. Die Anzahl der vorhandenen Manometer, Leitungen und Ventile wirkten verwirrend, doch im Laufe der Zeit mit Maschinen-, und Schiffskunde, lernten wir alles gründlich kennen. Die Askaniaanlage, welche sich in den Kesselräumen der Leipzig und Nürnberg befand, war ganz besonders interessant. Mit Hilfe dieser Anlage konnten die zwei Kessel eines Raumes ohne manuelle Steuerung gefahren werden. In den Decks, wo Aufenthalts-, Ess-, und Schlafräume waren, ging es eng zu. Geschlafen wurde in Hängematten, welche an Spunten, Verkleidungen und in den Gängen befestigt wurden. In der nächsten Zeit erfolgten **Übungs- und Ausbildungsfahrten in der Ostsee**. Die Seekrankheit setzte allen Neulingen am meisten zu. Bei einer Fahrt in Skagerak musste ich die Müllpütz (Eimer) an Oberdeck leeren. An Gewässerschutz dachte man noch nicht, und so entleerte ich die Müllpütz mit den Abfällen einfach „Außenbords“. Dabei wurde ich von einem Brecher erfasst und an Deck geschleudert. Völlig durchnässt ging ich in den Kesselraum zurück. Als mich der Wachoffizier sah, ordnete er die sofortige Anbringung von Strecktauen an, so dass man an diesen von nun an das Oberdeck ohne Gefährdung betreten konnte.

Das Üben von Gefechtsbildern wurde reichlich durchgeführt. Dabei wurden der Verlauf der einzelnen Leitungsrohre und die Lage der Absperrventile, beziehungsweise Absperrschieber gelernt. Diese Übungen wurden besonders genau genommen, weil man im Gefechtsfalle einzelne Leitungen schnellstens absperren musste. Mit viel Interesse wurde das Übungsschießen der Schiffsartillerie verfolgt. Drei Geschütztürme, 15cm Rohre, je Turm drei Rohre, vier Doppellafetten 5 cm Flugabwehr, vier Doppellafetten 3 cm Flugabwehr. Geschossen wurde auf von Schiffen bzw. Flugzeugen gezogene Scheiben. Die im November 1938 an Bord kommandierten Matrosen aller Laufbahnen hatten sich recht gut in die Stammbesatzung eingearbeitet.

Im *April 1939* wurde ich aus dem Kesselraum 2 zur *Pumpenmeisterei versetzt*. Jetzt ging das genaue Lernen in Leitungs- und Schiffskunde von vorne los. Dazu kam noch die Lage der Flut- bzw. Lenzventile in den Munitionskammern und deren Fernbedienung, die Lage der Hauptlenzleitungen und Hilfslenzeinrichtung, so wie aller Lenzpumpen dazu.

KRIEGSBEGINN 25.8.1939

Am 25. August 1939 lagen wir mit der „Nürnberg“ im Kieler Hafen an einer Boje fest. Sofort nach dem Wecken hallte es durch das Schiff: „Klar Schiff zum Gefecht!“ Die gesamte Besatzung meinte dass sich der Bootsmaat der Woche einen schlechten Scherz erlaubt hatte, doch schnell wurde klar, dass es ernst war. Bereits für 16 Uhr Seeklar und Auslaufen in den östlichen Teil der Ostsee.

Auf der Höhe von Laboe trat die gesamte Besatzung mit Ausnahme der Seewachen auf der „Schanz“ (Achterschiff) an. Nach der Meldung

des I. Offiziers an den Kommandanten öffnete dieser einen Briefumschlag und sagte:

„Gemeinsam mit der Leipzig und Köln (ebenfalls kleine Kreuzer) haben wir die ehrenvolle Aufgabe im Morgengrauen des 26. August die polnischen Befestigungen auf der Halbinsel Hela zu beschießen. Die Linienschiffe Schleswig und Schlesien beschießen die Westerplatte (Befestigung des polnischen Kriegshafen Gdingen.)*(Nachzulesen im Buche Seekrieg 1939-1945 des polnischen Schriftstellers Janusz Piekalkiewicz, Seite 17 links)*

Unter der Besatzung kreisten die tollsten Gerüchte. Kurz vor Ablösung der zweiten Seewache (etwa 23Uhr) kam es offiziell, dass die Halbinsel Hela nicht beschossen wird. Die Linienschiffe Schlesien und Schleswig – Holstein verblieben vor der Westerplatte, die kleinen Kreuzer und ihre Begleitboote (Zerstörer, Torpedoboote) verblieben in Swinemünde. Auf der Fahrt nach Swinemünde sollte ein Zerstörer das Torpedoboot „Tiger“ gerammt und versenkt haben, es war jedoch keine offizielle Nachricht, sondern sogenannter „Treppenfunk“. Einen weiteren Hinweis auf diesen Vorfall erhielt ich in Swinemünde:

Als ich den Wasseranschluss fertig hatte, kam ein Zollbeamter und fragte mich wo wir den „Tiger“ gelassen hätten, worauf ich nur antwortete: „Falls ich von dem Vorfall Kenntnis hätte, dürfte ich nichts sagen.“ Darauf sagte mir der Beamte dass er Bescheid wisse. Er habe gesehen, dass ein Zerstörer mit verbogener Schnauze (Bug) nach Stettien lief. Über diesen gesamten Vorfall gab es nie eine amtliche Nachricht.

England und Polen hatten am 25.8.1939 einen Bündnisvertrag abgeschlossen. Ein britischer Vermittlungsversuch scheiterte an der

ultimativen deutschen Forderung sofort einen Bevollmächtigten nach Berlin zu entsenden, was von Polen abgelehnt wurde.

Kriegserklärung am 1. September an Polen. Ein Vermittlungsversuch Mussolinis (italienischer Staatsführer) scheiterte.

Großbritannien und Frankreich forderten am 2.9. 1939 ultimativ eine Rückführung aller deutschen Truppen hinter die deutsche Reichsgrenze. Nach Ablauf der Frist am 3.9.39 erklärten England und Frankreich Deutschland den Krieg. (*Das große Buch der Weltgeschichte S.557-559*)

Am 3. September 1939 lagen wir mit der Nürnberg in Wilhelmshafen mit einer Ladung Seeminen, klar zum Auslaufen zwecks Sicherung der deutschen Küste. Mehrfach wurden Minensperren in der deutschen Bucht gelegt. Dies verlief recht ruhig bis auf einige Angriffe von englischen Flugzeugen, welche erfolgreich abgewehrt wurden. Den Ernst der Einsätze bekamen wir erst zu spüren als die drei kleinen Kreuzer „**Leipzig, Köln und Nürnberg**“ am 12. Dezember 1939 zu einem Einsatz in die nördliche Ostsee ausliefen. Es ging sogar noch weiter hinaus. Am 13.12. befanden sich die Kreuzer in Höhe der **Shetlandsinseln**. Gegen 13.30 Uhr wurde ein unter dänischer Flagge fahrendes Handelsschiff gesichtet und zum Stoppen aufgefordert. Auf dem Schiff wurde die Flagge eingeholt und gegen eine Finnische ausgewechselt. Gleichzeitig signalisierte uns dieses Schiff „**U-Bootgefahr**“. Trotzdem sollten von der Leipzig und Nürnberg je ein Priisenkommando eingesetzt werden. In dem Moment, als das Priisenkommando in einem Boot ausgesetzt werden sollte, wurde die Leipzig Mittelschiffs von einem Torpedo getroffen. Gleiches Schicksal ereilte unmittelbar danach auch die Nürnberg, allerdings mit einem Treffer am Bug. Die Lage war zunächst nicht allzu gefährlich. Auf allen

Schiffen unseres Verbandes wurden die Unterwasserhorchgeräte eingesetzt und danach Wasserbomben geworfen. Von den Beobachtungsposten wurden aufsteigende Öllachen und kleine Wrackteile festgestellt. Amtliche Nachrichten wurden uns nicht mitgeteilt, weitere Torpedotreffer gab es nicht. Bis kurz vor 13 Uhr herrschte absolute Ruhe. Doch dann begann der "Tanz"!

In Abständen von ca. 45 – 50 Minuten erfolgten Angriffe von englischen Flugzeugstaffeln. Trotz der Torpedotreffer auf der Nürnberg und Leipzig legte der Verband ein Flackfeuer hin und zwang die Angreifer zum Abdrehen. Abschüsse von Flugzeugen wurden auch nicht gemeldet. Gegen 15 Uhr explodierte ungefähr 100 Meter vor der Nürnberg eine **Fliegerbombe** im Wasser. Durch den Wasserdruck riss eine Schweißnaht im Achterschiff des Kreuzers am Elektrorudergeschirrraum. Da dieser Raum nicht an der Hauptlenzanlage angeschlossen war entstand eine brenzliche Situation, weil die Ruderanlage durch das eindringende Wasser in kurzer Zeit betriebsunfähig werden konnte. In diesem Fall musste die Ruderanlage von Hand bedient werden. Der Pumpenmeistermaat setzte eine mit Seewasser aus der Seewasserleitung betriebene Kreiselpumpe ein. Da die Seewasserleitung im Gefechtsfall durch ein Ventil gesperrt war, musste ich als Pumpenmeistersgast ca. 60 Meter zur Schiffsmitte laufen und das Ventil öffnen. Da ich bis zum Ventil durch mehrere Schotten musste, welche geöffnet und auch wieder geschlossen werden mussten, war es sehr hinderlich. Trotzdem ging alles recht schnell und mit dem Öffnen des Seewasserventils wurde unsere zweite Hilfslenzeinrichtung in Betrieb gesetzt. So konnten wir die äußerst wichtige Ruderanlage elektrisch in Betrieb halten. Jetzt kamen auch die Zimmermannsgasten (besonders ausgebildete Matrosen) zum Einsatz. Mit Holzkeilen und Hanf wurde die gerissene

Schweißnaht behelfsmäßig abgedichtet und der Rudergeschirrraum Lenz gehalten.

Inzwischen setzte langsam die Dunkelheit ein und damit gingen auch die Angriffe durch Flugzeuge zu Ende. Unser Schiffsverband teilte sich. Die Leipzig und Köln liefen Richtung Hamburg, wo die Leipzig repariert wurde. Die Nürnberg fuhr nach Kiel und wurde bei den Deutschen Werken eingedockt. Die Reparaturarbeiten an der Leipzig und Nürnberg dauerten bis Ende April 1940. Somit wurden beide Schiffe bei der Besetzung Dänemarks und Norwegens nicht eingesetzt.

Am Vormittag des **16. Dezember 1939** Appell in der Nähe des Trockendocks. Unser Kapitän sprach über den Einsatz bei den Shetlandsinseln. Lobend erwähnte er den Einsatz bei der Abwehr der U-Boote und bei den Angriffen der Flugzeuge, sowie die Arbeit der Pumpenmeister und Zimmermannsgasten. 22 Matrosen, technisches Personal und Zimmermannsgasten erhielten das **eiserne Kreuz zweiter Klasse**. Auch ich war dabei. Nach dem Abschluss des Appells gab es für die Hälfte der Besatzung Weihnachtsurlaub bis zum 31.12.1939.

Während des Urlaubs traf ich einen Schulfreund welcher noch nicht zur Wehrmacht eingezogen worden war. Dieser sagte zu mir: „Mach doch das Mützenband von deiner Mütze ab!“ Als ich fragte weshalb antwortete dieser: „Die Nürnberg und die Leipzig wurden doch bei den Shetlandsinseln von englischen U-Booten versenkt!“ Ich fragte ihn ob er Radio London abgehört habe, undklärte ihn erst einmal über das Seegefecht und die folgenden Luftangriffe auf.



Auf Heimaturlaub
nach dem 1. Seegefecht
mit U-Booten und
nachfolgendem Einsatz
englischer Flugzeuge bis
zur Dunkelheit. Stolz
Vater mit Sohn EK II erhalten

Zum Foto:

Dezember 1939

-Auf Heimaturlaub nach dem ersten Seegefecht mit U-Booten und nachfolgendem Einsatz englischer Flugzeuge bis zur Dunkelheit.

Stolzer Vater mit Sohn.

Ehrenkreuz II erhalten.-

Nach dem Urlaub begannen die üblichen Arbeiten gemeinsam mit den Werftarbeitern.

Ende **April 1940** kam die Nürnberg noch zum **Einsatz in Norwegen**. In Kiel wurde ein Bataillon Gebirgsjäger mit kriegsmäßiger Ausrüstung auf ein Handelsschiff verladen und nach Narwik geschickt. Die Nürnberg leistete Geleitschutz. Ein Teil der Gebirgsjäger war auch auf der Nürnberg untergebracht. Mit diesen Soldaten, welche beim U-Bootsalarm und auch Fliegeralarm unter Deck bleiben sollten, gab es manche Auseinandersetzung. (Siehe auch Buch *Seekrieg S. 62 Nürnberg in Narwik u. General Dietz*) Wir kamen glücklich in Narwik an. Das Ausladen der Gebirgsjäger ging schnell und nach zwei Tagen fuhren wir zurück nach Kiel. Hier erfolgte meine **Abkommandierung zur Marineschule Kiel, Lehrgang als Maschinenmaat**.





Erholungspause Marineschule Kiel (Foto links)

Speisewasserkontrolle, Kesselwasser (nur Destillat)(Foto rechts)

Es gab viel zu lernen: Mathematik, Umgang mit dem Rechenschieber, Buchstabenrechnen, Maschinen – und Elektrokunde und technisches Zeichnen von Maschinenteilen. Der Ausspruch „Lerne fleißig A-Quadrat mal B-Quadrat dann wirst du auch Maschinenmaat“ ließ sich bestätigen! Zwischendurch praktische Ausbildung an Turbinen, Kolbendampfmaschinen und Benzin- und Dieselmotoren, außerdem Schaubilder entnehmen und berechnen. Schaubildentnahme und Berechnung war nicht beliebt, weil sie im praktischen Dienst

meistens nicht erforderlich war. Die anderen Fächer waren wesentlich interessanter. Zwischendurch wurden alle Marineschüler im Marinelazarett Kiel auf U-Bootstauglichkeit untersucht. Die Begeisterung war bei den meisten Marineschülern groß. Meine Begeisterung für das U-Boot wurde durch die Marineärzte gedämpft. Die Marineärzte waren sich einig: „**U-Bootsuntauglich** wegen *chronischem Nasenkatarrhs*, inoperabel!“ Später war ich über diese Entscheidung froh. Die Schulzeit war, abgesehen vom öfteren Fliegeralarm recht angenehm. Mitunter wurde der Unterricht abgesagt und wir mussten beim Bergen von Verletzten, zeitweilig auch Toten, helfen. Dies war besonders nach stärkeren Fliegerangriffen der Fall. Nach dem Abschluss aller Prüfungsfächer erfolgte die „**Beförderung**“ zum **Maschinenmaat** und meistens ein Bordkommando. Enttäuscht war ich, als ich zur **Stabskompanie der Marineschule Kiel** kam.

Neben viel Schreibtischarbeit mussten das Schulmaterial, Zeichnungen, Maschinenmodelle, zum Teil ausgemusterte Kolbendampfmaschinen, Turbinen und Motoren (Diesel- und Bootsmotoren) regelmäßig gewartet werden. Zu meiner Unterstützung wurden mir acht Matrosen der technischen Laufbahn zugeteilt. Die Beschaffung neuer Modelle lag in den Händen eines Korvettenkapitäns (Ingenieur) welcher bereits in der kaiserlichen Marine gedient hatte. Die Zusammenarbeit klappte gut. Einen Teil der Schreibtischarbeit konnten wir an einen Zivilangestellten, meistens einen Kriegsverletzten, abgeben. Nach mehreren Versetzungsgesuchen konnte ich die Stabskompanie der Marineschule verlassen. Ein Bordkommando – weit gefehlt! Zunächst ging es in die **technische Durchgangskompanie in Kiel – Friedrichsort**, das „graue Schloss am Meer“ genannt. Die Hoffnung

auf ein baldiges Bordkommando wurde stark gedämpft. Alles sah nach einer Wiederholung der Marineinfanterieausbildung aus. Nach ca. vierzehn Tagen Begleitung von 60 Gefangenen aus dem Wehrmachtsgefängnis Kiel nach Windau, zur dortigen 31. Schiffstammabteilung in welcher die Maschinenangehörigen zum Einsatz an die Front bei Leningrad ausgebildet wurden.

Als der Transport nach einer Bahnfahrt von vier Tagen am Bahnhof Windau ankam, war von Kasernen nichts zu sehen. Den Strafgefangenen und dem Bewachungspersonal stand ein Fußmarsch von einer Stunde bevor. Waren die hygienischen Anlagen während der Fahrt nicht die Besten, so gab uns der Fußmarsch bis zur Kaserne den Rest. Nachdem der Einsatzleiter die üblichen Formalitäten erledigt hatte, durfte das Begleitpersonal duschen. Anschließend wurden wir, 12 Mann, in einem wenig gemütlichen Raum untergebracht. Der Kompaniefeldwebel klärte uns über das Verhalten im Straflager auf. Danach gab es ein recht gutes Abendessen. Mit den „Ausbildern“ durften wir Begleiter keinen Kontakt aufnehmen. Alle waren froh, dass wir in halbwegs vernünftigen Betten schlafen konnten. Nach dem Frühstück „schnellstens“ Empfang der Marschverpflegung, Wehrsold und „schnellstens“ ab zum Bahnhof Windau. Abschließend muss ich bemerken dass die Behandlung der Strafgefangenen mehr als streng war. Nach drei Tagen Bahnfahrt, mit einigen Unterbrechungen trafen wir in Kiel – Friedrichsort ein. Hier wurde, nach einer Woche Ruhezeit (Gammelzeit), eine neue Transportbegleitung zusammengestellt. Ein Oberleutnant (Ing), vier Obermaschinenisten und acht Maate wurden zur **Begleitung** eines **Lebensmitteltransportes von Wien nach Saloniki** ausgewählt. Ich war dabei. Bewaffnet wurden der

Leiter und auch die Unteroffiziere mit Pistolen 7,65 mm. Die sechs Matrosen erhielten Mauserpistolen 9mm im Holzschafft. Die Mauserpistolen konnten mittels einer Art Bajonetverschluss am Holzschafft befestigt werden. Dann konnte man mit ihnen wie mit einem Gewehr schießen. Zunächst ging es nun nach Wien. Der Transportzug war noch nicht beladen. Die Transportbegleiter wurden zunächst in einer Kaserne untergebracht. Diese lag in einem Wohngebiet mit drei- bis vierstöckigen Häusern, und vom so viel gelobten Wien war von hier aus nichts zu sehen. Allerdings konnten wir uns in der Stadt frei bewegen, und so hatten wir auch die Gelegenheit die schöneren Teile von Wien anzuschauen. Wie es aber in Liedern besungen wurde, konnte ich die schöne blaue Donau nicht bestätigen, denn es gab nur gelblich braunes Wasser.

Vier Tage nach der Ankunft ging es mit dem Transport los. Durch Slowenien, Kroatien, Bosnien, und Mazedonien. Bis kurz vor Skopje verlief die Fahrt ohne Schwierigkeiten. Etwa zwanzig Kilometer vor Skopje stoppte der Zug. Die Lokomotive war zu schwach. Vier Waggons wurden abgekoppelt und mussten zurückbleiben. Als dienstältester Obermaat hatte ich mit drei Matrosen die Bewachung zu übernehmen. Die baldige Zusendung einer Ersatzlokomotive wurde von einem Transportbattalion zugesagt. Am folgenden Tag wurden zwei Waggons von einem Transportzug der Infanterie zurückgelassen und die Infanteristen wurden meinem Kommando unterstellt. Die Ankunft der zugesagten Lokomotive verzögerte sich. Nach zwei Tagen kam ein Oberleutnant eines Transportbattalions zu Pferde geritten. Wir hatten gerade unseren Sport (Leibesübungen) abgeschlossen. Bis auf drei Soldaten, welche den Restzug bewachten, waren wir in Sportbekleidung. Als zeitweiliger Transportleiter

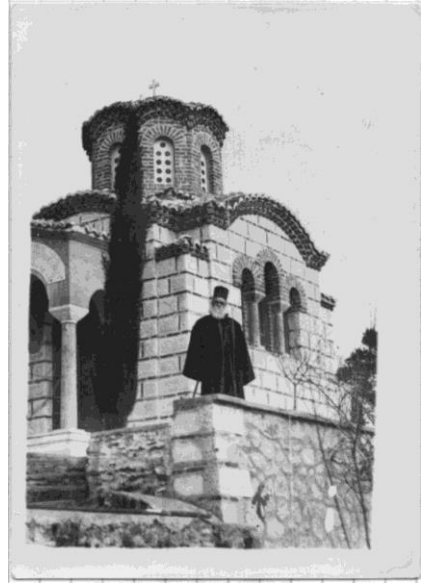
schilderte ich dem Oberleutnant unsere Lage, und es ergab sich folgendes Zwiegespräch:

Frage nach dem Transportführer, danach Dienstgrad.

Ich sagte: „Obermaschinenmaat.“ – Damit konnte der Oberleutnant nichts anfangen. Nach einer Erklärung der Dienstgrade bei der Kriegsmarine und einem Hinweis auf das Dienstgradabzeichen an meiner Turnhose folgte noch ein Gespräch über unsere Bewaffnung und Einteilung der Wachtörns. Dann fragte ich wann wir mit der Ankunft der Lokomotive rechnen könnten, doch wir bekamen keine feste Zusage. Der Oberleutnant meinte, dass die Angelegenheit mit unserem Anzug und der Bewaffnung noch ein Nachspiel haben werde, doch dem sahen wir getrost entgegen. Nach zwei Tagen kam dann die Lokomotive und unsere Fahrt nach Saloniki wurde fortgesetzt. Durch den Aufenthalt vor Skopje kamen wir in Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung. Es ging alles ruhig und freundlich zu. Wir wurden mit Honigmelonen und anderem Obst reichlich versorgt.



Transportzug



griechisch orthodoxe Kirche

Beim ***Eintreffen in Saloniki*** wurden die Nachzügler vom Transportführer bereits erwartet. Es folgte eine ärztliche Untersuchung und Belehrung über einige Krankheiten, besonders Malaria. Dazu kam die Verteilung von Tabletten. Diese waren bei der Bevölkerung auch sehr beliebt und oft wollte man sie uns abkaufen, worauf wir allerdings nicht eingingen. Da wir auf die Rückfahrt nach Deutschland vierzehn Tage warten mussten, hatten wir Gelegenheit uns über die Verhältnisse in Saloniki zu informieren. Hierzu einige Erläuterungen:

Auf einer öffentlichen Straße hatte ein Fleischer einen Stand aufgebaut. Als er ein Fleischstück anschnitt erhob sich ein kleiner Fliegenschwarm, welcher nach kurzer Zeit wieder auf das blutige Fleischstück zurückkehrte. An einer anderen Stelle saß eine Frau mit einem Kleinkind und bettelte um Almosen. Das Kleinkind griff in die Straßengosse und holte sich ein für essbar gehaltenes, undefiniertes Stückchen heraus und steckte es in den Mund. Die hygienischen Verhältnisse waren einfach eine Katastrophe!



Italienischer Matrose



Griechischer Polizist



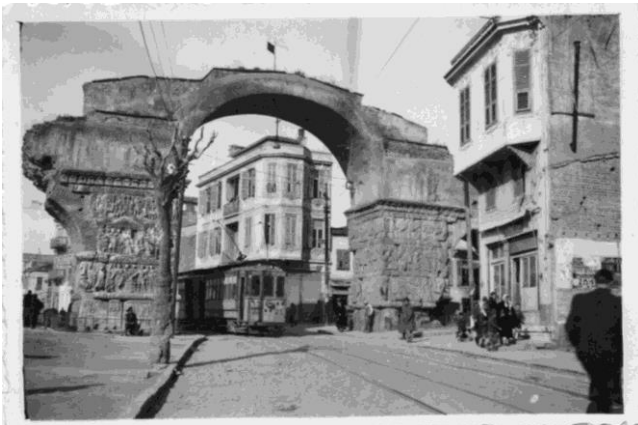
Schuhputzen gegen Lebensmittel



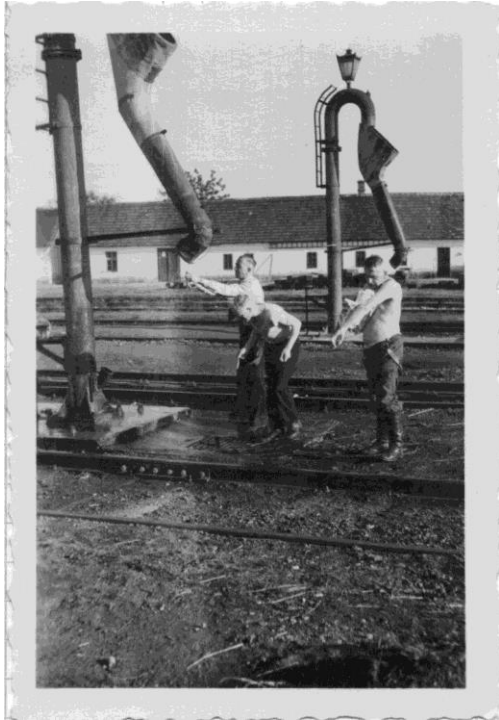
Straßenbild Saloniki



Griechische Händler am Hafen



Straßenbild Saloniki



Freilanddusche – eigentlich Wasserversorgung der Eisenbahn



Soldatenwohnheim Saloniki

Nachdem wir auf der Fahrt von Wien bis Saloniki in einem geschlossenen Eisenbahnwagen zugebracht hatten, waren wir über eine recht gute Unterbringung erfreut. Dazu kam der Aufenthalt im Soldatenheim bei guten Getränken und auch gutem Essen. Schnell verging der Aufenthalt in Saloniki und wir konnten unsere Rückfahrt antreten. Diese verlief im Gegensatz zur Hinfahrt über Ungarn, Österreich und dann über München nach Kiel.

In Kiel Friedrichsort angelangt hoffte ich auf ein baldiges Bordkommando. Dieser langersehnte Wunsch wurde mir auch, nach vierzehn Tagen Heimaturlaub, endlich gewährt. **Bordkommando – Minenschiff – Brummer**, welches in Cuxhaven liegen sollte. Beim Hafenkapitän sagte man mir, dass die Brummer eben in Richtung Kiel ausgelaufen sei, was für mich bedeutete – zurück nach Kiel! Dort konnte ich nun endlich an Bord gehen.

Zusammen mit vier Matrosen (Heizer) Laufbahn II kam ich im Kesselraum 2 zum Einsatz. In meiner bisherigen Schulzeit und auch Praxis ging alles um den bei der Kriegsmarine vorwiegend gebräuchlichen "Marine – Schulz – Kessel". Da das Minenschiff – Brummer ein von der norwegischen Marine übernommenes Schiff war, hatte sie so ihre Eigenheiten, die man jedoch schnell im Griff hatte und alles glatt ging.

Kiellegung 1931 – Name Olaf Trygvason Stappellauf 21.12.1932, In Dienststellung 21.Juni 1934 als größtes und modernstes Kriegsschiff der norwegischen Marine. Minenlegen. (Siehe auch Band 43, *Marinearsenal*) Die Minen wurden im Minendeck und an Oberdeck gelagert. Über das Spiegelheck wurden sie, nachdem sie mit einem Zünder versehen wurden, im Einsatz in vorbestimmten Zeitabständen ins Wasser geworfen. Der Name Brummer hatte in der deutschen Kriegsmarine eine lange Tradition: 1814 – 1945. Maschine: Turboelektrischer Antrieb, bestehend aus zwei Dampfturbinen und Dieselmotoren welche Generatoren antrieben. Die Turbinen und Generatoren konnten einzeln oder auch im Verbund geschaltet werden. Bewaffnung : Vier 12 cm Geschütze in Einzellafetten, ein 7,6 cm Flackgeschütz, zwei 4,7 cm Flackgeschütze und zwei 12,7 mm Colt M.G. Die Bewaffnung wurde oft verbessert! Bis 240 Minen konnten an Bord mitgenommen werden.

Die ersten Einsätze, Minentransporte von einem deutschen Hafen nach Norwegen. Von einigen U-Boots- oder Fliegeralarmen abgesehen verliefen diese Fahrten im gleichen Törn, doch auch risikoreiche Einsätze blieben nicht aus. Nach einem solchen Einsatz folgte meistens eine „Geburtstagsfeier“ mit Alkohol und sonstigen guten Sachen.

Ms Minenleger Brummer Mitternachtsgeschwader ex Olav

Trygvason



Ruhepause



Geburtsfeier nach einem schweren Einsatz,
im Hintergrund meine Koje



Taucher geht zur Besichtigung der Schiffsschrauben nach einer Eisfahrt im Finnischen Meerbusen. Erkenntnis: Die Schiffsschrauben sind leicht verbogen.



Kleine Besprechung vor der Bootsfahrt



Bootsdienst bei bewegter See



...nachdenklich



Gefechtsbereit in Erwartung russischer oder englischer
Torpedoflieger



Seewach- und Gefechtsstation Kesselraum Brummer



Minenübernahme





Unser Bordhund, er ist uns in Norwegen, Alta Fjord zugelaufen, und nach Kriegsende von einem Besatzungsmitglied in die Heimat mitgenommen worden.

Zwei gefährliche Einsätze will ich hier kurz beschreiben:
Zunächst **Minensperre vor Murmansk**. Um die Lieferung von amerikanischem Kriegsmaterial nach Russland über Murmansk zu erschweren wurden auf den bekannten Zufahrtsstrecken Minensperren gelegt. Die Minen wurden von einem Depot übernommen. (220 Stück) In der Nähe der Einfahrt Murmansk wurde die Sperre mit einem Wurfkontakt, alle 10-15 Sekunden, ausgelegt. In der Zeit des Legens der Sperre griffen Flugzeuge der Luftwaffe, überwiegend Sturzkampfflugzeuge, die Hafenanlage von Murmansk an. Somit waren die russischen Vorpostenboote mit der Luftabwehr beschäftigt und bildeten keinen großen Gefahrenpunkt. Murmansk

war einer meiner gefährlichsten Einsätze. Danach folgten einige Ruhetage, doch nur bedingt. In allen Maschinenräumen gab es ja immer etwas zu tun, somit kam keine Langeweile auf. Ein weiterer gefährlicher Auftrag war die **Sicherung von Petsamo**. Bei Nebel und starkem Schneetreiben begann das Legen der Minensperren. Es lief zunächst ganz gut, jedoch als wir nur noch zehn Minuten zu legen hatten verzog sich der Nebel und auch das Schneetreiben hörte fast auf. Wir wurden von der Küste aus von einem Scheinwerfer erfasst und es folgte ein Artilleriebeschuss. Unser Schiff wurde jedoch nicht getroffen. Nachdem unsere Geschütze (vier 12cm Kaliber) zwei Salven abgegeben hatten erlosch der Scheinwerfer und der Beschuss hörte auf. Damit war allerdings die Gefahr noch nicht beseitigt. Drei russische Schnellboote griffen uns an, blieben aber ohne Erfolg. Im Kesselraum konnte man die Detonation von Torpedos an einem Felsen hören. (*siehe Karte im großen Buch der Weltgeschichte S. 558*) Die Abwehr der Schnellbootsangriffe erfolgte hauptsächlich durch die vier Doppellafetten (3,7 cm), Flackgeschütze und einer Vierlingslafette MG 2 Zentimeter Orlekon.

Nun möchte ich allerdings meine Beschreibung einer anderen, privateren Sache zuwenden:

Während einer kurzen **Liegezeit in Kiel** besuchte ich einen Kameraden im **Marinekrankenhaus Malente – Grevsmühlen**. Hier **lernte ich meine zukünftige Frau**, welche als Schwesternhelferin dort ihren Dienst versah, **kennen**. In den ersten drei Wochen sahen wir uns recht oft, danach konnten wir uns vorläufig nur schreiben, worüber

wir uns noch besser kennenlernten und die Gedanken, und das Verlangen nach einer Eheschließung wuchs. Um die Erlaubnis für diesen Schritt zu bekommen war der Papierkrieg erheblich. Ich hatte meinen Ahnenpass, so dass es keine Probleme gab, bei meiner Braut war dies allerdings anders und deshalb schwierig und aufwendig. Doch auch diese Hürde überwand wir. Schlimmer war es, als es um die Entlassung meiner Zukünftigen aus dem Dienst des Deutschen Roten Kreuzes ging. Da gab es nur einen Ausnahmefall in dem dies genehmigt wurde, im Falle einer Schwangerschaft. Da wir zur Eheschließung fest entschlossen waren, blieb uns nur dieser eine Weg. Er war zwar risikoreich, aber es sollte klappen und es lief auch alles glatt.

1944 Silberhochzeit Am 1. September 1944 sollte das *Ehejubiläum der Schwiegereltern* und gleichzeitig auch **unsere Hochzeit** gefeiert werden. *Doch mit des Geschickes Mächten ist kein ewger Bund zu flechten*, und so kam es auch. Unser leitender Ingenieur hatte mir fest zugesagt, dass ich Hochzeitsurlaub erhalten sollte, doch dieses Versprechen konnte er nicht halten.

Unsere „Brummer“ lag gut getarnt an einer Insel im Finnischen Meerbusen und über den Zweck unseres Einsatzes kursierten die tollsten Gerüchte, doch etwas Genaues war nicht zu erfahren. Unsere Tarnung wurde am **1. September 1944** abgelegt und wir wurden **nach Reval** (heute Tallinn) beordert, alles lief unter 6 KDos (Geheime Kommandosache). Unser L.I. (Leitender Ingenieur) löste sein Versprechen ein: **Heiratsurlaub** und bei dieser Gelegenheit sollte ich gleichzeitig Ersatzteile für unsere kleinen Maschinen abholen. Mit dem erforderlichen Marschbefehl und Urlaubsschein (auf vier Tage beschränkt) trat ich voller Erwartung die Heimreise an. Doch schon

am Bahnhof von Reval (Tallinn) die erste Bremse. Der Bahnhofskommandant gab bekannt, dass die Eisenbahnverbindung von Reval nach Riga durch russische Truppen unterbrochen wurde. Eine andere Landverbindung gab es nicht. Zum Glück lag im Hafen von Reval ein *Handelsschiff* mit ca. achtzig Flüchtlingen und dreißig Soldaten verschiedener Truppenteile und Dienstgrade, welche auch *nach Riga*, und zum Teil noch weiter fahren wollten. Die Fahrt verlief ohne besondere Vorkommnisse. Unmittelbar nach dem Anlegen des Schiffes kam der Hammer. Alle Soldaten mussten mit Gepäck am Pier antreten. Der sogenannte und gefürchtete HELDENKLAU trat in Aktion. (Ein Hauptmann und zwei Oberfeldwebel). Der Hauptmann erklärte, dass russische Truppen 20 km vor Riga stünden und dass alle Soldaten sofort zur Verteidigung von Riga eingesetzt werden würden. Wir sollten unser Gepäck in einem verschlossenen Raum des Hauses vom Hafenskapitän abstellen, Waffen empfangen und sofort ab zum Fronteinsatz. Ich nahm meinen ganzen Mut zusammen, unterdrückte meine Angst, trat vor den Hauptmann und erklärte, dass ich neben meiner Heirat äußerst wichtige Ersatzteile für unsere Hilfsmaschinen aus Lagern in der Nähe von Leer abholen müsse, da wegen fehlender Ersatzteile die Einsatzbereitschaft unseres Schiffes gefährdet werden könnte. Der Hauptmann war der Meinung, dass die Marine immer gute Ausreden habe. Da auch eine Funkverbindung zum Leiter der Minenschiffe in Reval nicht möglich war (Abhören durch den russischen Horchdienst) führte der Hauptmann zwei Telefongespräche. Danach durfte ich die Weiterreise antreten. Der Hauptmann (Heldenklaus) wollte wohl das Risiko einer eventuellen Verhinderung des Einsatzes eines Schiffes, welches teilweise den Rückzug von Landtruppen durch Artilleriebeschuss decken konnte, nicht eingehen. So konnte ich zunächst mit einem *Lazarettzug von*

Riga weiter in Richtung HEIMAT fahren. Nachdem ich die Reichsgrenze überschritten hatte, fuhr ich überwiegend mit fahrplanmäßigen Zügen. So kam ich am **12. September 1944 in Leer** an.

Als sich der Zug dem Bahnhof Leer näherte, begab ich mich mit meinem Gepäck auf eine Plattform des Personenwagens. Da mein Schwiegervater am Bahnposten 53, kurz vor dem Bahnhof Schrankendienst versah, bemerkte er mich rechtzeitig und rief in Richtung des Wohnhauses: „Hee kümmt“. Meine Braut schwang sich auf ein Fahrrad und kam mir entgegen. Danach kamen auch meine Eltern auf mich zu. Es war kurz vor zwölf Uhr. Nach der allseitigen Begrüßung folgte ein für die Kriegszeit recht gutes Essen. Nun konnte ich einige Geschenke verteilen:

Für die Schwiegermutter und meine Mutter Tee und Kaffee, die beiden Väter erhielten je eine Packung mit 50 Zigarren (Schneehasen), und 8 Flaschen mit alkoholischen Getränken brachte ich auch noch mit. Da alle Genussmittel stark rationiert waren war die Freude über diese Seltenheit groß. Die Eheringe hatte ich im Laufe des Sommers bei einem Aufenthalt in Kopenhagen besorgt. Dies war nicht billig! Es kostete mich 200 Mark Wehrmachtsgeld und 200 Zigaretten (bulgarische) Marke Elefant. Nachdem ich mich ausgeruht hatte wurde der weitere Verlauf der Hochzeitsfeier besprochen.

Am **15. September** am Vormittag zunächst zum **Standesamt**. Nach anfänglichem Gespräch fand die **Trauung** statt. Trauzeugen waren mein Vater und der Vater meiner Braut, Annaline. Am folgenden Samstag wurden wir in der Kirche St. Michael in Leer kirchlich

vermählt. An diesem Tage wurde die Hochzeit im Hause der Schwiegereltern, der Kriegszeit entsprechend, gefeiert.

Am Nachmittag gegen 16 Uhr wurde die Stadt Emden von englischen Flugzeugen angegriffen. Gleichzeitig wurde etwa **200 Meter vom Hochzeitshaus ein Personenzug der Reichsbahn von Flugzeugen beschossen**. Alle Fahrgäste konnten sich Dank rechtzeitiger Warnung in Sicherheit bringen. Unsere zwölf Hochzeitsgäste brachten sich in einem Erdbunker in Sicherheit. Nur meine Braut und ich blieben im Hause sitzend zurück. – Kein weiterer Kommentar. -

Etwa dreißig Minuten nach der Entwarnung ging unsere Feier bescheiden weiter. Mit der Sonderzuteilung der Gemeinde (fünf Flaschen französischen Rotwein, vier Pfund Fleisch) war nicht viel anzufangen. Doch meine Schwiegermutter und meine Mutter brachten ein beachtliches Abendessen fertig. Auch die von mir besorgten Getränke und Rauchwaren (ich war Nichtraucher) trugen viel zu einer gemütlichen Feier bei. Dann jedoch folgte am Sonntag der große Hammer! Mein Vater wollte die Rückfahrkarten nach Hindenburg lösen, da sahen wir schon aus einiger Entfernung, dass die in der Stadt befindlichen Soldaten (vom Heldenklau) zur Kaserne nach Leer beordert wurden. Vorsichtig hielt ich mich an der Kleinbahn zurück bis mein Vater wiederkam. Bis zum Abend ging alles gut. Bei angeregter Unterhaltung und verhältnismäßig gutem Essen saßen wir in froher Runde. Da kam der Gemeindebote und fragte meinen Schwiegervater: „Herr Hormann, ist ihr Schwiegersohn noch zu Haus? Er muss sich sofort in den Wasserturm begeben. Alle Soldaten, ganz gleich welcher Einheit werden zur Abwehr englischer Luftlandetruppen eingesetzt.“ Unsere Bestürzung war groß! Doch ich musste mich verabschieden und zum Wasserturm gehen. Dort waren

bereits zwanzig Kameraden versammelt. Bis gegen 04 Uhr hielten wir uns dort auf, dann ging es zur Kaserne der Schiffsstammabteilung. Dort hieß es zunächst abwarten, während die tollsten Gerüchte erzählt wurden. Gegen 06.30 Uhr kam ein Korvettenkapitän und fragte: „Was stehen sie noch auf dem Kasernenhof herum? Der Alarm ist bereits abgeblasen, gehen sie schnell nach Hause!“ Das tat ich auch und eilte zurück zum Haus meiner Schwiegereltern. Meine Frau sagte mir, dass meine Eltern mit dem Zug um 7.30Uhr die Heimfahrt angetreten hatten. Sie waren geschlossen zum Wasserturm gegangen und hatten einen Bediensteten nach dem Verbleib der alarmierten Soldaten gefragt, welcher ihnen aber keine Antwort gab. Die Sache hatte sich ja auch durch die Entlassung durch den Korvettenkapitän aus der Kaserne erledigt.

Meine Eltern konnte ich dann auch nach Kriegsende nicht mehr sehen. Auch die Teilnahme an der Beerdigung meiner Eltern wurde mir von einer polnischen Behörde verweigert. Gründe wurden nicht angegeben.

Die Tage meines Heiratsurlaubs waren vorbei. Beim Bahnhofskommandanten in Leer erfuhr ich, dass die Geräte, welche ich abholen sollte, im Lager in Aurich nicht vorhanden waren, und so musste ich nach Hof in Oberfranken fahren. Auch da konnte ich nichts erledigen. Weiter ging es nach Kulmbach in Bayern. Dort endlich konnte ich die Geräte in Empfang nehmen. Es handelte sich um Kübelspritzen, welche bei der Bekämpfung von Brandbomben eingesetzt werden sollten. Eigentlich unmöglich, wer solchen Unsinn verantworten wollte. Mit den zwei Kübelspritzen trat ich dann die Rückfahrt zur Küste an. Diese wurde durch mehrfachen Aufenthalt, bedingt durch Fliegeralarme, unterbrochen. Nach einer Woche war

ich dann endlich in **Gotenhaven** .

Die beim Hafenkaptän gestellte, übliche Frage nach dem Aufenthalt des Minenschiffes „Brummer“ wurde mir erst nach einer Führung durch drei Dienstzimmer von einer Marinehelferin beantwortet. Sie sagte mir, dass die **Brummer in Pillau** liege. Nachdem mein Marschbefehl in Richtung Pillau geändert wurde, traf ich endlich an Bord ein. Unser Schiff sollte nach den Bestimmungen in einer Werft liegen und überholt werden, was aber durch gelegentliche kleine Einsätze immer weiter aufgeschoben wurde. Erst Anfang **Januar 1945** begann die erforderliche **große Werftliegezeit** auf der Werft „**Deutsche Werke Kiel**“ im Trockendock, neben einem U-Bootsbunker, in welchem die Brummerbesatzung noch sehr oft Schutz suchte. Die üblichen Arbeiten wurden recht zügig, wenn auch mit Unterbrechungen wegen Fliegeralarms, durchgeführt. Anfang April verstärkte Angriffe durch Flugzeuge. Bei einem dieser Angriffe leichte Beschädigung durch Bombentreffer am Backbord- Bug! (Siehe Fotos!) Diese Schäden wurden behoben und wir sollten ausdocken und auf Reede gehen. Dies wurde durch verstärkte Angriffe von Flugzeugen verhindert. Bei diesen Angriffen wurde die Brummer sehr stark beschädigt, besser gesagt, es war ein Totalverlust. Eine Instandsetzung war völlig unmöglich. *(Siehe Aufnahmen aus meinem Privatbesitz) Diese Aufnahmen wurden von einem Maat gemacht und gegen einen geringen Geldbetrag verkauft.* Aus den Bildern ist ersichtlich, dass unsere „**Brummer**“ **bei den Luftangriffen restlos zerstört** wurde. Die Besatzung wurde **nach Sonderburg(Norwegen) verlegt**, und an zwei Stellen untergebracht (ein Hotel und in einer Freimaurerloge). Bis zur Zeit der Kapitulation der deutschen Wehrmacht war es eine große Gammelei.

Brummer nach dem Angriff von englischen Flugzeugen (Bombern)
kurz vor Kriegsende







KIELER HAFEN - HEUTE

Bild links: Schwere RAF-Bomben zerschlugen die Decke dieses U-Boot-Bunkers in Kiel. Bunker und U-Boote wurden zerstört. — Bild Mitte: Der deutsche 10.000-Tonnen-Kreuzer „Admiral Hipper“ wurde von englischen Luftangriffen auf Kiel von panzerbrechenden Bomben getroffen und ist rechts im Wasser. — Bild rechts: U-Boote in der Kieler Bucht. — Bild unten: Der deutsche Kreuzer „Admiral Hipper“ liegt in der Kieler Bucht. Die Schiffsreste sind im Wasser. Auch sie wurde von englischen Bomben getroffen und vernichtet.



Zeitungsausschnitt einer englischen Frontzeitung



Der zerstörte „Brummer“ englischer Hafen, nicht Kiel

Zeitungstext:

Bild links: Schwere RAF Bomben zerschlugen die Decke dieses U-Boot Bunkers in Kiel. Bunker und U-Boote wurden zerstört.

Bild Mitte: Der deutsche 10000 Tonnen-Kreuzer „Admiral Hipper“ wurde während der englischen Luftangriffe auf Kiel von panzerbrechenden Bomben getroffen und außer Gefecht gesetzt.

Bild rechts: Unweit von „Admiral Hipper“ liegt das Schwesterschiff kieloben im Wasser. Auch sie wurde von englischen Bomben getroffen und vernichtet.

Es wurde schon immer gelogen, von beiden Seiten. Aber die Angabe, daß schwere RAF-Bomben den U-Bootsbunker (Deckel) durchschlugen wird durch die Bilder vom zerstörten Brummer entlarvt. Die angeblich zerstörten U-Boote sind gelogen, ~~es~~ auf dem Bild ist der zerstörte Brummer.

Das Deck vom Brummer lag neben einem U-Bootsbunker. Den Bunker habe ich bestiegen. Es waren nur etwa 15-20 cm tiefe Absplitterungen der D.W.

Deckhitze zu sehen. Tiefere Schäden gab es nicht.

„Es wurde schon immer gelogen von beiden Seiten. Aber die Angabe, dass schwere RAF-Bomben den U-Bootsbunkerdeckel durchschlugen wird durch die Bilder der zerstörten Brummer entlarvt. Die angeblich zerstörten U-Boote sind gelogen, auf dem Bild ist die zerstörte Brummer. Das Deck der Brummer lag neben einem U-Bootsbunker. Den Bunker habe ich bestiegen. Es waren nur etwa 15-20 cm tiefe Absplitterungen der Deckschicht zu sehen. Tiefere Schäden gab es nicht.“

Unser letzter Kommandant war **Korvettenkapitän Tillessen** (von März 1945 bis Anfang Mai 1945). Bei diesem Namen gingen meine Gedanken an die Zeit nach dem 1. Weltkrieg zurück „Brigadekapitän Erhard“ Freikorps, die Gruppe Consul mit den Namen Tillessen, Schulz, sowie damalige Politiker Rathemann und Erzberger, doch konnte ich in dieser Sache nichts weiter in Erfahrung bringen.

Am **Tage der Kapitulation** war unser Kommandant nicht bei unserer Einheit. Auf Anordnung der Alliierten wurde unsere Kriegsflagge vor der Freimaureranlage sang - und klanglos eingeholt. Als Herr Tillessen davon erfuhr, war er aufs Äußerste aufgebracht. Die gesamte Besatzung musste antreten. Herr Tillessen ordnete an, dass die Reichskriegsflagge noch einmal gehisst wurde, hielt noch eine Ansprache und gab bekannt, dass er einen Freikorps gründen wolle. Die Aufforderung an die Brummerbesatzung dem Freikorps beizutreten war völlig erfolglos. Die Kriegsflagge wurde wieder eingeholt und Herr Tillessen setzte sich ab, wohin wurde nicht bekannt. Mir und drei weiteren Kameraden war es gelungen uns vor dieser sinnlosen Veranstaltung zu drücken. Durch Treppenfunk erfuhren wir, dass sich Herr Tillessen auf einem Küstenmotorschiff abgesetzt haben soll. Kurz nach diesem Spektakel ging es in die Internierungszone zwischen Nord – Ostseekanal und Eiderfluss. In den ersten Tagen war die Verpflegung miserabel, je Mann am Tage ein Teil eines Kommissbrotes (ca. 4cm stark), belegt mit Daumen und Zeigefinger, völlig trocken. Doch es trat bald eine Besserung ein. Zur Aufrechterhaltung der Disziplin setzten die Alliierten eine deutsche Militärpolizei ein. Diese erhielt Armbinden mit der Aufschrift „Militarypolice, Deutsche Militärpolizei“. In der Regel wurden Maate und Feldwebel eingesetzt.

Wir erhielten die Zusage, dass wir bei der Aufstellung deutscher Polizeibehörden als Polizeibeamte eingestellt würden. Diese Angabe stellte sich jedoch bald als „Lockvogel“ heraus.

Als einige Internierte zur Landwirtschaft und zum Bergbau entlassen wurden fragte ich einen englischen Offizier ob man mich mit meinem **C3 Patent (Seemaschinist)** zur Heringsfischerei (Leer) entlassen könne. Dieser Offizier war meinem Vorschlag sehr zugetan, eine Entlassung sei aus technischen Gründen nicht möglich. So strebte ich meine Entlassung in den Bergbau an. **Anfang Juni 1945** war es dann so weit. Doch darüber im nächsten Abschnitt.

Obwohl ich keine Neigung zur Arbeit auf einer Zeche (Kohlengrube) hatte, meldete ich mich zur **Entlassungsaktion „Bergbau“**. Bei der Erfassung im Internierungslager hatte ich den Zivilberuf mit Bergmaschinist Übertage angegeben. Die Entlassung von der sogenannten Militärpolizei und dem Lager ging recht schnell. Zunächst erfolgte der Transport mit englischem Militär-LKW, Sitzgelegenheit war auf eingebauten Brettern vorhanden. Unverständlich war es mir, weshalb man uns durch halb Norddeutschland nach Westfalen und dann nach Wesel (Rhein) transportierte. Am späten Abend trafen wir in Wesel ein. Man brachte uns in ein Stadion, in welchem bereits mehrere hundert Soldaten anstanden und auf ihre Entlassung warteten. Selbstverständlich fand zwischen uns Soldaten eine lebhafte Unterhaltung statt. Ein englischer Sergeant versuchte durch den Ruf „Stillstand“ Ruhe in den Haufen zu bringen. Verständlicher Weise immer nur für kurze Zeit. Gegen zweiundzwanzig Uhr erlaubte man uns sich auf dem Rasen zum Schlafen hinzulegen. Am nächsten Morgen großes Wecken durch einen Hornisten. Nach Austeilung der

Verpflegung erfolgte die gruppenweise **Einteilung für die Ruhrkohlenkommission in Bochum**. Mit zwanzig weiteren Soldaten wurde ich der Zeche **Auguste Viktoria in Marl-Hüls** zugeteilt, für den Übertagebetrieb. ENDE meiner MILITÄRZEIT jedoch Kontrolle durch die Ruhrkohlenkommission. Die Unterbringung erfolgte in einer Baracke, äußerst primitiv, doch konnte ich nun meiner Familie eine feste Adresse angeben. Die Arbeit bestand aus der Instandsetzung von Gebäuden. Zusammen mit drei Schlossern wurden die durch Bombenangriffe verbogenen Fensterrahmen ausgebaut, ausgerichtet und wieder eingebaut. Da es keine Glasscheiben gab, wurden die Fenster mit Blechen abgedichtet, welche an den Fensterrahmen elektrisch angeschweißt wurden. Eine Arbeit, welche wegen der unterschiedlichen Stärken von Fensterrahmen und Blech recht kompliziert war. Nach drei Wochen bewilligte mir der Betriebsführer, Maschinenobersteiger, einen Kurzurlaub von Freitag bis zum nächsten Montag. Wegen der schlechten Bahnverbindung konnte ich den bestimmten Zeitpunkt nicht einhalten, was mir anschließend eine eingehende Unterhaltung mit dem Betriebsführer einbrachte. Daraufhin ging die Arbeit in beschriebener Art weiter. Einige Spezialisten kamen und überholten mit uns das Zecheneigene Kraftwerk, die Turbinen und Generatoren. Aufgrund der schlechten Beschaffungsmöglichkeit von Ersatzteilen dauerten diese Arbeiten mehrere Monate. Der Betriebsführer stellte mir nach dem Abschluss der Reparaturen eine Stellung als Maschinist in Aussicht.

Nachdem die Bahnverbindung sich erheblich gebessert hatte konnte mich meine Frau auch besuchen. Für die Zeit des Besuches hatte ich bei einer Familie ein Zimmer gemietet. In dieser Zeit besprachen wir auch die Frage, ob ich eine Dauerstellung auf der Zeche annehmen

sollte, wobei wir uns aber einig waren: Zurück nach Ostfriesland. Der Grund dafür war die Luftverschmutzung, die durch das **Chemiewerk**, kurz **Buna** genannt, verursacht wurde. Jetzt verstärkte ich meine Bemühungen bei der Ruhrkohlenkommission um meine Entlassung von der Zeche. Jede dritte Woche fuhr ich nach Bochum um dort bei der Kommission den Antrag zu stellen, jedoch immer ohne Erfolg.

Mitte November kam mir der Zufall zu Hilfe. Nachdem man mir mit einem Hausverbot bei der o.a. Kommission angedroht hatte, sagte man mir weiter, dass der Leiter der Kommission in England sei und dort Heimaturlaub mache. Der Vertreter des Leiters befand sich wegen einer Erkrankung in einem Militärkrankenhaus in Münster. Bei einer zufällig mitgehörten Unterhaltung erfuhr ich, dass ein englisches Arbeitsamt die Kommissionsleitung übernommen hatte, und so begab ich mich schleunigst dort hin und trug ich mein Anliegen vor.

Im Dienstzimmer befanden sich eine deutsche Angestellte und ein englischer Offizier, Kapitän (Hauptmann). Nachdem die Angestellte mein Anliegen ins Englische übersetzt hatte überlegte der Offizier kurze Zeit, dann sagte er: „Hier sollt man doch helfen!“ Danach bekam ich eine in Deutsch und eine in Englisch gehaltene Erlaubnis zur **Entlassung von der Zeche**. Der Betriebsführer wollte dieses Schreiben nicht anerkennen. Für den Fall, dass ich die Arbeit aufgeben sollte, drohte er mir eine Klage wegen Kontraktbruch an. Ich legte noch eine schriftliche Kündigung vor und betrachtete damit meine Arbeit bei der Zeche Auguste - Viktoria als erledigt. Die erforderlichen Papiere und der im Bergbau übliche Abkehrschein wurden mir nicht ausgehändigt.

Trotzdem traten meine Ehefrau und ich die **Heimreise nach Heisfelde Kreis Leer Ostfriesland** an.

Am **17. November 1945**, dem ersten **Geburtstag** unserer **ältesten Tochter** Elisabeth, kamen wir gegen 21 Uhr im Elternhaus an. Unser Aussehen war nicht gut, besser gesagt erschreckend. Kein Wunder, nachdem wir ab Münster per Anhalter fuhren, und jedes sich bietende Fahrzeug bestiegen, um recht bald ins Elternhaus zu kommen. Nachdem wir erst berichtet und in Omas Waschküche gebadet hatten, kam der Ernst des Lebens auf die junge Familie, auf uns zu. Notgedrungen mussten wir im Haus der Eltern wohnen. Dann folgte die Arbeitssuche: Arbeit gab es genug, doch scheiterte eine Anstellung meist nach der Frage der Entlohnung. Die **erste Arbeitsstelle** hatte ich in der Nähe von Emden, in einem riesigen **Lager von Kartuschen** (10,5cm, der Teil eines Geschosses der im Geschützrohr nach dem Abschuss verblieb). Der Boden wurde abgesägt und die Kartuschen zu Ofenrohren zusammengesetzt. Für jeden abgesägten Boden gab es 10 Pfennige. Erst erfolgte dies in Handarbeit, doch bald gab es eine Motorsäge. Der Verdienst stieg bis zu 4-5 Reichsmark je Schicht. Es war eine Knochenarbeit. Nach ca. drei Wochen Firmenwechsel zu einer **Firma** welche **englische Behelfsbrücken**, die über Kanäle lagen, betriebsfähig hielt. Standort **Potshausen**, Ostfriesland, 4 km vom Bahnhof Stickhausen- Felde entfernt. Nachteilig war die schlechte Eisenbahnverbindung. Morgens 6.30Uhr ab Leer, Rückfahrt, um 18.30Uhr in Leer Ankunft. In der Zwischenzeit kam ich mit Landwirten ins Gespräch. Diese klagten, dass sie keine Reparaturmöglichkeiten für ihr Lederzeug (Pferdegeschirre), Fahrradreparaturen und weitere Arbeiten, hatten. Da konnte ich helfen, und brachte so manches Geschirr in Ordnung.

Bezahlung gab es vorwiegend nur in Naturalien, wie z.B. Butter, Speck und andere Lebensmittel. Ein Bauer fragte mich ob ich ihm seinen Fahrradsattel neu beziehen könnte, ich sagte nur: „Wenn Du Leder hast, ja!“ Ein passendes Lederstück war vorhanden und nach Feierabend fertige ich ihm die Satteldecke. Am nächsten Morgen große Übergabe des Fahrradsattels. Der Bauer war froh dass er mit seinem Fahrrad wieder zum Melken fahren konnte, und ich freute mich über die Lebensmittel die ich meiner Frau und auch meiner Schwiegermutter geben konnte.

Im Herbst/Winter wurde die Arbeit, welche mir sehr zusagte, eingestellt. Zum Glück fand ich sehr bald neue **Arbeit als Schaueremann im Hafan von Leer**. Hier wurde das im Harz und Schwarzwald geschlagene Holz, teilweise als Bretter und Balken auf Schiffe verladen und nach England transportiert. Es gab Kollegen, die zweigten je einen Stander, d.h. die Menge, welche ein mittlerer Kran heben konnte, zum eigenen Gebrauch ab. Leider war diese Aktion nicht von Erfolg gekrönt. Die Überwachung von englischer Seite war zu stark. Die Folge war eine Verhandlung vor einem englischen Militärgericht.

Bei der Suche nach einer Arbeit, auf deren Basis ich meinen Lebensunterhalt und den meiner Familie bauen konnte, hatte ich doch noch Glück. Anfang **Februar 1947** besuchte mein Schwiegervater seine drei in Oldenburg /Osternburg wohnenden Schwestern. Hier las er in der Nord-Westzeitung, dass die **Oldenburger Polizei** Bewerber für den **mittleren Dienst** sucht. Telefonisch erhielt ich Kenntnis davon. Am nächsten Tag begab ich mich gleich zum Oldenburger Polizeiamt am Pferdemarkt. Als ich meine Bewerbungsunterlagen dort abgegeben hatte sagte man mir:

„Bleiben sie gleich hier, denn morgen ist der erste Prüfungstag. Ca. 200 Bewerbungen liegen bereits vor, wovon allerdings schon 100 wegen mangelhafter Bewerbungsunterlagen abgelehnt worden sind.“

Am 10. Februar 1947 trat ich mit geborgter Sportkleidung die Prüfung an. Nach der Sportprüfung folgten die bei Behörden üblichen Fächer an insgesamt vier Tagen je zwei Fächer. Nach einem Monat Wartezeit kam die Aufforderung zur persönlichen Vorstellung. Vor dem Personalbüro standen nun ca. 100 Mann in voller Erwartung auf einen günstigen Bescheid. Der Personalsachbearbeiter kam und sagte: „Ich rufe nun zehn Namen auf, und bitte die betreffenden Herren in das Personalbüro zu treten. Leider wurden uns nur zehn Planstellen bewilligt. Falls noch weitere Stellen bewilligt werden sollten, erhalten sie Nachricht.“ Ich war jedoch, Gott sei Dank, bei den Zehn zur Anstellung ausgesuchten dabei. Es folgte eine Untersuchung durch einen Polizeivertragsarzt.

Am **4. Mai 1947** trat ich meinen ***Dienst bei der Polizei in Oldenburg*** an. Zunächst erhielten wir die Uniform bei der Kleiderkammer, dann folgte die Vereidigung, und am nächsten Tage Abfahrt zur ***Polizeischule in Hannoversch-Münden***. Die Unterbringung in einer ehemaligen Kaserne war annehmbar, desgleichen die Verpflegung. Was mir zu schaffen machte, war die Trennung von meiner Familie, doch es musste einfach sein, und die Zeit bis Ende 1947 musste überstanden werden. Die größte Enttäuschung war, dass es keine Lehrmittel (Gesetzesbücher, Straßenverkehrsordnung, Betriebsordnung für Kraftfahrzeuge usw.) gab. Auf den Tischen im Klassenzimmer lagen mehrere Schreibhefte und ein Bleistift. Unser Lehrer war nach englischer Art ein Oberinspektor (heute

Hauptkommissar). Nach einer Einführung und Erklärung wegen der fehlenden Fachbücher begann der Unterricht durch einen Fachlehrer. Wichtige Sachen wurden im Schreibheft notiert. Die Notizen wurden am Nachmittag durchgearbeitet. In den folgenden Unterrichtsstunden wurde viel abgefragt und vom Lehrer näher erläutert. Diese Art des Unterrichts lag uns Schülern nicht, aber es ging nicht anders und wir hatten uns zu fügen. Wir befanden uns im Jahre 1947 und das Land Niedersachsen war arm. Erst im Monat August erhielten wir die ersten Lehrbücher. Jetzt konnten wir uns mit allen Fächern intensiv befassen und es zeigte sich, dass die anfängliche Lehrmethode auch etwas Gutes hatte. Bei den Lehrern herrschte die Meinung, dass die 4 (ausreichend) eine erstrebenswerte Note sei. Eine höhere Benotung gab es einfach nicht.

Ein Polizeioberrat war Schulleiter, welcher aber von einem englischen Polizeioffizier betreut (bewacht) wurde. Die englische Aufsicht sorgte dafür, dass keine vaterländischen Gedanken aufkamen. So wurde z.B. nach einer Formalausbildung (auch die gab es, obwohl alle Anwärter entlassene Soldaten waren) in einem Lied das Wort „Vaterland“ gesungen. SOFORT protestierte der englische Überwacher bei der Schulleitung, und das betreffende Lied wurde uns verboten. Nach einem Einspruch der Personalvertretung wurde die Formalausbildung ganz eingestellt und die Fachausbildung verstärkt. Jetzt wurden auch einige Fachbücher gekauft. Nach fünf Tagen Urlaub ging der Lehrbetrieb weiter. Vierzehn Tage vor dem Abschluss kam der Donnerschlag, im Unterricht wurde plötzlich Papier verteilt und die ersten Prüfungsarbeiten geschrieben.

Nach dem Abschluss der Prüfungsarbeiten wurden alle Schüler der Fachprüfung I nach Hannover zum angeblichen Arbeitseinsatz beim

Aufbau einer Exportmesse eingesetzt. Über Treppenfunk wurde bekannt, dass mit dem Einsatz der Polizeischüler die starken Diebstähle zumindest eingeschränkt wurden. Nach Beendigung des Einsatzes erfolgte die mündliche Prüfung. Alle Schüler erhielten, wie bereits angekündigt, die Note vier (ausreichend).

Am **1. Oktober 1947** begann der **Polizeidienst in Oldenburg**. Somit war ich am Ziel und hatte einen krisenfesten Beruf. Die Besoldung mit **180 Reichsmark** war allerdings, wegen meiner notgedrungenen, doppelten Haushaltsführung, mehr als gering. Leider war es mir aber auch nicht möglich meine Familie von Leer nach Oldenburg zu holen, da es aufgrund großer Aufnahme von Flüchtlingen (Vertriebenen) aus den Ostgebieten keinen Platz gab. Aber ich ging von dem alten Spruch aus: „Der Rock des Staates ist eng, aber warm.“ So blieb ich trotz aller Schwierigkeiten im Polizeidienst, obwohl ich bei einer Reederei mit meinem Seemaschinenpatent G-III eine Stelle als leitender Maschinist auf Trampfahrt antreten konnte. Trampfahrt bedeutete einen ständigen Wechsel des Einsatzortes, neun Monate Seefahrt, dann drei Monate Urlaub. Nach einer Besprechung mit meiner Frau blieb ich doch bei der Polizei. Alleine schon wegen des Familienlebens, denn so hatten die beiden Kinder, Elisabeth und meine **Tochter Rosemarie**, die am **27. November 1948** in **Heisfelde** zur Welt kam, wenigstens einmal in der Woche einen Tag mit dem Vater, Familientag.

Eine Änderung zum Guten trat erst im **Sommer 1950** ein. Die Handwerkerbaugesellschaft Oldenburg baute im **Ortsteil Kreyenbrück Wohnungen**. Klein und primitiv und ohne Bad, aber es bot uns die Gelegenheit zur Familienzusammenführung. Die Miete betrug 48 Deutsche Mark, wobei aber auch eine Mietvorauszahlung

von 1500 DM gefordert wurde. Gott sei Dank wurde meine beantragte Lohnvorauszahlung von 1500 DM bewilligt, und wir bekamen eine der Wohnungen.

Der **Umzug von Leer nach Oldenburg** erfolgte, und wir hatten unser Ziel erreicht, wenngleich auch die Rückzahlung der Lohnvorauszahlung schwierig war. Doch wir schafften es und mit der Zeit wurden auch die Wohnverhältnisse besser. Meine Frau gebar am **23. Februar 1953** noch ein weiteres Mädchen, unsere **Tochter Erika**. Mit dem langsam steigenden Gehalt war es uns möglich ein recht erträgliches Leben zu führen und unseren drei Kindern eine gute Grundlage für das Leben zu schaffen. So habe ich bis zu meinem 60. Lebensjahr den Polizeidienst in verschiedenen Sparten versehen und wurde am **31. Januar 1978** in den **Ruhestand** versetzt. Jetzt konnte ich mir mit meiner Frau auch endlich eine **Urlaubsreise** erlauben, und in den folgenden Jahren so einen schönen Teil von Europa sehen, da dann auch der berufliche Weg unserer drei Kinder gesichert war.

Mit der Festeinstellung im Polizeidienst hatte ich mein Ziel, Arbeit in einem Beruf, welcher die Sicherung des Familienunterhalts garantierte, erreicht. Die Besoldung war zwar nicht üppig, jedoch langte sie zu einem gutbürgerlichen Leben. Lange Jahre lebte ich mit meiner Frau, auch nach dem Auszug unserer Kinder, alleine in **Oldenburg Kreyenbrück**. Mit zunehmendem Alter sahen wir uns gezwungen in die Nähe unserer **Tochter Erika** ins **Rheinland** zu ziehen. Sie bereitete uns, auch mit der Unterstützung unserer beiden anderen **Töchter Rosemarie und Elisabeth**, einen gemütlichen Lebensabend. Sie kümmerten sich liebevoll um uns. Auch an den Enkeln und Urenkeln hatten wir viel Freude.

Das einzige, das unser Alter trübte war die schwere Erkrankung meiner **Frau Annaline**. Am **25. Mai 2013** wurde sie durch den **Tod** von ihrem sehr schweren Leiden erlöst.

-ENDE DER AUSFÜHRUNGEN-



Hochzeitsfoto von Annaline und Georg



Familienaufnahme zur Kommunion Tochter Rosemarie

Nachwort

In eigener Sache, beziehungsweise wie es dazu kam...

Die "Erinnerungen eines Zeitzeugen" entstanden aus der handschriftlichen Fassung meines Großvaters Georg Jarzombek. Er hatte mitbekommen das ich gerne schreibe, und auch bereits Kurzgeschichten veröffentlicht habe. So kam er auf die Idee sein Leben niederzuschreiben um es der Nachwelt zu hinterlassen.

Er gab mir den Text und die Fotos um daraus ein Buch zu machen. Das Manuskript bekam er, und konnte es auch lesen und noch vollständig überarbeiten, doch leider gab ihm der Himmel keine weitere Zeit um dieses fertige, gedruckte Buch in den Händen halten zu können. Ich hoffe dass es ihm gefällt, denn als gläubiger Christ wird er es "vom Himmel aus" betrachten.

Wenn ich meinen Großvater charakterisieren sollte, würde ich sagen, war er bis zu seinem Lebensende ein friedvoller Mann, mit festem Glauben, Humor, Witz und wachem Verstand.

Ein Kindskopf trotz alledem, denn kein Opa kann mehr "Pferd" sein, und auf allen Vieren wiehernd mit einem Kind auf dem Rücken durch die Wohnung galoppieren.

Er besaß Unmengen von Büchern und war belesener als jeder andere Mensch den ich kenne, geschichtlich gebildet, was vielleicht auch seine Titelwahl für dieses Buch "Erinnerungen eines Zeitzeugen" begründet.

Bis zuletzt besaß er einen kristallklaren Geist, der es ihm ermöglichte, selbst eine Woche bevor er starb, seine Erinnerungen zu überarbeiten.

Er verstarb in Dormagen am 26. Oktober 2016, fünfzehn Monate vor seinem hundertsten Geburtstag.

Zum Abschluss nehme ich mir die Freiheit, meine kleine Kurzgeschichte "Als die Kirschbäume blühten", die 2013 im Elbverlag in der Anthologie "Frühling im Herzen" erschienen ist, hinzuzufügen. Sie handelt in der Grundlage, mit ein wenig Eigeninterpretation und Phantasie meinerseits, vom Kennenlernen meiner Großeltern Annaline und Georg Jarzombek. (siehe auch S. 52 in diesem Buch)





Als die Kirschbäume blühten

Von Regina Pönnighaus (Rainbow – Bilder und Texte)

Jetzt saß er an ihrem Bett und hielt ihre Hand. Sie schlief, atmete ganz ruhig. Er streichelte sie sanft. Ihre Haut war noch genau so weich wie damals, nur war es ein anderer Ort und ein anderes Jahr. Eine frische Brise zog durch das offene Fenster und ließ die Gardine in den Raum segeln. Die Morgensonne schien in warmen Strahlen in das weiße Zimmer, und es schien ihm als sendete sie ihm Trost der Erinnerung. Sie gab ihm das gleiche Gefühl wie vor vielen Jahren. Das Brennen der Liebe im Herzen, die Unruhe, in Verbindung mit dieser Angst des Verlierens.

Er sah diese lange Straße, an der große blühende Kirschbäume standen. Die zarten rosa Blütenblättchen schwebten im Wind durch die Luft, und umspielten den jungen Mann, der zielstrebig in Richtung Marinehospital ging.

Frühling 43 in Malente, es war Krieg, und er auf dem Weg seinen Freund zu besuchen. Granaten hatten ihn getroffen und schwer verwundet. Es war ihm nicht leicht gefallen dorthin zu gehen, doch war es eine Selbstverständlichkeit gewesen. Und im Nachhinein:

Hätte er es nicht getan, welch himmlische Fügung wäre ihm verwehrt geblieben!

Die Tür des Krankenzimmers ging auf und eine junge Schwester trat ein. Sie eilte zum Nachttisch und stellte eine Schale mit Tabletten dort ab. „Wenn ihre Frau aufwacht, geben sie ihr die Tablette und ein wenig Wasser?“ Mit einem netten Lächeln drehte sie sich um und verschwand.

Sein Blick fiel zurück in ihr Gesicht und eine warme Woge trieb ihn in die Vergangenheit zurück. Eine Schwester. Ja. Eine wundervolle Krankenschwester war sie gewesen!

Als er so dagesessen und nach tröstenden Worten gesucht hatte, und um Aufheiterung bemüht gewesen war. Sie hatte es geschafft mit den richtigen Worten bei jedem Verwundeten ein Lächeln zu zaubern. Am Bett seines Freundes hatte sie sich ihm vorgestellt, seinen Besuch gelobt. Die Zeit war für einen Moment stehen geblieben als ihre Blicke miteinander verschmolzen. Der Himmel musste einen Engel ausgesandt haben der sie beide umtanzte! Sein Herz hatte gehüpft als er bei seinem nächsten Besuch erfuhr, dass sie sich bei seinem Freund sehr nach ihm erkundigt hatte. Aufgeregt war er zu ihr gegangen und hatte schüchtern um ein Treffen gebeten.

Ihre Wangen hatten sich gerötet und sie hatte verschämt zu Boden geblickt, ihm jedoch gesagt wann und wo.

Er schreckte aus seinen Gedanken hoch. Ein Hustenanfall überkam seine Liebste, ließ ihren Körper erbeben, so dass er erschrocken hochsprang um sie ein wenig aufzurichten. Als er verebbte behielt er sie liebevoll umarmt, mochte sie nicht lösen, diese Umarmung. Barg auch sie wieder ein wichtiges Stück des "Daran Denkens". Ihr Duft, ihr weiches Haar, Sie.

Und die Kirschblüten.

Der junge Mann, das junge Mädchen in einer Wolke aus schwebenden Blütenblättern. Sie hatten sich gleich am nächsten Morgen vor dem Schwesternwohnheim getroffen und auf der Bank unter den Kirschbäumen erste zarte Gespräche geführt. Ihre Liebe war gewachsen, und hinter Bäumen und Buschwerk hatten sie sich sogar geküsst. Doch wie es das Schicksal wollte, er musste fort. Der Kriegsdienst bei der Marine rief ihn auf See zurück.

Mein Gott! Er dachte an das letzte bittersüße Treffen. An den vorerst letzten gemeinsamen Gang in die vertraute, ein wenig abgeschiedene Natur. Die letzten schicksalhaften Berührungen und Zärtlichkeiten die sein restliches Leben so wunderbar bereichert hatten!

Sie hustete erneut, dann ließ er sie sacht auf das Kopfkissen zurücksinken. Selbst nahm er wieder auf dem Stuhl neben dem Bett Platz. Die Tränenseen in seinen Augen hatten sich ihre Wege über die Wangen gesucht, und er wischte sie mit seinem Taschentuch ab. Auf dem Krankenhausflur wurde es kurzfristig sehr laut, etwas musste sich ereignet haben. Es war ihm gleich.

Ja, Aufruhr hatte es damals auch gegeben! Vor allem innerhalb der Familien! Nein, es war nicht leicht gewesen! Die Vorwürfe von allen Seiten so etwas in diesen Zeiten, unter den Umständen, und vor einer Vermählung! Ja, es war für ihre erzkatholischen Familien ein kleines Drama!

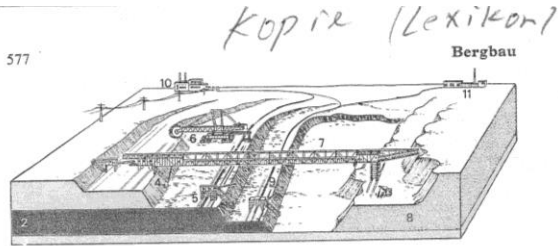
Er hatte die Nachricht wie ein Wunder empfunden, das der Himmel sie so segnete! Ein Kind! Für ihn stand die Sache fest: Sollte es auch noch so schwierig werden, er würde seine Annaline heiraten. Ja, und dank vieler wohl gesonnener Mitmenschen und Gottes Hilfe hatten sie sich das Ja-Wort gegeben. Er war damals direkt nach einem Einsatz in Finnland unter widrigen Umständen und Vorwänden zu seiner Liebe gereist. Noch in seiner Marineuniform war er mit ihr vor den Altar getreten, hatte zu ihr gestanden. Wunderschön hatte sie ausgesehen, in dem geliehenen weißen Kleid mit dem Blumenkranz. Es war ihm, als wäre es gestern gewesen, dass sie ihren Bund besiegelten.

Er hielt ihre Hand und streichelte sie. Die Sonne ließ einen hellen warmen Strahl auf ihre beiden faltigen Hände gleiten, und ein Blütenblättchen wehte vom Fenster auf die Decke. Plötzlich öffnete Annaline ihre Augen und sah ihn fragend an. „Sag´ blühen die Kirschen wieder?“

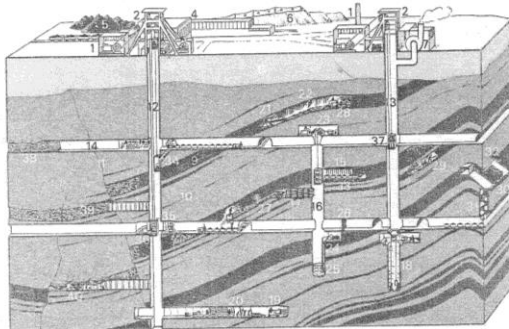


Zum Text S.12: Kopie aus einem Bergwerkslexikon

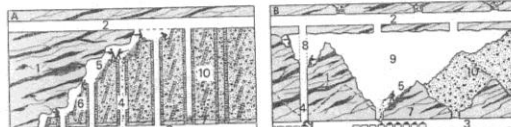
1.April 1938 Delbrückschächte (Steinkohlenschächte) der Preußischen Bergwerks und Hütten Aktiengesellschaft



Braunkohlentagebau: 1 Deckgebirge, 2 Braunkohlenflöz, 3 Grundgebirge, 4 Abraumbagger, 5 Kohlenbagger, 6 Schaufelradbagger, 7 Abraumförderbrücke, 8 Abraumhalde, 9 Grubenbahn, 10 Kraftwerk, 11 Brikettfabrik



Steinkohlenbergwerk: 1 Maschinenhaus, 2 Förderturm, 3 Hängebank, 4 Kohlenwasch- und Sortieranlage, 5 Kohlenhalde, 6 Abrauhobel, 7 Bewetterungsanlage, 8 Deckgebirge, 9 Kohlenflöz, 10 Zwischenmittel (taubes Gestein), 11 Verwerfung, 12 Haupt- oder Förderschacht, 13 Seilfahrt- und Wetterschacht, 14 Querschlag (Sohle), 15 Zwischensohle, 16 Blindschacht, 17 Richtstrecke, 18 Abteufen des Schachtes, 19 Streckenvortrieb mit Bohrwagen, 20 Streckenausbau, 21 Grund-, Abbau- und Förderstrecken, 22 Abbauraum, 23 Maschinenraum, 24 Pumpenkammer, 25 Schachtsumpf mit Wasserhaltung, 26 Wettertür, 27 Kohlenhobel, 28 Schrämmaschine, 29 Abbau mit Abba hammer, 30 Förderband, 31 Schachtwendel, 32 Strebbau mit schreitendem Ausbau und nachrückendem Versatz, 33 Förderzug, 34 Ladetasche, 35 Füllort mit Wagen- umlauf, 36 Förderkorb, 37 Seilfahrt (Mannschaftsaufzug), 38 alte vermauerte Stein- sohle, 39 versetztes Flöz, 40 zu Bruch gegangener Stollen



Erzbergbau: (A Firsten-, B Trichterbau): 1 Erzgänge, -linsen, -nester, 2 obere Gezeug- strecke (obere Sohle), 3 untere Gezeugstrecke (Fördersohle), 4 Sturzrolle, 5 Hauwerk, 6 Mauerausbau, 7 Bergfeste (stehengelassenes Erz und Gestein), 8 Trichter im Abbau, 9 abgebauter Trichter, 10 Bergeversatz