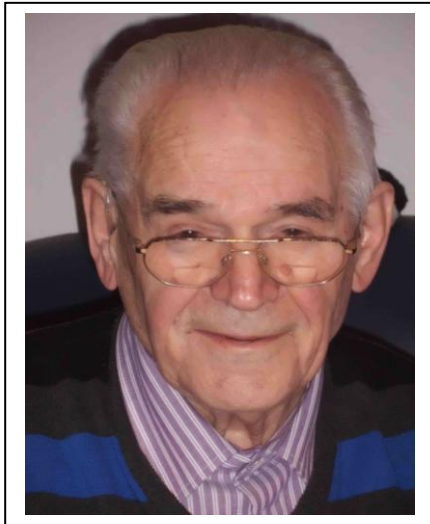


## Unsere Zeitzeugen berichten



Kurt Zimmer, Jahrgang 1920 – Teil 1

Am 01.11.1940 wurde ich zur 2. Marine-Abteilung nach Wilhelmshaven einberufen. Meine Grundausbildung begann 1941. Sie dauerte acht Wochen, und dann verlegte man mich nach Borkum, wo ich an den schweren Küstengeschützen ausgebildet wurde, die entlang der Küste getarnt aufgestellt waren. Auch leichte Flak (Fliegerabwehr-Kanonen) war dort in Stellung gebracht.

Eines Morgens beim Appell gab der Spieß bekannt, dass noch Männer für die leichte Flak gesucht würden. Ich meldete mich und ließ mich an der 2-cm-Flak ausbilden. Die Geschütze standen auf einem Bunker, in dem wir auch untergebracht waren. Es war ein sehr unangenehmer Geruch in diesem Bunker, denn er hatte keine Fenster, und es war dadurch immer feucht und miefig. Einer musste immer Wache schieben, alle zwei Stunden war Wachablösung.

Nach neun Monaten, also Ende 1941, kommandierte man mich und einige andere Kameraden ab nach Wilhelmshaven und untersuchte uns dort auf Tropentauglichkeit. Wir erhielten die blaue Marineuniform, und ein Offizier erklärte uns, dass wir nach Neapel in Marsch gesetzt würden. Dort sollten wir mit Schiffen, die mit Flak ausgerüstet waren, Nachschub für die deutschen Soldaten nach Afrika bringen. In Berlin hatten wir einen Zwischenaufenthalt. Überrascht hörten wir, dass wir uns bei der Bahnhofskommandantur zu melden hatten. Dort erfuhren wir, dass wir nicht weiter nach Neapel, sondern sofort nach Hamburg fahren und uns bei der 2. Marine Bordflak, Abteilung Nord, melden sollten. Später wurde mir erzählt, dass in der Zeit, in der wir unterwegs waren, ein Schiff in Neapel in die Luft geflogen war. Man nahm an, dass dies Sabotage war.

In Cuxhaven-Duhnen übten wir das Schießen (Anmerkung der Redaktion: Für das geübte Auge sind heute noch die Schützengräben sichtbar). Mit verschiedenen Flak-Geschützen schossen wir auf eine rotweiße Zielscheibe, die von einem Flugzeug über das Wattenmeer geflogen wurde. Nach der Übung in Cuxhaven-Duhnen bekam ich meinen ersten Einsatz auf einem Schiff, der „Harvesterhude“, die zwei Flak-Geschütze an Bord hatte. Das war ein Beuteschiff, das wir von den Franzosen übernommen hatten, als diese besiegt waren. Es hieß eigentlich anders, wurde aber

in „Harvesterhude“ umgetauft). In Nordenham luden wir Kohle und anderes Stückgut und fuhren dann durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal (Nord-Ostsee-Kanal) Richtung Norwegen, zunächst nach Kristiansand, dann weiter nach Bergen und Alesund. Als wir dort im Hafen lagen, griff uns ein feindliches Flugzeug an. Der Angriff wurde aber über unseren Köpfen hinweg von den stehenden Flak-Geschützen abgewehrt. In Narvik nahmen wir Erz auf, das wir von der Bordflak sicher nach Rotterdam begleiten sollten. Auf der Elbe bei Cuxhaven sammelten sich alle Schiffe (unbewaffnete Handelsschiffe: dänische, schwedische, finnische und bewaffnete deutsche Handelsschiffe), und im großen Geleitzug, begleitet von Vorpostenbooten, erreichten wir ohne Feindangriffe nach ca. 30 Stunden Rotterdam. Dort wurde das Erz entladen und weiter befördert ins Ruhrgebiet in die Waffenschmieden.

Mein nächstes Schiff war die „Bärenfels“ von der Hansa Reederei aus Bremen. Sie war mit vier Flak-Geschützen an Bord ausgerüstet. Die Reise ging wieder nach Norwegen in den Hafen von Bergen. Nach jeder längeren Reise mussten sich alle Männer in der Mannschaftsunterkunft im Hinterschiff zur Befehlsausgabe melden. Es war Waffenreinigung angesetzt, und die Wache wurde eingeteilt. Nach der Besprechung verließ ich die Mannschaftsunterkunft, ging zu meinem Geschützstand auf dem Vorschiff und begann mit der Geschützreinigung. Unser Einsatzleiter, Feldwebel Deutschewitz, kam auf den Geschützstand und sah mir beim Reinigen zu. Ich hatte das Geschütz gerade in seine Einzelteile zerlegt, als es plötzlich eine laute Explosion gab. Von der Mitte des Schiffes stieg eine riesige schwarze Rauchwolke auf, und das Schiff begann zu sinken. Der Feldwebel packte mich am Arm und schrie: „Zimmer, wir müssen von Bord springen!“ Die Geschützteile sind alle im Wasser verschwunden, und der Feldwebel ist gesprungen. Ich versuchte, eine andere Möglichkeit zu finden. Das Schiff legte sich Steuerbord zur Seite, und ich bin Backbordseite am Schiff ca. 6 – 7 m ins Wasser hinuntergeglitten. Eines der vielen kleinen Bote, die im Hafen umher fuhren, kam gerade vorbei. So wurde ich gerettet.

Meine Kameraden, die noch im Mannschaftsraum waren, konnten sich leider nicht retten, denn es hatte sich durch die Schräglage Decksladung vor die Ausgänge geschoben. Die Geretteten wurden in Bergen auf dem Stützpunkt der Bordflak untergebracht. Am nächsten Tag waren Taucher an der Unglücksstelle, um unsere Kameraden aus dem gesunkenen Schiff zu bergen. Ich musste helfen, die toten Kameraden zu identifizieren. Danach wurden ihnen die Erkennungsmarken abgenommen. In der Mitte des Schiffes kamen viele Zivilseeleute bei der Explosion ums Leben. Das hatte folgende Ursache: Die Explosion mittschiffs hatte das Schiff in zwei Teile gerissen. Durch das Eindringen des kalten Wassers explodierte der Dampfkessel. Da sich das Unglück kurz nach Einlaufen in den Hafen ereignete, befanden sich noch viele Zivil-Seeleute im Maschinenraum, weil sie dort nach dem Anlegen jedes Mal alles reinigen mussten. Unsere Kameraden wurden in Bergen beigesetzt. Über die eigentliche Ursache des Untergangs wurde noch gerätselt. War es eine Treibmine? War es Sabotage? Erst jetzt habe ich aus dem Internet erfahren, dass uns ein Kleinst-U-Boot eine Haftmine am Kiel unter Wasser angebracht hatte.

Meine geretteten Kameraden und ich reisten mit der Bahn zurück nach Hamburg über Oslo und Dänemark. Als der Zug auf einem deutschen Bahnhof hielt, stieg unser Kapitänleutnant zu. Er wusste, mit welchem Zug wir fuhren und traf uns in unserem Abteil. Wir berichteten ihm von dem Schiffsuntergang und erhielten sieben Tage Sonderurlaub.

Eine spätere Reise führte uns von Norwegen zurück nach Bremen. Das Schiff sollte wegen einer Reparatur längere Zeit im Hafen bleiben. Daher fuhren wir mit der Bahn in Richtung Hamburg, In unserem Zugabteil saß ein Bauer. Er unterhielt sich mit einem unserer Kameraden. Plötzlich öffnete er seinen Rucksack, holte ein Messer und eine dicke Mettwurst heraus und schnitt für jeden von uns eine dicke Scheibe ab. Daraufhin öffneten wir unseren Seesack, holten Schnaps heraus und reichten ihn herum. Jetzt war Stimmung im Abteil. Aus dem Nebenabteil luden wir noch drei Herren und eine Dame zu uns ein. Nun hatten wir Gelegenheit, unsere Marketenderware (Zigaretten, Schnaps, Schokolade usw. wurden uns nach jeder Reise zugeteilt) aufzubrauchen, denn an Bord war Trinken von Alkohol verboten. Aus Norwegen hatten wir uns kleine Fässer mit Heringen mitgebracht. Die Dame schaute immer auf die Fässer und wollte wissen, was darin sei. Ein Kamerad öffnete daraufhin sein Fass, nahm einen Hering heraus und gab ihn der Dame. Dank des Alkoholkonsums wurde es immer lebhafter in unserem Abteil. Als die Zugschaffnerin bemerkte, das bei uns im Abteil Stimmung war, gesellte sie sich zu uns. Von da an hat sie die Kelle zur Weiterfahrt an jedem Bahnhof nur noch aus dem Fenster gestreckt. Die Dame und die drei Herren aus dem anderen Abteil waren Musiker und sollten in Hamburg ein Konzert geben.

In Hamburg angekommen, schleppten wir unseren schweren Seesack samt Heringsfässer zu unserer Flakeinheit am Berliner Tor. Die Dienststelle händigte uns den Urlaubsschein für 14 Tage Heimaturlaub aus. Ich hatte mir vorgenommen, meine Eltern und meine Geschwister in Schlesien zu besuchen. Als ich am Bahnhof in Altona auf meinen Zug wartete, stellte sich ein Landser neben mich und schaute immer auf mein Heringsfass. Er wollte mir mein Fass abkaufen, denn er kam gerade aus Russland auf Heimaturlaub und konnte seiner Familie nichts mitbringen. Ich wusste, dass meine Eltern ein Schwein geschlachtet hatten. Warum also sollte ich mich mit dem Fass abschleppen. Ich hatte ja noch den schweren Koffer mit mehreren Flaschen Schnaps und Tabakwaren zu tragen. Also gab ich dem Landser die Heringe und nahm auch kein Geld dafür.

Meine Reise ging bis Kotzenau. Ich hatte Glück, denn am Bahnhof stand gerade ein Pferdefuhrwerk, das mich mit nach Parchau nehmen konnte. Ich hätte sonst mit dem schweren Koffern 7 km laufen müssen. Meine Eltern wohnten bei der Wassermühle, und dort wurde ich gleich von den Matschkowski-Mädels, die nebenan wohnten, begrüßt. Herr Matschkowski war im ersten Weltkrieg russischer Soldat, dann Kriegsgefangener in Deutschland, heiratete in Deutschland und blieb hier. Die Matschkowski-Mädels bestanden darauf, dass ich ihren frisch gebackenen Streuselkuchen probieren sollte. Das tat ich und traf daher erst eine Stunde später bei meinen Eltern und Geschwistern ein. Meine Mutter hatte mir eine Schlafstelle bei Frau Nossek, einer Nachbarin, besorgt, und beim Bürgermeister konnte ich mir meine Lebensmittel- und Raucherkarten abholen. Die 14 Tage Heimaturlaub vergingen wie im Flug, und es folgten etliche Wochen Dienst bei meiner Einheit in der Kaserne am Berliner Tor.

Mein nächster Einsatz sollte auf einem norwegischen Schiff sein, das für Deutschland in Dienst gestellt wurde. Mit einem Lkw fuhren wir im Hafen an Containern und Kirchenglocken vorbei. In den Containern lagerte das Eigentum von Hamburger Juden, das bei der Ausreise nicht mitgenommen werden durfte. Die Kirchenglocken sollten für Kanonen eingeschmolzen werden. Ein Kapitänleutnant begleitete uns zum Schiff und bat uns zu warten. Er wollte erst allein an Bord gehen

und mit dem norwegischen Kapitän sprechen und ihn fragen, ob wir das Schiff mit der Flak besetzen dürfen. Nach kurzer Zeit kam unser Kapitänleutnant zurück und sagte: „Wir fahren zur Kaserne zurück.“ Die Norweger wollten keine deutschen Soldaten an Bord haben. „Die schmeißen euch ja nachts über Bord“, bemerkte er.

Es war an einem sonnigen Tag im März 1943. Alles verlief bis in die Nacht ruhig. Ich hatte Nachtwache, und kurz vor 24 Uhr gab es einen lauten Krach. Ein Torpedo eines feindlichen Schnellboots hatte uns getroffen. Allerlei Gegenstände flogen durch die Luft. Ein Kamerad wollte noch schnell in die Kombüse, um etwas zu trinken zu holen, aber das Schiff sank so schnell unter uns weg, dass dies nicht mehr möglich war. Zum Glück trugen wir auf See immer aufblasbare Schwimmwesten, und das rettete uns das Leben. In den ersten Schrecksekunden merkten wir gar nicht, wie kalt das Wasser in der Nordsee war, aber nach etlichen Stunden empfanden wir das schon. Ein Minensuchboot rettete meine Kameraden und mich. Wir bekamen eine heiße Suppe, konnten uns aufwärmen und unsere Sachen trocknen. Es waren noch zwei weitere Schiffe unseres Geleitzuges getroffen worden, und zusammen mit anderen Schiffbrüchigen brachte uns das Minensuchboot nach Cuxhaven. Dann führen wir wieder nach Hamburg, wurden von der Flak-Abteilung neu eingekleidet und erhielten eine neue Ausrüstung.

Auf meinem nächsten Einsatz ging es wieder von Norwegen nach Rotterdam. Der Geleitzug war bereits in die Maas eingelaufen, als wir von feindlichen Flugzeugen angegriffen wurden. Eine Bombe traf unser Schiff und beschädigte die Reling. Das Leitwerk der Bombe riss ab und fiel an Deck des Schiffes. Die Bombe fiel führungslos in die Maas und explodierte zum Glück nicht. Ich stand zwei Meter davon entfernt. Wir meldeten der Dienststelle in Rotterdam den feindlichen Angriff. Als ich auf der Dienststelle war, kam ein Anruf aus Hamburg: „Kurt Zimmer soll sofort nach Hamburg kommen und sich dort auf der Schreibstube bei der Bordflak-Dienststelle melden. Dort angekommen, sagte man mir, ich solle mich für eine lange Bahnfahrt fertig machen. Die Reise ginge nach Südfrankreich ins Marineerholungsheim. Vier Wochen Erholung an der Atlantik-Küste wurden mir verordnet.

Um 22 Uhr fuhr mein Zug ab Hamburg über Rotterdam, Brüssel, Paris bis Nantes. Mit dem Bus ging es weiter nach St. Breverls. Es war spät, als ich im Erholungsheim ankam. Das Heim wurde von einem Feldwebel geführt. Ich meldete mich beim Hausmeister. Er wies mir meine Unterkunft zu. Gleich in der ersten Nacht gab es Fliegeralarm. Alle mussten in den naheliegenden Wald laufen, denn dort waren die Luftschutzbunker. Da es aber sehr dunkel war, konnte ich den Luftschutzbunker nicht finden. Ich hatte ja noch keine Ahnung, wo der Bunker sein könnte. Auf der Suche nach dem Luftschutzbunker kam ich an einem Bunker vorbei, der sich in einer Vertiefung befand und noch nicht bezugsfertig war. Eine schwere Flak schoss Dauerfeuer. Ich sprang in die Grube und stand bis zum Bauch im Wasser. Ich musste doch Schutz suchen und tastete mich in den Bunker hinein. Dort stellte ich fest, dass im Bunker auch das Wasser stand. Zum Glück standen eiserne Bettgestell herum. Ich kletterte auf eines der Gestelle und konnte mich auf diese Weise vom Wasser befreien. Am nächsten Tag zeigte mir ein Kamerad, wo sich der Mannschaftsbunker befand.

Es war Anfang April 1943, und es war schon warm, aber zum Baden noch zu kalt. Fliegeralarm hatten wir häufiger. In der Nähe waren U-Boot-Bunker (Atlantik-Küste, St. Nazaire), auf die es der Feind abgesehen hatte. Ich traf dort weitere Soldaten von

der Marine-Bordflak-Kompanie aus Hamburg, die auch zur Erholung in St. Breverls waren. Nach der Erholungskur meldeten wir uns in Hamburg zurück.

Ich bekam einen neuen Befehl: Ich sollte mich in Brunsbüttel beim Luftsperrzug melden. Dort erhielt ich eine Ausbildung für die Handhabung von Sperrballons und Fallschirmraketen. Alle Schiffe, die im Geleitzug in See stachen, wurden mit Sperrballons und Fallschirmraketen ausgerüstet. Der Sperrballon war an einer Motorseilwinde an Deck befestigt und konnte zur Abwehr von feindlichen Tieffliegern eingesetzt werden. Dem gleichen Zweck dienten die Fallschirmraketen. Diese explodierten in der Luft, es wickelte sich am Fallschirm ein ca. 100 m langes Stahlseil ab, das langsam herabsank und dann im Wasser verschwand. Das sollte die feindlichen Flugzeuge (Tiefflieger) abschrecken. Die Raketen haben wir erst bei Alarm abgefeuert. Das funktionierte ähnlich wie bei den Granatwerfern. Die Raketen befanden sich auf einem Gestell, wurden gezündet und flogen in die Luft. Unsere Aufgabe war es, ausländische Schiffe zu besetzen, die Ladung nach Deutschland oder nach Rotterdam brachten. Unsere Einsatzstellen waren Brunsbüttel und Cuxhaven. Unsere Reise ging immer an der Nordsee entlang nach Rotterdam und zurück nach Brunsbüttel. Feindliche Angriffe konnte ich immer abwehren und habe dadurch überlebt. Für meinen Einsatz erhielt ich das Eiserne Kreuz zweiter Klasse und das Blockadebrecher-Abzeichen.



Ich habe etliche Luftangriffe auf den Konvoi erlebt. Viermotorige Bomber und kleinere Flugzeuge mit Torpedos schossen auf den Konvoi der Schiffe. Bomben und Torpedos brachten in wenigen Minuten den ganzen Konvoi durcheinander. Riesige Wasserwände stiegen wegen der Bombardierung hoch und erschwerten die Sicht. Ich habe sinkende Schiffe mit eigenen Augen gesehen, es gab viele verwundete Kameraden. Kameraden, die gefallen waren, wurden auf dem Deck mit der Kriegsfahne bedeckt. Der Luftsperrzug hatte den Befehl, den Geleitzug von Brunsbüttel durch die Nordsee bis nach Rotterdam zu bringen und wieder zurück nach Brunsbüttel. Im Konvoi waren Schiffe aus Schweden, Dänemark, Norwegen, Finnland, die Erz nach Rotterdam brachten. Weil die nordischen Länder keine Kohle hatten, bekamen sie Kohle in Rotterdam, mit der sie dann zurück fuhren. Deutschland brauchte das Erz für die Rüstung, denn es war doch Krieg.

Im Sommer 1943 wurde die Flak-Kompanie am Berliner Tor in Hamburg bei Luftangriffen von Spreng- und Brandbomben vollkommen zerstört. Einen der Alarme habe ich selbst miterlebt, als ich auf einer Dienstreise war und um 23 Uhr mit der Bahn im Hauptbahnhof ankam. Alle Reisenden mussten sofort den Luftschutzraum unter dem Bahnhof aufsuchen. Nach einer kurzen Zeit kam ein Offizier in den

Luftschutzraum und forderte alle Wehrmachtsangehörigen auf, nach oben in die Bahnhofshalle zu gehen. Wir sollten dort Eisenbahnwagen aus dem Bahnhof schieben. Verursacht durch die Phosphor-Bomben brannte über uns das ganze Dach und drohte einzustürzen. Einige brennende Teile fielen schon herab. Aus den kleinen Ecktürmchen des Hauptbahnhofs loderten die Flammen wie Feuersäulen. Wegen der starken Rauchentwicklung konnte man kaum etwas sehen. Da habe ich mich davon gemacht und bin in Richtung Steindamm geflüchtet. Vom Steindamm aus beobachtete ich, wie von beiden Häuserfronten die Flammen zusammen schlugen. Ich suchte Schutz unter der Brücke rechts vom Hauptbahnhof gegenüber dem Hühnerposten-Postamt, bis der Alarm aufgehoben wurde. Meine Dienstreise war nun zu Ende. Es konnte kein Zug mehr fahren.

Am nächsten Tag sammelten sich Tausende ausgebombte Hamburger an der Moorweide. Dort wurden sie gepflegt, und von dort wurden sie auch weiter transportiert mit Lastkraftwagen. Auch ich erwischte einen Lkw, der mich nach Elmshorn brachte, so dass ich weiter nach Brunsbüttel fahren konnte. Ich erzählte meinen Kameraden auf der Dienststelle in Brunsbüttel, was ich in Hamburg erlebt hatte. Der Dienststellenleiter kam hinzu und verbot, weiter zu berichten. Beim Luftsperrzug wurde ich nicht mehr eingesetzt. Darüber war ich froh, denn das war das reinste Himmelfahrtskommando. Ich kam zurück zu meiner Stammkompanie zur Marine-Bordflak, die nach Marne in Schleswig-Holstein verlegt worden war. 1944 mussten Schützenlöcher auf dem Elbdeich ausgehoben werden: einen Meter tief, einen Meter breit. Für die Arbeit wurden Kriegsgefangene eingesetzt. Im November 1944 wurde ich wieder zur Bordflak kommandiert, und meine längste und letzte Fahrt nach Norwegen begann. Darüber berichte ich im zweiten Teil meiner Erinnerungen.

Bearbeitet von Ute Mielow-Weidmann