

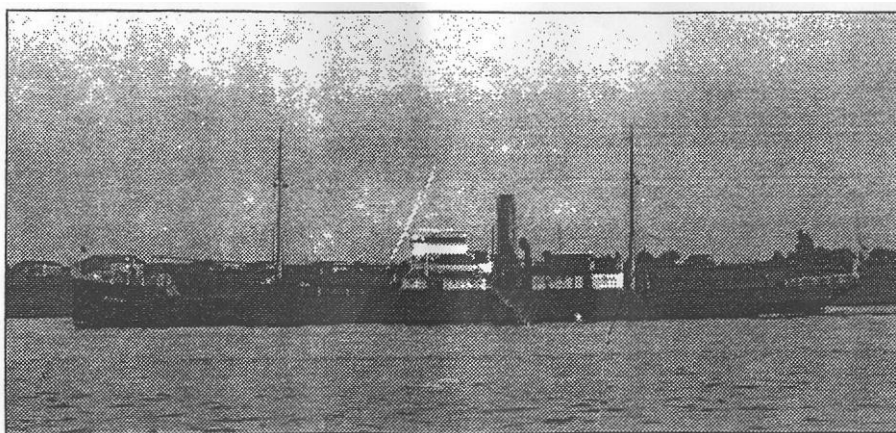
Kapitän Ulrich Tews

## Erinnerungen an meine Matrosenzeit auf D. LOUISE SCHRÖDER

Nach Beendigung meiner Segelfahrtzeit vom 2. Juli 1940 bis zum 17. Dezember 1942 auf dem Hamburger Dreimastschoner **ANTJE OLTMANN**, Kapitän und Eigner Johannes Oltmann, Dornbusch, musterte ich am 4. Januar 1943 in Stettin auf dem D. **LOUISE SCHRÖDER** als Matrose an.

Das Schiff wurde geführt von Kapitän Georg Zimmermann, Stettin, 1. Offizier Höfke, Stettin, 1. Ingenieur Albert Ramm, Rostock.

In Stettin wurde Zucker für Delfzijl geladen. Anschließend luden wir in Emden Kohlen für Trondheim.



Dampfer **URANIA** (ex **GEORG ZELCK**, ex **MARIE GLAESER**)

Foto: Schiffsfotos Jansen, Hamburg/Sammlung H.-G. Wentzel

Während der Ankerliegezeit vor Borkum hakte der Anker in einem Wrackteil und ging verloren.

Von der Elbe zur Ems und zurück fuhren wir im Geleit. In Holtenau wurde voll gebunkert und wegen der langen Reise nach Trondheim noch zusätzlich Bunkerkohle auf Luke 11 gestaut.

Nach dem Passieren des Samsö-Beltes, Ende Januar 1943 (es war ein Sonntag), nahm der Wind stark zu, so daß die Kohle von der Luke spülte. Aus diesem Grunde nahmen wir bei Vinga (Göteborg) einen Lotsen an Bord, um im Schutz der Schären eine Wetterbesserung abzuwarten. Der Wind hatte Sturmstärke erreicht. In der sehr groben achterlichen See steuerte das Schiff so schlecht, daß wir aus dem Fahrwasser versetzt wurden. Am Montag morgens um 04.15 Uhr stieß das Schiff hart auf und nahm schwere Seen über.

Quelle: Heimatkundliche Blätter Brandenburg 5. Jg., Jan.1996 H.12

Ein schwedisches Wachschiiff war bald in der Nähe. Gegen 04.50 Uhr kam das Schiff wieder frei, nachdem es von der groben See über den Unterwasserfelsen geschoben worden war. Die Vorpiek und Laderaum 1 machten Wasser. Mit eigener Kraft konnten wir noch Göteborg erreichen. Das Schiff lag allerdings vorne 6 Fuß tiefer! 1)

Nach Löschung der Ladung dockten wir bei der Eriksberg- Werft ein. Der untere Vorsteven lag auf Achterkante der Vorpiek. Raum 1 machte durch das beschädigte Vorpiekschott Wasser. Der Schiffsboden war fast auf der gesamten Länge eingedrückt und mehrfach aufgerissen. Glücklicherweise waren die Bilgen und die Tankdecken dicht geblieben. Die Reparatur dauerte bis Anfang März.

Unsere vier Flaksoldaten wurden während der Liegezeit interniert.

Nach der Beendigung der Werftliegezeit nahmen wir unsere Ladung wieder ein und setzten die Reise nach Kristlansand fort. Dort gingen beim Ankermanöver wieder ein Anker und rund 45 Faden Kette verloren.2)

Nach dem Löschen der Kohleladung versiegelten wir in Ballast nach Aarhus, wo wir am 20. März 1943 eintrafen, um Kies für Hamburg zu laden.

Danach luden wir in Bremen Wehrmachtsgut für Oslo, Drammen und Fredrikstad. In Kragerö wurde Splitt für Danzig und dort Kohle für Riga geladen.

Von Riga ging es dann wieder über Danzig mit Kohlen nach Bremen. Dann versiegelten wir in Ballast nach Rostock, um dort Wehrmachtsgut für Turku und Oulu zu übernehmen. Dabei ging vor Warnemünde wieder einmal ein Anker verloren.

Am g. Juni 1943 trafen wir in Oulu ein. Hier bekamen wir eine Ladung Schrott für Stettin. Danach luden wir in Danzig Kohlen für Libay. In Memel erhielten wir eine volle Ladung Stroh für Oulu, wo wir am 13. Juli 1943 ankamen. Von hier ging es mit Papierholz nach Stettin und von dort mit Wehrmachtsgut zurück nach Oulu, wo wir am 19. August 1943 eintrafen. In Oulu und Vaasa wurde beschädigtes Wehrmachtsgut übernommen und in Helsinki am 26. August 1943 Lazerettmaterial zugeladen. In Stettin bekamen wir dann eine volle Ladung Spirituosen für Oulu. Die Ladung wurde während der Reise von vier Soldaten bewacht ! Ankunft in Oulu am 19. September 1943. (Um an den Schnaps zu kommen, hatten die Finnen in Oulu einen Tunnel. zum Lagerhaus; gegraben). In Oulu wurde dann Papierholz geladen und in Martinniemi eine Deckslast für Stettin. Wir lagen ungefähr vier Wochen in Oulu.

im Dezember wurde in Rostock Zucker für Delfzijl geladen. Dort verbrachten wir dann auch Weihnachten. Anfang Januar 1944 ging es von Emden mit Kohle nach Stettin. Dabei mußten wir auf der Ems mehrere Tage auf die Zusammenstellung eines Geleits warten. Hier verloren wir wieder einen Anker. Langsam wurden wir Experten im Anker und Kette wechseln. Nach der Zusammenstellung des Geleits wurde dann bei Nordweststurm und Ebbe ausgelaufen. Bei der groben, steilen See kamen wir aber nicht weit, es mußte beigedreht werden. Mit erheblichen Schäden an den Mittschiffsaufbauten konnten wir unseren Ankerplatz wieder erreichen. Um den 15. Januar 1944 kamen wir schließlich in Stettin an.

Am 18. Januar 1944 wurde ich von der Reederei auf D. **CHARLOTTE SCHRÖDER** versetzt~ der schon auslaufbereit vor Warnemünde lag.

Am 7. November 1944 stieg ich in Libau von der **CHARLOTTE SCHRÖDER** auf die **LOUISE SCHRÖDER** um. Beide Schiffe löschten am gleichen Kai Munition. Um den

1) Ein Fuß («\*wt): 30,48 cm

2) Ein englischer Faden (fathom): 183 cm

12. November 1944 kamen wir mit einer Ladung beschädigten Wehrmachtsgutes in Königsberg an. Hier luden wir wieder Wehrmachtsgut (Tarnzeug, Schuhe, Filzstiefel und Geschütze) für Windau und Libau. Mit einer Ladung beschädigter Wehrmachtsfahrzeuge erreichten wir am \*4. Dezember 1944 Danzig. Hier wurden wieder für Libau Munition und im Zwischendeck Luke 11 lose Kartoffeln geladen.

Während der Liegezeiten in Libau und Windau hatten wir fast täglich mehrere Luftangriffe. Glücklicherweise verfehlten alle Bomben und Geschosse unser Schiff wenn auch oft recht knapp. Auf jeden Fall ist es ein großes Wunder, daß Schiff und Besatzung all die Luftangriffe heil überstand.

Am 14. Dezember 1944 wurde der neben uns liegende D **ERIKA SCHÜNEMANN**, der ebenfalls Munition löschte, von Bomben getroffen und versenkt. D. **MINNA CORDS** ging auf der Reede verloren. Kurz vor Weihnachten trafen wir mit beschädigtem Wehrmachtsgut und einigen Fronturlaubern in Königsberg ein.

Seit der Besetzung der litauischen Küste und von Memel durch russische Truppen wurde nur noch nachts und im Geleit gefahren. In Königsberg luden wir wieder Wehrmachtsgut für Libau. Silvester 1944 lagen wir dann auf Pillau -Reede. Mitte Januar 1945 trafen wir wieder, von Libau kommend, in Königsberg ein. Hier wurde Roggen geladen und dann an die Schichauwerft zwecks Reparatur des Ankerspills verholt. Um den 25. Januar 1945 mußte das Schiff dann aber Königsberg überstürzt verlassen. Teile des Ankerspills blieben dabei auf der Werft zurück.

Ende Januar 1945 wurde Stettin erreicht. Obwohl wir einige Tage am großen Getreidespeicher lagen, wurde die Ladung nicht gelöscht.

Die Stettiner Oderwerke begannen nun, unsere verlorengegangenen Teile des Ankerspills neu zu gießen. Aus dem Wrack des D. **HANNA CORDS** bekamen wir die Lichtmaschine. Elektrisches Licht gab es auf der LOUISE SCHRÖDER nur im Maschinenraum, im Kartenhaus und im Salon und an jeder Luke eine Steckdose für Sonnenbrennen Positionslampen und Wohnräume hatten noch Petroleumlampen. Den ganzen Februar lagen wir gegenüber der Hakenterrasse an den Pfählen. Fliegeralarm war laufend, tags und nachts.

Am 7. März 1945 wurde in den Oderwerken unser Ankerspill auf die Back gesetzt. Es blieb aber keine Zeit mehr, um dasselbe zu befestigen. Auch Teile des Vorgeleges blieben in der Werft zurück. Nach kurzer Bunkerung verließen wir Stettin im Schutze der Dunkelheit. Das Ostufer der Oder von Ihnamünde bis Stepenitz war schon in russischer Hand.

Am Morgen des 8. März 1945 ankerten wir vor Swinemünde. Das Spill hatten wir mit Bordmittel befestigt. Proviant und Bunkerkohle. waren knapp. Aus diesem Grunde ruderten am 12. März 1945 der 1. Offizier und vier Decksleute mit dem Arbeitsboot nach Swinemünde, um wenigstens Proviant zu bekommen. Bei der Ankunft in Swinemünde hatten wir uns getrennt und um 14.00 Uhr wollten wir uns am Boot wiedertreffen. Gegen Mittag wurden wir dann von dem schweren Luftangriff überrascht. Ich hatte meinen Vater getroffen, der mit dem Leichter **ZÜLLCHOW 6** am Kraftwerk auf der Insel Eichstaden lag. Mein Vater und ich überlebten den Angriff im nahegelegenen Marinebunker.

Nach dem schrecklichen Angriff, der mehrere tausend Menschenleben forderte, trafen wir Decksleute uns bei unserem leichtbeschädigten Boot unversehrt wieder, nur unser 1. Offizier fehlte. Um noch vor dem Dunkelwerden unser Schiff zu erreichen, beschlossen wir, nicht länger auf den 1. Offizier zu warten. In der Dämmerung erreichten wir die **LOUISE SCHRÖDER**, wo wir schon sorgenvoll erwartet wurden. Das Schiff hatte keinen Schaden erlitten. Der 1.Offizier wurde

am nächsten Tage von einem Marinefahrzeug unversehrt an Bord gebracht Er war in einem Keller verschüttet worden.

Am 14. oder 15. März 1945 erhielten wir Order, nach Rostock zu laufen. Der Anker wurde mit einem Draht über Winde 1 und 2 gehievt (Draht an der Kette einschäkeln, ca. 1,20 m hieven bis zur Kettenuß, Kettenbremse an, wieder umschäkeln usw.) Obgleich wir mit dieser Arbeit schon vertraut waren, brauchten wir mehrere Stunden, bis der Anker auf war.

Da unser Bunkerbestand nicht ausreichte, wurde zusätzlich mit Holz (Deckslaststützen, Stauholz usw.) gefeuert.

Mit 2 bis 3 kn Fahrt konnte wir so Rostock erreichen. Die Neptunwerft begann sofort mit der Reparatur des Ankerspills. Wir wechselten inzwischen mehrmals -den Liegeplatz. Nach der erfolgreichen Reparatur wurden wir um den 20. April 1945 zwecks Löschung der Ladung nach Stralsund beordert. Wegen unseres Tiefganges mußten wir um Kap Arkona fahren.

Am 30. April 1945 gegen Mittag mußten wir die Löscharbeiten plötzlich abbrechen. Es wurden 200 schwerverwundete Soldaten im Zwischendeck Luke 11 untergebracht.

Etwa 600 Flüchtlinge stiegen zu. Leider mußten viele zurückbleiben. Die russischen Truppen hatten schon den Rügendamm erreicht. Zusammen mit dem Stettiner D. ERNA liefen wir als letzte Schiffe Ober Barhöft nach dem Westen aus.

Am 01. Mai 1945 wurde vor Warnemünde geankert Wieder wurde das Arbeitsboot mit dem 2. Offizier und vier Mann an Land beordert, um W der Reederei nach Bunkerkohle zu fragen. Als unser Boot schon in der Mole war, erschienen am Strande

bei Markgrafenheide russische Panzer, die die Mole und die zahlreichen auslaufenden Fahrzeuge beschossen.

Kurz darauf trieb unser Boot kieloben aus der Einfahrt. Wir konnten schnell unseren Anker hieven und in Richtung Gedser abdrehen. Unsere Bootsbesatzung konnte ein Schnellboot aufnehmen und nach einer knappen Stunde heften wir sie glücklicherweise wieder gesund an Bord.

Am Spätnachmittag des 1. Mai 1945 machten wir in Gedser fest. Von der dänischen Staatsbahn bekamen wir einige Tonnen Bunkerkohle. Es stiegen noch 150 Flüchtlinge zu. Wir konnten auch noch Wasser und für ca. zwei Tage Proviant übernehmen.

Am 2. Mal 1945 liefen wir dann mit zehn unbemannten Marinebarkassen im Schlepp nach Kopenhagen aus. Vor Kopenhagen ankerten wir am 4. Mai 1945. Unsere Verwundeten wurden sofort abgeholt und kamen auf ein Lazarettschiff.

Nun wurden Wasser und Proviant knapp. Mit Kaffeemühlen wurde Roggen gemahlen und in einem 90-Liter-Waschkessel ein Brei gekocht. Für zwei Tage war auch noch Zucker vorhanden.

Wenn wir auf Wache waren, stellten wir unsere Kojen für Mütter mit Kleinkindern zur Verfügung.

Ein großes Problem waren auch die sanitären Anlagen. Wir hatten nur zwei Toiletten an Bord. Durch den Bau von Latrinen Ober Heck konnten wir die Sache erträglicher machen.

Zwei Mal konnten wir mit dem Rettungsboot von anderen Schiffen Proviant holen, aber leider keine Grundnahrungsmittel, wie Brot oder Kartoffeln. Aber alle Lebensmittel wurden gerecht verteilt. Unter den Flüchtlingen waren Mitarbeiter eines Wirtschaftsamt, die diese Aufgabe übernahmen. Alle Leute mußten über die Kommandobrücke kommen, wo aus dem Ruderhausfenster die wenigen Lebensmittel verteilt wurden. Zur Kontrolle bekam jeder den Schiffsstempel auf die Hand gedrückt.

Auch einige Tonnen Bunkerkohle konnten wir von einem anderen Dampfer übernehmen. Da unser Bunkerbestand bis Kiel nicht ausreichte, wurden wir von den Marineschleppern **KORSFJORD** und **GLETTKAU** nach Kiel geschleppt. Die Flüchtlinge haben die ganzen Tage und Nächte an Deck und auf den Luken gesessen. Aber alte Unannehmlichkeiten wurden ruhig ertragen.

Um den 18. Mal 1945 erreichten wir die Kieler Förde. Hier verloren wir den fünften Anker mit 15 Faden Kette.

Am Pfingstsonnabend wurden unsere Flüchtlinge von einem Marineprahm auf den D. **GUNTHER** (Hansa Typ A, Neptunwerft) übergesetzt, wo schon über 1000 andere Flüchtlinge an Bord waren.

Anfang Juni löschten wir den Rest der Roggenladung in Holtenau. Hier wurde das Schiff von den Engländern beschlagnahmt, um es nach Methil (Schottland) zur Ablieferung zu überführen. Unter britischer Flagge und mit 12 Mann britischem Wachpersonal durchfuhren wir den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Auf Brunsbüttel-Reede stellte sich ein Kesselschaden ein. Daraufhin wurden wir nach Hamburg zur Deutschen Werft Finkenwerder beordert. Hier wurde der Schaden behoben, Splitterschutz und Flakstände abgebaut und eine neue Ladewinde, die wir noch in Rostock bekommen hatten, montiert.

Nach der Werftliegezeit verholten wir in den Walterhofer Hafen. Die Besatzung blieb an Bord.

Mitte September bekamen wir Order, nach Emden zu laufen und dort ca. 1800 t Gasgranaten zu laden, die dann samt Schiff im Skagerrak versenkt werden sollten. Durch den Keiser-Wilhelm-Kanal ging es dann nach Flensburg. Hier wurde der erste Geleitzug von fünf Schiffen zusammengestellt

**PATAGONIA** (Hamburg Süd) 5885 BRT; **DUBURG** (Schuldt) 2675 BRT; **TRITON** (Neptun) 1620 BRT; **PILLAU** (KIA) 1308 BRT; **LOUISE SCHRÖDER** (Schröder) 1327 BRT.

Am 4. Oktober 1945 erreichten wir die Versenkungsstelle zwischen Skagen und Arendel, ca. 700 m tief.

Der Passagierdampfer **STETTIN** sollte uns aufnehmen, was aber wegen des aufkommenden Sturmes nicht mehr gelang. So, landeten wir auf dem Motorschlepper **ATLAS**, wo wir Im Kabelgat bis Kiel Unterkunft fanden.

Nach dem Verlassen des Schiffes ging ein britisches Sprengkommando an Bord, um

die in Flensburg angebrachten Sprengsätze in. den Laderäumen und 2. im Maschinenraum) zu zünden. Alle Schiffe gingen fast senkrecht Ober den Achtersteven unter. Auf dem Wasser bildete sich eine Riesenfläche aus Schiffsteilen und Verschlägen der Ladung. Jede Gasgranate war in einem Buchenholzverschlag mit Lederriemen befestigt

Am 6. Oktober 1945 wurden wir in Kiel auf dem Marine -Wohnschiff **EBERSTEIN** untergebracht. Dieses durften wir erst am 10. Oktober 1945 verlassen. Kollegen, die noch nicht nach Hause konnten, blieben für längere Zeit auf der **EBERSTEIN**.

So war der Reederei Richard Schröder nur noch die **CHARLOTTE SCHRÖDER** erhalten geblieben.

Vom 4. Dezember 1945 bis zum 27. April 1947 war ich dann als Matrose auf dem Betonmotorschiff **HOFFNUNG** tätig.

Am 28. April 1947 musterte ich wieder auf der **CHARLOTTE SCHRÖDER** an. Kapitän Niemann war bis zu diesem Zeitpunkt in Lübeck alleine an Bord. Im September 1947 kam das Schiff wieder in Fahrt. Am 14. Dezember 1948 mußten wir bei der Insel Öland im Schneesturm die sinkende **CHARLOTTE SCHRÖDER** verlassen. Der deutsche Dampfer **GREIF** (Gribel) konnte uns aus dem Rettungsboot aufnehmen und in Visby absetzen.

#### Technische Daten und Lebenslauf des Schraubendampfers **MARIE GLAESER**

erbaut bei der Aktiengesellschaft "Neptun", Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock als Baunummer 241.

Stapellauf: 27.5.1905, Ablieferung: Juli 1905 11317 BRT, 812,8 NRT, 2300 tdw.

Rufzeichen: MDSR - MFLQ - DMAP

Länge (reg.):74,17, Länge zwischen den Loten:73,76 m, Breite auf Spant:10,97 m, Tiefgang: 5,15m.

Antriebsanlage: Dreifach-Expansions-Maschine, Eigenbau Neptunwerft, 650 PSi

Besatzung. 15 Personen

7.1905	Dampfschiffs-Gesellschaft "Marie Glaeser" GmbH (KR: Otto Zelck ), Rostock
05.08.1914	durch den englischen Kreuzer <b>HMS GIBRALTAR</b> aufgebracht
06.08.1914	in Glasgow durch Großbritannien beschlagnahmt Umbenennung in <b>PARKLANDS</b> , The Shipping Controller (KR: J.W. Baird & Co.), West Hargepool
1916	Bolivian General Enterprlse Ltd. (KR: Leopold Walford Ltd.), London
1921	H. Harrison Ltd., West Hartlepool
1924	<b>GEORG ZELCK</b> Otto Zelck GmbH, Rostock
02.1931	Otto Zelck
05.1931	"Orion" Schiffahrts-GmbH., Rostock
07.1931	<b>URANIA</b>
11.1936	Einsatz als Sonderdampfer
1937	Heimathafen: Seestadt Rostock
04.1939	<b>LOUISE SCHRÖDER</b> Richard Schröder, Rostock
06.1945	in Kiel
04.10.1945	mit Gasmunition versenkt