



Als im Jahre 1938 Schnellboote der Kriegsmarine am Deutschen Eck festmachten, um für das Kriegshandwerk zur See zu werben, ließen sich auch fünf Horchheimer Jungen anheuern. Einer von ihnen hat die Weltmeere im U-Boot durchkreuzt. Hans Surmann berichtet.

Im U-Boot durch die Weltmeere

„Schlacht im Atlantik“ – das waren die Operationen der deutschen Seestreitkräfte von 1939-45, die sich vor allem gegen die Versorgungswege der Alliierten richteten. In der Strategie des OKM (Oberkommando der Kriegsmarine) spielten die U-Boote eine entscheidende Rolle. Viele Horchheimer Jungen meldeten sich freiwillig zur Marine. An Bord von U 559 erlebte der Horchheimer Hans Surmann den Seekrieg.

Für Führer, Volk und Vaterland

1938, an einem Sommerwochenende: „Flottenbesuch“ in Koblenz. Schnellboote der deutschen Marine machen am Deutschen Eck fest. Eine der vielen Werbeaktionen, die den Ausbau der Kriegsflotte begleiteten. Mit Prospekten, Informationen, Probefahrten, Bewirtung und den üblichen kernigen „Führer, Volk und Vaterland-Parolen“ ködert man Landratten für den Militärdienst zur See. Erfolg: Zahlreiche „Schängel“

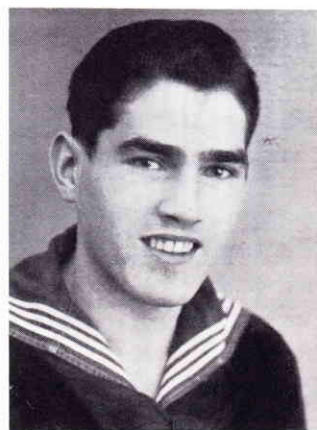
lassen sich anheuern, aus Horchheim unter anderen Hans Seyl, Hugo Seyl, Ernst Hoffmann, Ewald Zipp – und Hans Surmann.

U-tauglich

Sein Traum war der vieler anderer: ein Posten auf einem der Renommier-Pötte „Tiepitz“, „Gneisenau“ oder „Prinz Eugen“. Die Laufbahn begann ganz prosaisch: 3tägiger Eignungslehrgang in Wiesbaden, 3monatige Grundausbildung in Buxtehude. Auch das Ergebnis der abschließenden Tauglichkeitsprüfung war desillusionierend: „U-tauglich“. Das hieß: ULD – U-Boot-Lehrdivision, 21. Schulflottille. Die „Kaserne“ der rund 2500 zukünftigen U-Boot-Fahrer: das umfunktionierte KdF-Schiff „Robert Ley“. „Eine hervorragende Unterkunft“, urteilt H. Surmann. „2-Bett-Zimmer mit Radio, Freizeiteinrichtungen wie Kino, Theater mit wechselndem Künstlerprogramm.“ Die Ausbildung war hart und umfaßte alle möglichen Situationen

bis hin zum Verhaltenstraining beim „Absaufen“.

Operationsgebiet Neufundland



Unter Wasser um die Welt. U-Boot-Fahrer Hans Surmann während des Krieges.

März 1941: U 559 läuft von Kiel zur Feindfahrt aus. Zwischenstopp im riesigen U-Boot-Bunker in Bergen (Norwegen). Vollgestopft mit Munition, Treibstoff und Ver-

pflung („teilweise schliefen wir auf Torpedos“) geht es zum Operationsgebiet vor Neufundland. „Zwischen Island und den Färöer-Inseln trafen wir einen Einzelgänger, einen kanadischen 18000-BRT-Frachter. Ohne Geleitschutz hatte er keine Chance“, berichtet der ehemalige Maschinist, der an der E-Maschine und an einem Torpedorohr stand. Die Gesamtabschußquote seines Bootes beziffert er auf rund 80000 BRT, dazu ein kanadisches „Sunderland“-Flugzeug. „Zwei Besatzungsmitglieder fischten wir aus den Trümmern.“ Teilweise wurde U 559 auch vor Ostafrika eingesetzt, zur Störung des Nachschubs für die alliierte Nordafrikafont. Neben dem harten Einsatz gab es Gelegenheit zur Äquatortaufe und zum Schildkrötenfischen. Nach diesen „Ausflügen“ in tropische Gewässer operierte U 559 im Europäischen Nordmeer gegen amerikanische Konvois mit dem Zielhafen Murmansk.

Dr. Oetkers Puddingboot

Eine Fahrt dauerte meist 3 Monate. Die Versorgung auf hoher See erfolgte durch ein Verpflegungsschiff. „Einmal war unser ‚Mutter-schiff‘ überfällig“, erinnert sich der heute 51jährige EVM-Kassierer. „Neben den Treibstoff- und Munitionsvorräten gingen uns damals auch die Nahrungsmittel aus – bis auf Puddingpulver und Dosen-



Bei 120 m Tiefe Dichtungsbolzen weggefliegen. Dennoch: Hans Surmann kam wieder heil zurück.

milch. Tagelang gab es morgens, mittags und abends Pudding in allen Variationen.“ Mit gedrosselter Maschine schlief sich „Dr. Oetkers Puddingboot“

in den Heimathafen St. Nazaire im Mündungsschlauch der Loire. Kritische Situationen bescherte der Kriegsaltag den Männern in ihrem stählernen Sarg am laufenden Band. Die Bekämpfung der gegnerischen Geleitzüge entwickelte sich mit zunehmender Kriegsdauer zu einem höchst gefährlichen Lotteriespiel. „Da hieß es: Auftauchen – Abschluß – und sofort wieder wegtuchen, um aus dem Wirkungsbereich der Wasserbomben zu kommen. Selbst in großer Entfernung waren die Detonationen noch schmerzhaft spürbar.“ „Bei einem dieser Blitz-Tauch-Manöver flog uns auf 120m Tiefe ein Dichtungsbolzen am Heck heraus: Wassereintritt, höchste Alarmstufe.

Mit 3 Handlenzpumpen konnten wir gerade verhindern, daß unser Kahn achterlastig wurde. Das wäre das Ende gewesen.“ Das Ende für U 559 kam bei einer Neufundlandfahrt im Mittelatlantik, 1943, im Jahr des großen U-Boot-Sterbens, als nicht weniger als 287 U-Boote verlorengingen – eine Folge der Verwendung der Radarortung durch die Alliierten. Hans Surmann befand sich damals in Wesermünde bei einem Maatenlehrgang.

Irrfahrt nach Pillau

Nach Abschluß dieses Lehrgangs war Unteroffizier Surmann einige Zeit als Ausbilder tätig, bis er auf U 3001

abkommandiert wurde. Das Schnorchelboot gehörte zum Typ 21 und erreichte eine Tauchtiefe von 400m. Die neue, als „Geheimwaffe“ bezeichnete Serie zeigte noch Kinderkrankheiten. 1944 mußte U 3001 mit einem Defekt zurück auf die Werft: Heimaturlaub für die Besatzung. Nach 7 Tagen: telegrafische Rückbeorderung. Für Hans Surmann begann eine lange Odyssee: Verspätete Zustellung des Rückkehrbefehls – Fahrt mit dem Jeep bis Köln – Schnellzug bis Bremen – Boot bereits ausgelaufen, Ziel: Pillau – Nachricht in Pillau: U 3001 verschollen – Weiterfahrt nach Tilsit – russische Angriffe, Räumung der Stadt – Flucht nach Elbing – von hier

nach Hamburg (zu Fuß) – Sammellager – „Heimreise“ im Güterzug über Wuppertal nach Koblenz. (26. 5. 45) Nach rund 30 Jahren hat der mit U-Boot-Abzeichen, Frontspange und EK II ausgezeichnete U-Boot-Fahrer Distanz zu diesen turbulenten Ereignissen gewonnen. Anfangs fühlte er sich von der weit verbreiteten Kriegsbegeisterung mitgerissen. Jungvolk- und HJ-Erziehung zeigten schließlich ihre Wirkung. Die Kriegswirklichkeit reduzierte diesen „Führer- und Vaterlandsglauben“ auf das normale menschliche Niveau, auf den Wunsch: „Hoffentlich komme ich hier gut heraus.“ ●

H.J. Leichum

Elegante Lederbekleidung

Lederhandtaschen und -koffer in reicher Auswahl für Damen und Herren bei



- Erstklassige Qualität - Beste Verarbeitung -

Leder-Geis

KOBLENZ - Bahnhofstraße 5 - Telefon 33626
u. Fußgängerpassage unter dem Zentralplatz

Fachgeschäft für Textilwaren – Seit über 90 Jahren im Gespräch

PRÜMM

KOBLENZ

Das Haus mit der persönlichen Bedienung
Am Plan 30, Ecke Gördenstraße und An der Liebfrauenkirche 9



Getränke-
Vertriebsgesell-
schaft

**Rhodius & Co.
KG., Burgbrohl**

Niederlassung
Mülheim b. Koblenz
Depot -
Ruf Koblenz 80942

Walter Wahrig

Goldschmiedemeister
vorm. UHREN KÖRBER

Goldwaren
Brillantschmuck
Uhren
eigene Werkstatt

54 KOBLENZ - LÖHRSTRASSE 60 - TEL. (0261) 3 38 26