

*Dieses Buch ist dem Andenken des am 6. Februar 2008
verstorbenen Anton Staller, Orgelbauer aus Grafing,
seinen Bootskameraden auf U188 sowie allen
U-Boot-Fahrern seiner Zeit gewidmet.*

Im Gebäude einer ehemaligen Polizeikaserne in Bremen, nicht weit von der Deschimag-Werft entfernt, bezog ich zusammen mit zwei anderen Matrosen ein Zimmer. Unsere zweckmäßig einfach möblierte Unterkunft wirkte auf uns irgendwie anheimelnd. Auch wenn hier strenge militärische Ordnung herrschte, so strahlte die neue Umgebung für uns U-Boot-Fahrer irgendwie etwas Familiäres aus, weil in unserem Bereich die sogenannte U-Boot-Mutti regierte. Ihr richtiger Name ist mir entfallen, doch erfuhr ich schon an diesem Abend über sie, dass diese sehr streng wirkende ältere Frau im Ersten Weltkrieg ihren Mann verloren hatte. Dieser war Kommandant eines U-Bootes gewesen. Wohl auch deshalb betrachtete sie besonders uns U-Boot-Fahrer in dem Marineheim als ihre Jungs. Sie wusste, dass in der Deschimag AG Weser ein Boot auf uns als seine künftige Besatzung wartete.

Die Luftabwehr über dem Reichsgebiet war im Jahr 1942 noch so stark, dass nur selten Fliegeralarm gegeben wurde. Wenn in Bremen die Sirenen heulten, nahmen wir dies nicht allzu ernst. Allerdings mussten alle Insassen der ehemaligen Polizeikaserne abwechselnd in den umliegenden Kaffeeöstereien Feuerwache schieben, um eventuelle Brände sofort zu melden.

U 188 vom Typ IX C 40 war eines der großen U-Boote. Es war für Operationen mit großen Reichweiten entwickelt und trug als Letztes von fünf in der Werft in Auftrag gegebenen Booten die Baunummer 1028. Am 18. August 1941 war es auf Kiel gelegt worden, und schon am 31. März 1942 war sein Stapellauf erfolgt. Das Boot lag zwar schon in seinem Element, doch wurde immer noch rund um die Uhr an seiner Fertigstellung gearbeitet.

Während der folgenden Tage drückte ich zusammen mit anderen in einem Unterrichtsraum in Werftnähe die Schulbank, wurde anhand von Schautafeln durch Ingenieure der Werft mit der Raumaufteilung von U 188, seiner Ausstattung, seiner Bewaffnung und zahlreichen technischen Daten bekannt gemacht. Außerdem lernte ich die anderen Mitglieder der Besatzung kennen. Dabei stellte ich fest, dass es außer mir noch andere unerfahrene Neulinge gab, die wie ich selbst voller Hochachtung zu den erfahrenen »Alten« aufblickten. Nur sehr wenige von ihnen waren allerdings schon auf Booten desselben Typs gefahren. Wir spürten, dass sie uns hin und wieder mit forschenden Blicken musterten. Jedem von uns war klar, dass demnächst unser aller Leben vom Pflichtbewusstsein des Einzelnen, seiner Einsatzbereitschaft, seiner Kameradschaft und Hilfsbereitschaft und letztendlich auch von seinem Können abhängen würde. Bei allem eingedrillten Respekt vor den Vorgesetzten fühlten wir Neue uns vom ersten Augenblick an in die Bordkameradschaft aufgenommen. Ich nahm mir fest vor, die mir zugedachten Aufgaben an Bord stets äußerst gewissenhaft zu erfüllen.

Kapitänleutnant Lüdden, unser künftiger Kommandant, der Leitende Ingenieur – kurz LI – Oberleutnant Kießling und die beiden Wachoffiziere – wir sagten Wos – Leutnant Meenen und Leutnant Benetschik saßen hin und wieder bei uns im Unterricht. Dabei hatte ich den Eindruck, dass sie uns genau kennenlernen wollten, um unsere Aufmerksamkeit

und Aufnahmefähigkeit abschätzen zu können.

Vier Tage später saßen wir im Aufenthaltsraum in fröhlicher Runde zusammen. Dabei ergab es sich wie von selbst, dass die Unteroffiziere sich um Obersteuermann Heinrich Korn (wir wussten schon, dass er später an Bord als dritter Wachoffizier fungieren würde) gruppierten und wir Mannschaftsdienstgrade uns zusammenfanden. Ich glaube, wohl bei kaum einer anderen Waffengattung wurde auf Rangordnung, Disziplin und unbedingten Gehorsam so viel Wert gelegt wie bei uns. Sogar jetzt, wo wir so unbeschwert einige steife Groggs unserer U-Boot-Mutti genossen, waren die Rangunterschiede zwischen uns wie eine unsichtbare Glaswand zu spüren. Maschinenmaat Baumann saß gegenüber von Oberfunkmaat Schulz und berichtete über einige Tage, die er in München-Allach bei den Junkers-Werken verbracht hatte, um dort mit der Herstellung und Wirkungsweise der Junker-Luftverdichter, die er Jumbos nannte, vertraut gemacht zu werden: »Bei meiner letzten Fahrt mit Kaleu Merten fuhr ich zwar auch auf einem IX C 40-Boot, aber diesen mit Diesel betriebenen Pressluftheizer im E-Raum hat's damals noch nicht gegeben. Es ist schon erstaunlich, was unsere Ingenieure so alles erfinden. Mit diesem Jumbo soll man angeblich mehr Pressluft in die Flaschen bringen, als nötig ist.« Wir alle hörten gespannt zu. Oberfunkmaat Schulz entgegnete: »Nun gib bloß nicht so an, Gottlieb. Die Tommys schlafen auch nicht. Hab' gehört, dass sie jetzt Geräte entwickelt haben, mit denen sie uns auf viel größere Entfernungen orten können. Hoffentlich ist das nur ein Gerücht. Umso beruhigender ist, wenn wir jetzt angeblich nicht nur zum Tauchen und Auftauchen immer genügend Pressluft haben.« Er blickte in die Runde. »Dann brauchen wir unsere Ausscheidungen nicht mehr per Hand aus dem WC zu pumpen. Unten duftet unsere Notdurft nach wie vor aus den Kübeln, weil vielen die Angst die Därme entleert.« Geradezu wieherndes Gelächter übertönte das folgende Wortgeplänkel. Die U-Boot-Mutti betrat lächelnd den Raum, und ich sah, wie sie dem direkt neben der Tür sitzenden Matrosen Helmut Heinze aus Leipzig ein Schifferklavier auf den Schoß legte. »Nun zeig mal, was du kannst, Helmut! Ich möchte alle singen hören, dann kommt ihr auf andere Gedanken!«

Nach dem Frühstück marschierten wir singend aufs Werksgelände der Deschimag, und ich ging mit einigen anderen Neuen zum ersten Mal an Bord unseres Bootes. Natürlich war ich durch zahlreiche Schilderungen auf die unglaubliche Enge im Bootsinneren vorbereitet, doch als ich nun hinter einem Werksingenieur erstmals durch das Turmluk kletterte, beschlich mich ein banges Gefühl.

Bei der sogenannten Baubelehrung während der vergangenen Woche hatte ich Landratte aus dem bayerischen Voralpenland gelernt, wie dieses Boot unterteilt war. Im Heckraum standen zwei Neunzylinder-Dieselmotoren, je einer an Backbord und Steuerbord, von denen jeder zweitausend PS leistete. Damit konnte das Boot über Wasser bei voller Leistung eine Geschwindigkeit von 18 Seemeilen erreichen. Der E-Raum befand sich direkt vor dem Dieselraum und war durch ein druckfestes Luk von diesem getrennt. Als wir ihn betraten, verwirrte uns die Vielzahl von Rohren, Hebeln und Messgeräten, die rechts, links und an der niedrigen Decke angebracht waren. Ich war so beeindruckt, dass

ich den Ausführungen des Deschimag-Vertreters kaum noch folgen konnte. Er deutete auf den Luftverdichter neben einer der E-Maschinen und erklärte dessen Wirkungsweise. »Hoffentlich funktioniert dieses Gerät so gut, wie die Junkers-Werke behaupten«, hörte ich ihn. Der grauhaarige Mann stand halb nach vorn gebeugt direkt vor mir, und ich sah ein feines Lächeln auf seinem abgehärmten, schmalen Gesicht: »Jungs, wenn dieser Kasten tut, was er soll, dann habt ihr wirklich eine große Sorge weniger und immer genügend Pressluft zum Auftauchen und für alles andere verfügbar.«

Jetzt deutete er mit der freien Hand auf die beiden Elektromotoren: »Diese E-Maschinen sind zum einen Stromgeber und laden die Batterien vorne unter dem Bugraum auf, zum anderen sind sie bei Überwasserfahrt mit dieser Kupplung zwischen dem E-Raum und dem Dieselraum mit den Dieseln verbunden. Unter Wasser sind sie Stromnehmer aus den Batterien und leisten jeweils fünfhundert PS. Damit kann unser Boot unter Wasser eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Seemeilen erreichen. Dies allerdings nur etwa zwei Stunden lang. Bei der langsamen Schleichfahrt und dem damit verbundenen geringeren Stromverbrauch halten wir wesentlich länger durch. Sie werden noch früh genug all die Tricks kennenlernen, die dann zum Sparen der nur beschränkt verfügbaren Atemluft notwendig werden.«

Wir bestaunten noch die Torpedorohre und maßen einander mit den Augen, als wir die schmalen und engen Kojen, die sogenannten Klappen, für die Mannschaft in Bug- und Heckraum begutachteten. Wir wussten schon, dass auf Feindfahrt, wenn über und unter den Klappen Torpedos gelagert wurden, der Raum zum Liegen so eng sein würde, dass jeder sich erst auf den schmalen Längsgang herauszwängen musste, wenn er sich umdrehen wollte. Wir Mannschaftsdienstgrade mussten uns aus Platzmangel jeweils eine Klappe teilen und konnten sie nur benutzen, wenn der Klappenpartner Dienst hatte und man selbst der Freiwache angehörte. Außerdem war uns bekannt, dass wir bei den kommenden Übungsfahrten zum Schlafen einen Hafen anlaufen würden. Auf Feindfahrten konnte uns solcher Luxus dann natürlich nicht mehr geboten werden.

Als wir nach der Bootsbesichtigung durch das zentrale Luk auf der schmalen Stahlleiter zum Turmluk hinaufkletterten, waren alle nachdenklich und schweigsam geworden. So eng hatte sich keiner von uns den Innenraum des Bootes vorgestellt, das wegen seiner Größe und Reichweite im Marinejargon immerhin als »Seekuh« bezeichnet wurde.

Während der folgenden Tage wurden wir als künftige Brückenwache von Ingenieuren der Werft in der Wirkungsweise und Handhabung der Tiefenruder unterwiesen, denn beim Alarmtauchen gehörte auch die Bedienung dieser Ruder zu unseren Aufgaben.

Die Zeit der Baubelehrung in Bremen verging rasch. Am 5. August 1942 wurde das Boot bei einer Indienststellungsfeier der Deutschen Kriegsmarine übergeben. Es waren einige hohe Marineoffiziere zugegen, und ausgerechnet ich war mit dem Matrosenobergefreiten Willi Pollner ausgewählt worden, die Reichskriegsflagge am sogenannten Wintergarten, wie die kleine Plattform hinter dem Turm hieß, zu hissen. Gegen Mittag hatte unsere U-Boot-Mutti in einem nahe bei der Werft gelegenen Lokal für uns Besatzungsmitglieder ein Abschiedsessen organisiert, bei dem auch die Ehefrauen von

Kaleu Lüdden und unserem LI Kießling zugegen waren. Die beiden durften das Boot jedoch nicht betreten, denn nach altem Aberglauben bringen Frauen an Bord eines U-Bootes Unglück.

Am frühen Nachmittag schlüpfen wir in unsere U-Boot-Päckchen, die zweckmäßige Bordbekleidung. Als Brückenwache bekam ich drei graugrüne Overalls als Arbeitszeug, eine blaue Schiffchenmütze, eine lange graue Lederjacke, Ölzeug für schlechtes Wetter, zwei blaue Pullover, gestrickte blaue Unterwäsche, Gummistiefel, mit Filz ausgelegte Lederstiefel mit rutschfester Sohle und dicke Lederhandschuhe. Mit den anderen Angehörigen der Freiwache stand ich auf dem Vordeck angetreten, als unser Boot das Werksgelände verließ. Später glitten wir wesenabwärts, durften uns an Deck aufhalten und dabei den Sonnenschein und die frische Luft genießen.

Kaleu Lüdden, Wachoffizier Meenen und die drei zu seiner Brückenwache gehörenden Männer befanden sich selbstverständlich auf dem Turm, und ich sah, dass ihre Gläser viel länger auf das beiderseits vorbeiziehende Land gerichtet waren, als dass sie den Himmel absuchten. Im August 1942 konnten wir uns vor feindlichen Fliegerangriffen in der Heimat noch sicher fühlen.

Bald schon zogen an Backbord Nordenham und dann an Steuerbord Bremerhaven vorüber, beide entglitten achteraus unseren Blicken. Die Dieselmotoren brummten kraftvoll gleichmäßig, als wir die Wesermündung hinter uns ließen, kurz durch die Nordsee pflügten und dann in langsamer Fahrt in das spiegelglatte Wasser des Nord-Ostsee-Kanals fuhren. Hier wurde ich mit einigen anderen zum Kartoffelschälen beordert, doch dabei durften wir uns weiterhin an Deck aufhalten. Wir saßen im Schneidersitz um unseren großen »Küchenpott« und betrachteten dabei die friedliche grüne Landschaft Schleswig-Holsteins. Von beiden Ufern winkten uns immer wieder Menschen zu, und als wir zurückwinkten, fühlten wir uns wie die jungen Helden und Retter des deutschen Volkes, als die uns U-Boot-Fahrer die Reichspropaganda hinstellte.

Am Abend machte unser Boot im Kriegshafen von Kiel fest. Ab diesem 5. August 1942 gehörten wir zur vierten U-Flottille in Stettin, zur AGru (Ausbildungsgruppe) Front. Die Nacht verbrachten wir in einer Marinekaserne, und schon am nächsten Morgen liefen wir aus zu unserer ersten Übungsfahrt in die Ostsee. Keinem an Bord konnte dabei verborgen bleiben, dass zwei fremde Offiziere zugestiegen waren. Wir hatten noch keine Übungstorpedos an Bord, deshalb hatte ich als Angehöriger der Freiwache genügend Platz, um im Bugraum mit unter dem Kopf verschränkten Armen auf der Klappe zu liegen. Erst in vier Stunden sollte ich mit Obersteuermann Korn, der als fronterfahrener U-Boot-Fahrer auf U 188 als dritter Wachoffizier fungierte, einem Bootsmaat und einem weiteren Matrosengefreiten meine erste Übungswache antreten. Matrosengefreiter Karl Bauer zwängte sich an meiner Klappe vorbei durch den Gang und bemerkte dabei grinsend: »Mann, Toni, ohne Torpedos finde ich es hier fast gemütlich. Nur die Luft ist gewöhnungsbedürftig. Ich muss schnell mal in den Heckraum, um dort unser Erleichterungsbüro zu testen, so lange das winzige Klo noch nicht überfrequentiert ist.«

In diesem Augenblick klang eine laute Stimme aus der Bordsprechanlage: »Hier spricht

Kaleu Lüdden.« Seine nun folgenden Worte prägten sich so tief in mein Gedächtnis, dass ich sie fast wörtlich wiedergeben kann: »Wie Sie alle wissen, sind die Küsten der Ostsee deutsch, in deutscher Hand oder gehören zum neutralen Schweden oder zu dem mit uns verbündeten Finnland. Leningrad ist von unseren Kameraden der Marine stark vermint und zudem so gut bewacht, dass es unwahrscheinlich ist, hier einem russischen Kriegsschiff zu begegnen. Die Ostsee wird also unser Übungsgebiet sein, auch wenn ihre Tiefe für unsere Zwecke zu wünschen übrig lässt. Wir können jedoch hier unsere Zeit nicht unbegrenzt zubringen. Jeder unnötige Übungstag ist einer zu viel, denn wir fehlen an der Front. Wann dieses neue Boot und wir als seine Besatzung zu einer kampftauglichen Einheit verschmolzen und allen nur erdenklichen Anforderungen für den Ernstfall gewachsen sein werden, habe nicht ich alleine zu entscheiden. Führer, Volk und Vaterland erwarten jedoch, dass dies so früh wie nur irgend möglich der Fall ist, denn nur wir U-Boot-Fahrer können verhindern, dass aus den USA ungeheure Mengen an Kriegsmaterial nach England und zu seinen Verbündeten gelangen können. Von uns erwartet man deshalb jetzt schon vollen persönlichen Einsatz! Wir werden jetzt erstmals mit unserem neuen Boot tauchen!«

Es wurde ungewohnt still um uns herum, das Dröhnen der Dieselmotoren im Heckraum verstummte. Karl Bauer musste seine Visite im WC zwangsläufig verschieben und stand jetzt genauso angespannt wie ich im Längsgang. Trotz der fahlen, grün-bläulichen Notbeleuchtung zur Stromersparnis beim Tauchen fühlte ich die belustigten Blicke von einigen der Alten aus dem noch unbestückten Torpedoraum auf uns gerichtet und glaubte über mir das Gurgeln und Plätschern zu hören, als das Wasser durch die geöffneten Ventile über meinem Kopf in die ansonsten mit Luft gefüllten Zellen strömte, auf denen das Boot in aufgetauchtem Zustand schwamm. »Untertriebszelle ausblasen! Untertriebsventil schließen!!« Dabei hatte ich ein Gefühl wie in einem schnell abwärts schwebenden Lift.

Beim Auftauchen nach einer knappen halben Stunde hörte ich erstmals das zischende, pfeifende Geräusch, mit der die Pressluft kraftvoll in die Tauchzellen gedrückt wurde, um das Wasser wieder zu entfernen. Das Boot wurde leichter, und ich fühlte, wie wir nach oben schwebten, und hörte, wie sich »die Alten« über diesen ersten Tauchgang amüsierten: »Der Alte« – damit war Kaleu Lüdden gemeint – »hat doch das Boot ohne Fahrt und ohne Tiefenruder senkrecht nach unten gebracht.« Nun wandte sich einer von ihnen direkt an mich, Karl Bauer und einige andere der Neuen: »Nun guckt doch nicht so dämlich aus der Wäsche! Das war doch eben sanfter als in einem Lift. Alarmtauchen wird ganz anders! Da schrillen alle Glocken, und wir gehen steil über den Bug und mit voller Fahrt in die Tiefe. Sollten wir einmal über Wasser überrascht und angegriffen werden, dann müssen wir doch schnell verschwinden.«

Einige Minuten später kam der Maschinengefreite Hausmann aus dem Dieselraum zu uns nach vorn und rief anscheinend belustigt: »Habt ihr hier nicht mitgekriegt, dass wir im Dieselraum Wassereinbruch hatten? Einer dieser fremden Offiziere muss klammheimlich ein Druckventil gelockert haben. Das kann doch durch den Außendruck beim Detonieren von Wasserbomben vorkommen. Unser Gastoffizier schien sehr zufrieden, als er vom E-Raum aus zusah, wie rasch Maschinenmaat Herbert Wolf die Sache in den Griff bekam.