

Hitlers Piraterie. Schiff 24 und die Erinnerungen steirischer Marinesoldaten während des Zweiten Weltkrieges

Von Michael Egger

Der folgende Artikel widmet sich einem bis dato vergessenen Thema der österreichischen Zeitgeschichte: der Geschichte der aus dem österreichischen Gebiet stammenden deutschen Marinesoldaten während des Zweiten Weltkrieges. Eingebunden wird in diese Thematik die Geschichte des Schiffs 24, eines als Fischdampfer unter fremder Flagge getarnten Marineschiffs, auf dem der Steirer Stefan Egger diente. Nach einer kurzen Einführung zu Eckdaten der Deutschen Kriegsmarine dienen Erinnerungen ehemaliger Marinesoldaten aus dem Oral-History-Archiv Graz als Zeitzeugenberichte jener Zeit. Danach folgt eine detaillierte Schilderung der Geschichte des Schiffs 24.

Die deutsche Reichsmarine (seit 1936 Kriegsmarine) baute bereits seit den 1920er Jahren an neuen, leistungsfähigen Schiffen. Mit dem Kriegsausbruch 1939 verfügte Hitler daher über eine stattliche Auswahl an Kriegsschiffen, die von Ingenieuren und Technikern immerzu verbessert, erweitert und verstärkt wurden. Genannt seien im Kriegesverlauf die anfänglich erfolgreiche U-Bootwaffe („Wolfsrudel“) und der Bau von zahlreichen Schlachtschiffen, deren Höhepunkt die Fertigstellung der Bismark und deren Schwesterschiff Tirpitz mit 42.000 BRT war.¹ Insgesamt allerdings hatte die deutsche Kriegsmarine nach den anfänglichen Erfolgen der U-Boote wenige siegreiche Gefechte auf See für sich verbuchen können. Nachdem die Alliierten den Enigma-Code, mit dem verschlüsselte Nachrichten von den U-Booten versandt wurden, entschlüsselten, war es rasch mit den Versenkungen von feindlichen alliierten Schiffen vorbei. Von 1170 gebauten deutschen U-Booten gingen 784 im Atlantik von 1939 bis 1945 unter.² Gegen Ende des Krieges dienten zahlreiche

¹ Eine gute Zusammenfassung der Geschichte der deutschen Kriegsmarine bietet: Cajus BEKKER, Die deutsche Kriegsmarine 1939–1945, Augsburg 1991.

² Eduard P. VON DER PROTEN, Die deutsche Kriegsmarine im 2. Weltkrieg, Stuttgart 1988, 5. Auflage. 286.

Kriegsschiffe in der Ostsee als Transporter für Flüchtlinge und Soldaten. Bekker schrieb dazu: „Was die geschlagene Marine hier leistete, wird unvergessen bleiben.“³ 1,5 Millionen Flüchtlinge brachte die Marine über die Ostsee von Ostpreußen aus in den sicheren Westen.⁴ Zu den zwei deutschen U-Booten des Zweiten Weltkrieges, die man 1987 noch besichtigen konnte, schrieben Breyer und Koop: „Jährlich werden sie von tausenden Touristen besichtigt, aber ihr Interesse gilt ausschließlich den Booten. Von den Männern, die auf ihnen und vielen andere fuhren, kämpften, litten und starben, spricht kaum jemand mehr ...“⁵ 24 Jahre später, 2011, sprachen noch immer wenige (offiziell) von den Männern – es gab keine Frauen an Bord – der Marine. Der folgende Beitrag soll hierfür ein Zeichen setzen und ein Beginn des „Darüber-Sprechens“ sein.

Angefangen hatte alles mit dem Großvater des Autors, Stefan Egger.⁶ Er war Marinesoldat auf dem erwähnten, als Fischdampfer fahrenden, Schiff 24. In seinem Nachlass fand sich ein „Kriegstagebuch“ des Schiffes, das neben Briefen Eggers und Interviews mit ehemaligen steirischen Marinesoldaten aus dem Oral-History-Archiv Graz⁷ die hauptsächlich verwendete Quelle dieses Beitrags darstellt. Themen wie die Freiwilligkeit, die Ausbildung, der Heldenmythos und die Wahrnehmung dieser „Helden auf See“ sollen ein wenig Licht in die dunkle Geschichte der österreichischen Marinesoldaten bringen.

Ein wichtiger Ansatzpunkt für die Rekonstruktion der Geschichte der österreichischen (sowie deutschen) Marinesoldaten nach dem „Anschluss“ im März 1938 lag in ihrer bereits eingangs erwähnten Freiwilligkeit. Die deutsche Propagandamaschinerie setzte auf die Heldenbilder der Marinesoldaten, speziell auf die „leisen Jäger“: die U-Bootsmannschaften. Im März 1939 war der Krieg noch nicht greifbar für die breite Bevölkerung im ehemaligen Österreich. Daher entschieden sich vor allem junge Männer für einen Einsatz bei der deutschen Marine. Von einem heldenhaften Kampf war man noch weit entfernt. Die Abenteuerlust und die Möglichkeit, an ferne Orte mit einem Schiff oder U-Boot zu gelangen, standen vermehrt im Vordergrund bei der Entscheidungswahl. Nach dem Kriegsbeginn und den ersten schweren Verlusten für die

³ BEKKER, *Kriegsmarine* (wie Anm. 1), 188.

⁴ Cajus BEKKER, *Kampf und Untergang der Kriegsmarine*, Hannover 1953, 231.

⁵ Siegfried BREYER/Gerald KOOP, *Die Deutsche Kriegsmarine 1935–1945*, Bd. 3, Darmstadt 1987, 85.

⁶ Stefan Egger (1920–2003) wurde in Bad Mitterndorf geboren. Er war der einzige Österreicher an Bord von Schiff 24.

⁷ Das Oral-History-Archiv Graz befindet sich am Institut für Wirtschafts-, Sozial- und Unternehmensgeschichte der Karl-Franzens Universität Graz (= OHA-WISOG). Von Prof. Dr. Gerald Schöpfer vor über 25 Jahren gegründet, beinhaltet es über 2.600 Interviews mit ZeitzeugInnen. Davon stammen über 600 Personen aus dem Raum Graz.

deutsche Kriegsmarine schaute die Taktik der Propaganda anders aus. Die Werbung um geeignete Marinesoldaten und Techniker wurde intensiviert. Man besann sich auf die Helden zur See, wie Otto Buch 1943 festhielt: „Deutschland besitzt das 35.000-t-Schlachtschiff ‚Tirpitz‘ [am 12. Jänner 1944 bei Tromsø gekentert], dessen Schwesterschiff ‚Bismarck‘ nach heldenmütigem Kampf gegen eine ungeheure Übermacht am 27. Mai 1941 400 Seemeilen westlich von Brest verlorenging.“⁸ Die Kriegsmarine wurde in der Propaganda zu einer Spezialeinheit, deren Bild sich im Sinne von Heldenmut und unsinkbaren Schiffen immer mehr in der deutschen Öffentlichkeit verfestigte. Die Schiffsbesatzungen erlebten in vielen Propagandabüchern, Ansichtskarten, Plakaten oder Medienberichten zahlreiche Abenteuer und glorreiche Schlachten. Vor allem die heldenhaften U-Bootsbesatzungen: „Unsere Boote haben noch mehr Tanker versenkt vor der USA-Küste: Einen guten 10 000 BRT großen Tanker sprengten zwei Torpedos des Bootes von Kapitänleutnant Hardegen in einer gigantischen, 300 bis 400 Meter hohen Feuersäule nachts dicht vor der Einfahrt von New York in die Luft. [...] Der Paukenschlag, den der Ritterkreuzträger Kapitänleutnant Hardegen vor der us-amerikanischen Küste langhallend den entsetzten Yankke vor ihre riesigen Steinpaläste haute, wurde zum Auftakt für einen nicht wieder abreißen den Trommelwirbel deutscher U-Bootsfolge unter der us-amerikanischen Küste und in den gesamten us-amerikanischen Gewässern!“⁹

Die Gründe für den (freiwilligen) Eintritt in die Marine waren vielfältig. Ein Grazer erinnerte sich: „Nach der Matura, dann habe ich mich gemeldet, nachdem ich bereits assistiert worden bin zum Einrücken zur Kriegsmarine, in der Jugendzeit hat man eben diese Gedanken. Bin aber nicht einberufen worden.“¹⁰ Viele haben es aus Idealismus versucht. Der Wunsch, in See zu stechen, fremde Länder zu sehen und zudem eine technisch versierte Ausbildung zu erhalten, stand im Vordergrund. Allerdings waren die Richtlinien und Auswahlkriterien der Kriegsmarine¹¹ sehr streng. Neben körperlichen Merkmalen, wie Gewicht und Größe, wurden Personen mit technischen Ausbildungen eher angenommen. Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges schwand rasch die

⁸ Otto BUCH (Korvettenkapitän), Die deutsche Kriegsmarine im Kampf. Schiffe und Taten, Berlin/Leipzig 1943 5.

⁹ Ebd. 132.

¹⁰ OHA-WISOG S 146-2/85. S. 1.

¹¹ Dass Hitler bereits 1936 über eine *Kriegsmarine* verfügte, kann einerseits als Vorbereitung für einen Krieg, aber andererseits auch als Synonym für die Waffengattung der Marine verstanden werden, die schon vor Kriegsausbruch, im Unterschied zu allen anderen Waffengattungen, das Wort Krieg im Namen führte.

Freiwilligkeit. Ein Grazer dazu: „In unserer Gasse waren überhaupt viele junge Idealisten, die zur deutschen Kriegsmarine gegangen sind. Die freiwillig gegangen sind, teils aus Romantik natürlich zur Seefahrt, aber die haben wohl einen ganz bitteren Blutzoll zahlen müssen, weil auf diesen U-Booten, die dann später mit diesem Radar ausgeschaltet wurden bzw. geortet wurden, da hat es fürchterliche Verluste gegeben.“¹² Ein weiterer Grazer erzählte: „Da ich keine Möglichkeit hatte, einen Beruf zu erlernen, weil meine Eltern einfach das Geld nicht hatten, einen Lehrplatz zu bezahlen, habe ich mich freiwillig zur Kriegsmarine gemeldet. 1939/40, am 1. August 1940 wurde ich zum 13er-Schiff Stammabteilung nach Saßnitz auf die Insel Rügen, heute DDR, eingezogen. Ich wurde dann, kam dann nach Umbau unseres Schiffes, in Königsberg auf ein Minensuchboot und bin dann insgesamt fünf Jahre zur See gefahren als Minensucher. Also unser Boot war im Einsatz von Norwegen, Finnland, Ostsee, Kanalküste bis runter nach Spanien, Atlantikküste und Gebiet der Biskaya. Ja, im küstennahen Raum. Bei der Kriegsmarine hatte ich mich auf 12 Jahre freiwillig verpflichtet. 1939, also damit, nach Absolvierung dieser Dienstzeit, wäre ich für mein restliches Leben irgendwo als Verwaltungsangestellter im Bereiche der Kriegsmarine versorgt gewesen.“¹³ Ein Arbeiter ging ebenfalls freiwillig zur Kriegsmarine: „... bin ich zur Marine freiwillig mit 16 1/2 Jahre gegangen. Zuerst habe ich als [...] gearbeitet und dann bin ich eingerückt als Freiwilliger und dann bin ich die ganze Zeit von Dänemark bis nach Südfrankreich gekommen, weil ich zuerst bei der Marine war, auf einem Transporter, bei der Marineartillerie.“¹⁴ Ein ehemaliger Gendarm, 1924 geboren, erinnerte sich: „Nein, weil sie ja so wenig gebraucht haben bei der Marine. Da haben sie nur gute herausgesucht, erstens hast du keinen schlechten Zahn haben dürfen, gar nichts, ja das ist nachher gegangen, das war eigentlich, im Oktober habe ich die Musterung gehabt und dann im Jänner habe ich dann meine Einberufung bekommen, da waren alle ganz überrascht daheim, dass die Einberufung kommt. [...] Das Marineblau, was das heißt Marineuniform angezogen, noch nicht richtig umgehen können damit, das [...] machen, das war auch so eine Einheit. Kaum die Uniform gehabt, schon zum Fotografen Bild machen und schon heimgeschickt auch. [...] Weil ich ja gar nicht richtig verstanden habe, es waren ja alle Plattdeutsche, ich war immer der einzige Österreicher auf diesem Schiff.“¹⁵

¹² OHA-WISOG AL 1-11/83. S. 9.

¹³ OHA-WISOG S 443-1/87. S. 7.

¹⁴ OHA-WISOG S 186-5/85. S. 1.

¹⁵ Eine genaue Anzahl, wie viele Österreicher in der deutschen Kriegsmarine von 1938 bis 1945 gedient haben, ist bis dato in der Forschung noch ausständig. Es kann angenommen werden, dass es nur wenige durch die Ausbildung letztendlich auf ein Schiff oder U-Boot zu Beginn des

Das Schiff das war ein ‚Sperrfeuer‘. Was ist ein ‚Sperrfeuer‘? Es ist ein Minenräumer, es war 125 m lang und 22 m breit, es war schon ein echt, ein schöner Dampfer, hat 180 Mann Besatzung gehabt und die Aufgabe war eben Minen zu räumen, es waren Sprengminen, [...]minen und andere wie sie halt alle Minen was dort so, [...] das war, ich weiß nicht was die für eine Aufgabe gehabt haben. Zu diesem Zweck hat das Schiff vorne alles [...] Beim Bug vorne das Vorderschiff, Kabel von 6–7 cm, wir haben eine eigene [...] darauf gehabt und so eine Elektromaschine darauf gehabt hinten und hat immer plus minus 20 m. [...] Nun und dort ist es dann, ist halt schon ein bisschen hin- und hergegangen, wir sind dann schon hinunter im Vorschiff, dort war eigentlich mehr so ein blödes Loch drinnen und dort sind unsere Hängematten drinnen gewesen, dort haben wir müssen Hängematten [...] das war, das haben wir noch am ersten Tag gemacht, Hängematten heraus, Hängematten [...] und dann, wenn man sie richtig macht die Hängematte, [...], das ist ja praktisch auch, so wie eine Schwimmweste.“¹⁶ Ein ehemaliger Landesbediensteter wurde versetzt, weil ihm vermutlich gegen Ende des Zweiten Weltkrieges kein Schiff zur Verfügung stand: „Ich habe Maschinenbau studiert und bin also zur Kriegsmarine gegangen. Bin im Krieg zur See gefahren, hatte aber in meinem Wehrstammbuch drinnen stehen ‚Politisch unzuverlässig‘ und konnte also nicht vorwärts kommen, ich war dann zum Schluss Obermaschinenmaat, aber dann haben wir keine Schiffe mehr gehabt und mit den Patschen am Meer zu fahren ging es auch nicht. Dann bin ich zur Infanterie gekommen, ...“¹⁷

Bei der Kriegsmarine als Soldat zu dienen, bedeutet nicht automatisch, auf einem Schiff zu dienen. Ein ehemaliger Lehrer wurde am Kaiser-Wilhelm-Kanal an Land stationiert und geriet in englische Gefangenschaft.¹⁸ Ein Maurer wurde bei der Marine ebenfalls an Land ausgebildet: „Die graue Stadt am Meer. Nachher sind wir von dort weg, Ausbildung gemacht Marine-Flak-Scheinwerfer. In Wilhelmshaven, zuerst sind wir in Wilhelmshaven stationiert worden und von Wilhelmshaven haben uns die Flakhelferinnen abgeschoben. Die Jüngeren sind auf die Insel Helgoland gekommen und die anderen, haben sie alle zerrissen, ist so gleich und wir sind oben geblieben bis sie uns haben, bis der Krieg aus war.“¹⁹ Die Ausbildung machten einige Marinesoldaten auch in

Krieges geschafft hatten. Mit dem Kriegsverlauf dürfte die Anzahl aufgrund der mangelnden Personalressourcen allerdings zugenommen haben. Die Ausbildungsphasen wurden zudem auf das Nötigste verkürzt.

¹⁶ OHA-WISOG AL 39-5/84. S. 13.

¹⁷ OHA-WISOG S 456-3/88. S. 8.

¹⁸ OHA-WISOG AL 11-12/83. S. 3.

¹⁹ OHA-WISOG NEUDO 2291-6/07. S. 11.

Wien, wie ein Grazer berichtete: „Zur Kriegszeit war ich in den ersten Jahren in Wien im Gymnasium und war tätig in der Marinehitlerjugend als Ausbilder für jüngere Kameraden hatte ich den Marinestützpunkt, hat das geheißen, also ein Ausbildungslager für junge Leute in der Kuchelau(?), das ist ein Donauhafen nordöstlich, nordwestlich von Wien, in dem ich erstens die Materialien zu beaufsichtigen hatte, also Boote und entsprechende technische Einrichtungen und zweitens die Ausbildung der jungen Leute, die zur Marine wollten in Richtung winken, morsen, rudern und alle Marineeigenschaften, Knoten machen und solche Dinge.“²⁰ Es gab zahlreiche Berufe in der Marine. Neben Technikern gab es zahlreiche Helferberufe, bei der Flugabwehr, beim Transportwesen oder in Versorgungseinheiten. Auf Schiff 24 gab es zwei grobe Arbeitsbereiche, die Mannschaft der Kriegsmarine und das allgemeine Bordpersonal, Maschinenmaat, Funker, usw. Der deutsche Fischdampfer soll nun im Weiteren genauer vorgestellt werden.

Das Schiff 24

Am 31. Dezember 1940 erfolgte die Indienststellung von Schiff 24²¹ als ein unter fremder Flagge fahrender und getarnter deutscher U-Boot-Jäger. Bis 1942 operierte das Boot als sogenannte U-Boot-Falle und Vorpostenboot unter spanischer und anderen Flaggen in der Biskaya mit den Heimathäfen Brest und Lorient. Am 16. Mai 1942 erfolgte die Verlegung nach Nordnorwegen. Zwei Jahre zuvor, 1940, war Norwegen im „Unternehmen Weserübung“ von den Deutschen nach schweren und lang anhaltenden Kämpfen eingenommen worden. In zwei aufeinanderfolgenden Kämpfen nahmen die Deutschen vom 11. bis zum 13. April 1940 Narvik, den späteren wichtigen Marinestützpunkt in Nordnorwegen, ein. Alle Zerstörer, die im Kampf eingesetzt wurden, gingen unter.²² Ein Grazer war dabei: „Wir, der ‚Heidkamp‘ [Leitungszerstörer], der Zerstörer war das schnellste Schiff der deutschen Marine überhaupt und wir sind dann mit Volldampf, sind wir losgefahren, wenn man so sagen könnte zu

²⁰ OHA-WISOG S 357-1/86. S. 2.

²¹ Der folgende Beitrag beruht auf Briefen und Unterlagen zum „Schiff 24“, die Stefan Egger (s. Anm. 6), der Großvater des Autors, gesammelt hatte. Er diente durchgehend auf dem Schiff 24 als Matrose. Das „Kriegstagebuch“ (künftig KTB) besteht eigentlich aus mitgeschriebenen Notizen eines Kameraden an Bord. Das originale Kriegstagebuch des Schiffes wurde angeblich zu Kriegsende vernichtet.

²² MALLMANN-SHOWELL, Das Buch der deutschen Kriegsmarine 1935_1945, Stuttgart 1987, 4. Auflage, 223.



Schiff 24, vermutlich 1941 in der Biskaya. Privatbesitz des Autors.

einem Motorschiff und sind in die Lofoten eingelaufen. [...] Dort wurden wir erstmals von einer Küstenbatterie angegriffen, aber die ist sofort eliminiert worden und hat nichts mehr zu plaudern gehabt und da sind, 10 Zerstörer sind wir da hineingefahren in die Lofoten, in Richtung Narvik und diese Lofoten, das ist fast 80 oder 100 km tief rein in das Land und als wir in Narvik angekommen sind, wurden wir von zwei Panzerkreuzern, von norwegischen Panzerkreuzern, aufgestoppt und ein Parlamentär von unserem Schiff ist mit einem Motorboot rüber und hat wohl, hat verhandelt und plötzlich hat dieses Motorboot wieder abgelegt und eine rote Rakete gefeuert und auf das hin ist der Feuerzauber dann losgegangen.“²³ Ein ehemaliger Landwirt aus der Steiermark war ebenfalls in der Marine nach Nordnorwegen versetzt wurden und erinnerte sich: „Billau nach Nordnorwegen. Da war ich drei Jahre oben, das gebe erst eine Geschichte. [...] Wir haben jahrelang kein weibliches Wesen, wissen sie was das heißt am Nordkap. 1945.“²⁴

Zurück zur Geschichte von Schiff 24. Vor allem Geleitdienste gehörten nunmehr zum neuen Aufgabenbereich. Nach Aufhalten in Boulogne, Wil-

²³ OHA-WISOG S 274-3/85. S. 3.

²⁴ OHA-WISOG S 247-7/85. S. 38.

helmshaven und Hamburg war Schiff 24 im Sommer 1942 in Tromsø als Geleitschiff im Einsatz. Anfang August 1942 wurde das erste Mal Narvik angelaufen. Zahlreiche Geleitfahrten, darunter für Dampfer, Frachter und mehrere U-Boote (U-406 am 16. August 1942 nach Harstadt eskortiert), bestimmten nunmehr den Alltag für die Besatzung. Zu einem Sondereinsatz kam es am 22. Mai 1943, bei dem auf der Insel Lofoten (Rheine) ein feindlicher Sabotage-*trupp* ausgeforscht wurde.²⁵ Am 1. Juni 1943 erfolgte die Überstellung von Schiff 24 zur Hafenschutzflottille Narvik, wodurch kein Kriegstagnbuch an Bord mehr geführt werden musste.²⁶ Aufgrund einer Fehleinschätzung von Stefan Egger, der am Sonar glaubte, ein feindliches U-Boot zu hören, was zudem ein anderer Kamerad bestätigte, wurden am 2. Juli 1943 im Andfjord in Norwegen Wasserbomben abgeworfen. Getroffen hatte man allerdings einen Schwarm von Rotbarschen, der als Zusatzverpflegung die gesamte Flottille einige Zeit ernähren konnte.²⁷

Neben diversen Namensänderungen von Vorpostenboot 608, NN13, Vorpostenboot 6304 MARS und am Ende Vp 6309 befand sich das Boot vom 1. Juli 1944 bis zum Jänner 1945 in Kopenhagen. In Korsör kapitulierte die Mannschaft am 9. Mai 1945.²⁸ Das Schiff wurde nach Hamburg überstellt, entmilitarisiert und an private Eigner übergeben.²⁹ Es diente noch einige Jahre als Fischdampfer in der Ostsee und sank wenige Jahre später in einem Sturm.

Da es sich bei Schiff 24 um ein deutsches Kriegsschiff handelte, werden nun die technischen Daten und die Bewaffnung genauer dargelegt. Die Schiffsdaten lauteten wie folgt: Schiff 24 war 54,34 Meter lang, hatte einen Tiefgang von 4,2 Meter und eine Breite von 8,42 Meter, gesamt 512 BRT (1000ts). Die Maximalgeschwindigkeit betrug 12 Knoten. Der Antrieb erfolgte durch kohlebetriebene Kessel mit 730 und 210 PS.³⁰ Ein Kutter und ein mitgeführtes Schlauchboot machten die Tarnung vom neutralen Fischkutter perfekt.³¹ Das „Piratenschiff“ hatte ca. 50 Mann (und einen Hund) Besatzung an Bord. Auf einem Schiff zu arbeiten, hieß aber nicht gleichzeitig auf einem Schiff zu leben. Die getrennte Unterbringung der Mannschaften und des technischen Personals

²⁵ Genauere Informationen konnten dem KTB nicht entnommen werden.

²⁶ KTB Schiff 24 Auszug, Privatbesitz.

²⁷ Ebd.

²⁸ Ebd.

²⁹ Auskunft der Deutschen Dienststelle für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen von Gefallenen der ehemaligen deutschen Wehrmacht, Berlin, vom 25.8.1987.

³⁰ Im Vergleich dazu schaffte ein Zerstörer bis zu 33 Knoten Fahrt. Das Schiff war daher sehr langsam.

³¹ Zusammengefasste Schiffsaufzeichnungen. Privatbesitz.

war nicht ganz glücklich. So ergaben sich aufgrund anderer Schichtdienste und andere Pausenzeiten trotz des begrenzten Raumes wenige Berührungspunkte des relativ kleinen Kommandos.³²

Die Waffen an Bord setzten sich aus einer 8,8 cm-Kanone, einer Fliegerabwehrkanone 3,7 cm, zwei 2 cm-Fliegerabwehrkanonen, die man nach einem Umbau des Schiffes 1942 zur Tarnung versenken konnte, und mehreren anderen kleineren Fliegerabwehrkanonen zusammen. 30 Stück Wasserbomben zur U-Bootbekämpfung, die man entweder seitlich vom Boot wegschießen oder mittels einer Abrollbahn zu Wasser bringen konnte, zeigten zusammen mit vier Torpedos die unsichtbare Gefahr für feindliche U-Boote und Schiffe. Diese Waffentechnik funktionierte zusammen mit der Elektronik, die unter anderem aus einem Radar, einem Echolot, einem Sonar, verschiedenen Sendern und einem Unterwasser-Horch bestand. Die getarnte Waffentechnik, das Pirat-Sein auf Hoher See, bedeutete für die Mannschaft eine viel größere Bedrohung als auf einem „normalen“ Kriegsschiff, wie sich später noch zeigen wird.

Die Waffen kamen mehrere Male zum Einsatz. Ende Jänner 1941 wurden Torpedos für Tag- und Nachtschussübungen in Gotenhafen aufgenommen. Vom 1. Juni bis zum 6. Juni 1941 wurden ein Artillerieübungsschießen und das Abwerfen der Wasserbomben in der Ostsee trainiert.³³ Am 5. April 1941 erfolgte der erste Einsatz für das Schiff 24, man lief von Lorient aus, um eine englische Mine zu versenken. Um 20 Uhr des 19. April 1941 wurde der französische Fischdampfer „Frederic Sauvage“ gestoppt und untersucht. Schiff 24 begleitete den Frachter in Richtung St. Nazaire, wo er der U-Jagdgruppe CAESAR übergeben wurde. Einige Tage später, am 3. Mai 1941, wurde ein weiterer französischer Fischdampfer mit drei Schuss der 2 cm-Kanone vor den Bug angehalten und aufgebracht, wodurch eine Flucht des Schiffes verhindert werden konnte. Ein Prisenkommando von Schiff 24 mit einem Offizier und drei Soldaten (darunter Stefan Egger) gingen bis zur Übergabe an eine U-Jagdflottille an Bord.³⁴ Den ersten Feindbeschuss durch ein MG erhielt Schiff 24 von einem englischen Jagdflieger am 11. Mai 1941 um 2.31 Uhr in der Nacht. Am selben Tag lief das Schiff in Brest ein. Als spanischer Dampfer getarnt, operierte Schiff 24 gemeinsam mit seinem Schwesterschiff, Schiff 13, ein ebenfalls umgebauter Fischdampfer, am 11. Juni 1941 in der Biskaya. Vorbei fliegende britische Lockheed-Flugzeuge schöpften keinen Verdacht.³⁵ Dieselbe

³² Brief von Kamerad D. an Stefan Egger vom 20.1.1997. Privatbesitz.

³³ KTB Schiff 24 Auszug, Privatbesitz.

³⁴ Ebd.

³⁵ Ebd.

Szene wiederholte sich am 13. Juni, eine Lockheed erkannte die getarnten Schiffe nicht. Am 22. Juni 1941 allerdings wurden die Schiffe 24 und 13 von englischen Lockheed-Hudson-Fliegern enttarnt, die daraufhin sofort das Feuer eröffneten. Vier Bomben einer Maschine fielen, eine traf Schiff 24 am Achtermast. Weitere Bomben eines zweiten Flugzeugs, die mit Verzögerung von einigen Sekunden neben dem Schiff explodierten, verfehlten ihr Ziel. Die Bombe, die das Schiff traf, forderte drei Tode, drei Schwerverletzte und zwei Leichtverletzte. Der Mat.Gefr. J. K. starb beim achteren Ausguck als Wachsoldat.³⁶ Der Achtermast war ein Totalausfall, das Schiff schaffte nur mehr neun Konten Fahrt, da die Maschinen und der Kessel ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen waren. Die Antennen fielen ebenfalls alle aus, weshalb eine Notantenne gespannt werden musste.³⁷ Einen Tag später lief das Schiff in Lorient ein.

Nach der Reparatur des Schiffes erfolgte am 30. September 1941 eine weitere Feindberührung. Wieder als spanischer Fischdampfer getarnt und mit dem Schwesterschiff unterwegs, wurde das Schiff von einem englischen Sunderland-Flieger enttarnt. Die spanische Flagge wurde eingeholt und die deutsche Reichskriegsflagge gehisst. Zudem wurden die seitlichen Bleche mit den spanischen Nationalfarben entfernt. Das Flugzeug konnte drei Bomben abwerfen, wovon keine das Schiff traf. Dennoch erfolgte vom Flugzeug die (Feind-)Meldung, dass es sich bei den Dampfern um zwei falsche Fischdampfer handelte.³⁸

Zu einem „Friendly Fire“ kam es am 11. März 1942. Schiff 24 lief einen Tag zuvor auf ein Riff, wodurch Wasser eindrang und nur mehr wenig Fahrt möglich war. Auf dem Weg nach Cherbourg schoss eine deutsche Küstenbatterie bei Alderney mit zwei Schuss 3,7 cm auf das Schiff. Daraufhin wurden alle Lichter gelöscht und ein Erkennungsspruch abgesetzt, woraufhin das Feuer eingestellt wurde.³⁹

Obwohl man die Tarnung vor dem Feuerbefehl aufgehoben hatte und die richtige Flagge gehisst hatte – was als Kriegslist verstanden wurde –, nannte der Matrose D. die Fahrt auf dem Schiff ein „Himmelfahrtskommando“⁴⁰. Stefan Egger dazu an einen Kameraden: „Du kennst ja die diversen Befehle vor der Ausfahrt in Lorient. Photographierverbot, Verhalten in der Gefangenschaft,

³⁶ Stefan Egger war ebenfalls dort zur Wache eingeteilt, und wenige Minuten vor dem Angriff erfolgte an der Stelle, wo die Bombe einschlug, die Wachablösung. Der Großvater des Autors erzählte ihm diese Geschichte.

³⁷ KTB Schiff 24 Auszug, Privatbesitz.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Brief von Kamerad D. an Stefan Egger vom 22.9.1993. Privatbesitz.

Beurteilung

a) Leistungen im Waffen- bzw. Fachdienst

als U.-W. Arbeiter erzielte E. gute Leistungen. Auf seinem Gebiet hat er sich weiter gebildet und ist sehr bemüht, Neues einzuführen. Arbeit in seiner Freizeit Beschäftigung mit seinem Arbeiter

Namenz. des Waffenleiters
oder Abschn.-Offz.

b) allgemeine militärische Leistungen und Eigenschaften

Er war in der ersten Hälfte des Berichtsjahres seinen Aufgaben mit in ungewöhnlicher Weise nach, hat sich aber seit der letzten Stelle günstig entwickelt. Bemüht sich militärisch weiterzubilden, bezieht sich zum Vornehmen gegenüber Vorgesetzten. Saubere Betriebswirtschaft.

c) Charakter und Anlagen

Als pünktlicher, gewissenhafter Soldat mit ausstechendem Wesen. Disziplinärlich befestigt. Beruht gesunden Fleißes. In seiner Mentalität ganz ein Ostmärker. Geliebter, hilfsbereiter Familienvater.

Namenz. des Div.-Offz.

d) Führung

Gut (aber Schaf)

e) Diensttätigkeit - 5. genügend (Gesamturteil aus a)-d))

5. genügend

du Nord, den 30.4.1943

Ort, Tag

Namenz. des Div.-Offz.
Name, Dienstgrad, Dienststellung

Ungünstige Beurteilung ist bekanntgegeben

am

13. 5. 1943

Namenz. d. Offz.

Führungsblatt an Stammarineteil abgesandt am

15. V. 1943

Auszug aus dem „Führungsbuch“ von Stefan Egger. Vgl. „In seiner Mentalität ganz ein Ostmärker“. Privatbesitz des Autors.

die es für uns ja so nie gegeben hätte. Mit falscher Flagge und Zivilkleidung, da hätte der Tomi [Alliierte] sicher nicht viel Federlesen gemacht.“⁴¹

Die Kriegstechnik an Bord des Schiffes musste von der sogenannten Mannschaft bedient werden. Darunter fielen neben dem Bedienpersonals für die Torpedos und Geschütze auch die Wachgänger.⁴² Stefan Egger war auf Schiff 24 ein solcher Wachgänger.⁴³ Dafür wurde er in der Durchgangskompanie Nordseebad Wangeröoge ab dem 1. April 1941 ausgebildet.⁴⁴ Als Österreicher in der deutschen Kriegsmarine zu dienen, hatte für ihn jedoch wenige Vorteile zu bieten. Über seinen Ausbilder schrieb er: „Mich als Ostmärker hat er besonders geliebt. Sie sind ein Soldat wie mein linkes Ei war für mich eine Auszeichnung.“⁴⁵ Zur seemännischen Ausbildung zählte zudem noch ein Schulschiffaufenthalt, den er auf dem Schulschiff Stolpe vom 19. Juli 1941 bis zum 30. August 1941 absolvierte.⁴⁶

In Folge der bereits erwähnten Propaganda der Nazis (Heldenbildung) und der Eigenwahrnehmung der Besatzung von Schiff 24 dienten die Waffen an Bord noch ganz anderen Zwecken.

Die Sichtbarmachung von Waffen und deren Instrumentalisierung ist ein wesentlicher Bestandteil dessen, was uns die „anonymen Helden“ erkennen lässt. Der kleine Soldat an Bord eines Schiffes zu sein, tagelang oft keinen „Feind“ zu Gesicht zu bekommen, immer mit denselben Leuten an Bord im Kontakt zu sein, was hatte das mit Heldentum zu tun? Und was sind „anonyme Helden“? Im Wort anonym zeigt sich das erste Problem einer Sichtbarmachung des kleinen Soldaten: Er will nicht, dass man sein Tun und Handeln während des Krieges wieder erinnert. Es ist keine Scham, viel eher ein menschlicher innerer Schutzmechanismus, Erlebtes vergessen machen zu wollen. Stefan Egger sagte 1987 in einem Interview: „Die Kriegsmarine war eher ein freiwilliger Haufen und diese Besatzung auf dieser U-Boot-Falle war ja auch noch einmal freiwillig. Nur eines ist, dass wir unsere Gefallenen was wir gehabt haben, nach einer Feindberührung, nicht in Seemannsgräber gegeben hat, sondern wir haben Erdbestattung gehabt. Unser Aktionsradius war so, dass wir nach 15 Wochen wieder in den Hafen fahren haben müssen, weil uns das Wasser ausgegan-

⁴¹ Brief von Stefan Egger am 16.8.1998 an einen Kameraden. Privatbesitz.

⁴² Wachgänger mussten neben der Wache auch diverse andere Dienst wie die Sonar- oder Radarüberwachung leisten. Zudem gab es andere Zusatzausbildungen.

⁴³ Seine Aufgabenbereiche waren das Bedienen des Sonars und des Unterwasserhorchgerätes. Zudem hielt er an Backborddeck Wache im Schichtdienst.

⁴⁴ Führungsbuch Stefan Egger, Privatbesitz.

⁴⁵ Brief von Stefan Egger am 23.10.1998 an einen Kameraden. Privatbesitz.

⁴⁶ Führungsbuch Stefan Egger, Privatbesitz.

gen ist oder solche Sachen.“⁴⁷ Auf die Frage, wo er stationiert war, sagte er weiter: „In Frankreich in Brest. In Brest, in [...] von Holland und in Narvik. Also in Narvik waren wir dann am Schluss oben, aber dieser Einsatz auf der U-Boot-Falle, war ja erst von 1941, vorher war ja [...] Bitte, aber da kommen wir in Kriegssachen rein, da will ich nicht weiterreden.“⁴⁸ Das Wichtige an diesen Zitaten sind zwei zentrale Aspekte: dass Nicht-weiter-erinnert-werden-Wollen und das Jahr, in dem das Interview durchgeführt wurde, 1987. Erst zehn Jahre später versuchte ein ehemaliger Soldat von Schiff 24, seine alten Kameraden ausfindig zu machen. Er fand bis zum Schluss 97 Personen, die abwechselnd auf dem Schiff während des Zweiten Weltkrieges gedient hatten. Um sich wiedersehen zu können, wurden ab 1998 jährlich sogenannte Bordtreffen veranstaltet, bei denen sich die alten Kameraden an verschiedenen Orten in Deutschland trafen. Dreimal war auch Stefan Egger dabei.

Die Waffengattung Kriegsmarine brachte während des Zweiten Weltkrieges tausende „anonymer Helden“ hervor. Im Unterschied zur Wehrmacht, den Soldaten an Land, befand man sich an Bord eines Schiffes oder U-Bootes in einem Stahlkäfig gefangen. Nach einem Spitzfireangriff auf das Schiff, bei dem es schwer getroffen wurde und zu sinken begann, erzählte ein Überlebender: „Jedenfalls wie ich wieder munter geworden bin und wollte aufstehen, bin ich nicht aufgekommen, die Knie, alles ist allein vor lauter zittern, das kann sich keiner vorstellen, was man dann für eine Angst hat, dann hat man, bekommt man so Angst, dann fängst du an beten, alles mögliche. [...] Aber dort wirst du auch und dort kommt dir dann alles in den Sinn, das gibt es nicht, warum rücke ich freiwillig ein. Jetzt bist du ganz allein, und dann habe ich erst gesehen, dort wo die Bomben hinunter sind, von Mitschiff heraus, hat es gebrannt, das war scheußlich, furchtbar, das war ‚schirch‘. [...] Das war acht Stunden Seefahrt, ich bin drinnen gewesen im Wasser ungefähr eine Stunde und dann hat mich einer von den Alten in den Kutter hineingezogen und bin ich im Kutter drinnen gesessen. Aber jedenfalls eines kann ich sagen, ich habe soviel Angst gehabt und ich habe so gezittert, ich habe das kalte Wasser gar nicht gespürt. Ich habe nicht gedacht, wenn man mit dem Mantel und mit allem hineinspringt, dass man noch einmal heraus kommt, an das denkt man nicht. [...] Wir haben vier Tote unten gehabt im Maschinenraum und da war einer von denen schon dabei, das war eine Seefahrt für den, es hat nicht einmal 24 Stunden gedauert, war der schon tot, ist er eigentlich schon den Heldentod gestorben.“⁴⁹ Für

⁴⁷ OHA WISOG AL 874-6/87. S. 4.

⁴⁸ Ebd.

⁴⁹ OHA-WISOG AL 39-5/84. S. 13.

diesem „Mut“ erhielt er später, da sein Schiff einen „Totalverlust“ darstellte – es sank –, eine Medaille verliehen (EK II). Der Held als Metapher kam hier in der Form des Todes. Eine Fabrikarbeiterin erinnerte sich an ihren Mann: „Die ganzen Kriegsjahre war er, hat er einen Untergang gehabt dann und vom 50 Mann, sind sie Minen suchen gegangen und von 50 Mann ist er und der Koch hinausgekommen, die anderen sind alle untergegangen. [...] Dann ist er lange im Spital gelegen und dann hat er Urlaub bekommen, ist er hergekommen und dann wieder eingerückt, weil die Marine ist ja noch immer bestanden.“⁵⁰

Sind nunmehr das Thema Krieg, die innere Auseinandersetzung damit da und zudem eine äußere Erlaubnis, das Aufbrechen der Thematik beispielsweise durch einen Briefwechsel mit einem alten Kameraden, der ähnliche Erinnerungen an die damalige Zeit hatte, gegeben, können historische Bilder wieder ans Licht kommen, die zuvor von einem Selbst verweigert wurden. Was man einem Fremden im Interview – am Beispiel von Stefan Egger – nicht sagte, wurde eher schriftlich alten Kameraden mitgeteilt. Dort war man mit seinen Erinnerungen quasi unter seinesgleichen. „Jedes Ereignis genau aufgezeichnet, wenn auch keine besonderen Heldentaten doch viele viele Stunden für das Vaterland.“⁵¹ Dieses Zitat von Stefan Egger beschreibt aber nur die Haltung eines einzelnen Menschen. Es war jedoch immer ein Kollektiv, das das Schiff am Laufen hielt, vom Kapitän bis zum Marinesoldaten, alle waren kleine Rädchen, die nur in einem perfekten Zusammengreifen funktionieren konnten. Und dieses Kollektiv sah seine „Heldentaten“ anders: „Was geschieht mit der Chronik von Schiff 24, wenn wir nicht mehr leben? Damals [...] hatten wir beschlossen, dass unsere Chronik niemand, kein Museum, kein Marinearchiv, bekommen soll. Also, es hat uns einfach nicht gegeben. So wichtig waren wir schließlich auch nicht.“⁵² „Anonyme Helden“ waren lange Zeit in der historischen Forschung nicht wichtig, der Fall von Schiff 24 zeigt zudem, dass aus deren kollektiver Eigenperspektive heraus auch kein gewichtiger Anlass bestand, überhaupt Erinnerungen ihres Tun und Handelns weiterzugeben.

Wie können wir nun der Erinnerung an die Mannschaft von Schiff 24 gerecht werden? Kann man das überhaupt? Egger schrieb einem Kameraden „Unser stolzes Schiff war in Frankreich eine U-Bootsfalle und ruht jetzt vor Grönland am Meeresgrund.“⁵³ Es waren für ihn keine verlorenen Jahre auf

⁵⁰ OHA-WISOG AL 63-6/84. S. 5.

⁵¹ Stefan Egger am 10.1.1998 an einen Kameraden. Privatbesitz.

⁵² Brief von Kamerad D. an Stefan Egger vom 17.7.1997. Privatbesitz.

⁵³ Brief von Stefan Egger am 22.11.1992 an einen Kameraden. Privatbesitz.

Schiff 24, das Schlimme war verdrängt, das Gute lief jedoch Gefahr, glorifiziert zu werden.⁵⁴ Die gemeinschaftlichen Erlebnisse schufen erst mit der Zeit durch die Briefwechsel und Treffen ein neues kollektives Gedächtnis: die Kameradschaft und das Leben in und mit der Technik formte das Verständnis des „anonymen Helden“. An was sollen wir uns nun erinnern, an den anonymen Helden mit einem „Profil“, den Marinesoldaten, den Familienvater, den Großvater? Müssen wir uns überhaupt erinnern? Ja! Es ist einerseits die Aufgabe von HistorikerInnen, „dunkle“ Themen der Vergangenheit zu erhellen, und andererseits ist die Nachkriegszeit schon so lange vorbei, dass es die Aufgabe von WissenschaftlerInnen sein muss, auch dieses Thema der österreichischen Zeitgeschichte, die Geschichte der österreichischen Marinesoldaten in der deutschen Marine in Angriff zu nehmen. Nicht um Lücken zu füllen, sondern um überhaupt einmal damit zu beginnen.

⁵⁴ Brief von Stefan Egger am 25.7.1995 an einen Kameraden. Privatbesitz.