

# Eine Geschichte der Seeschifffahrt



## Kapitän Otto Kölschbach

Durch das Eis der Trave wühlt sich der kleine Dampfer „Fona“ der Stern-Linie nach Lübeck. Keine 1000 BRT ist das Schiff groß, knappe 1000 PS leistet die Radaddel und über 40 Jahre alt ist das Schiff. Man sieht es ihm nicht an, dem kleinen Dampferlein, „Kohschieb konserviert“ sagt der Seemann und daran muss wohl schon etwas Wahres sein. Seit Menschengedenken holt die „Fona“ Ochsen aus Dänemark. Das Besondere an der „Fona“ ist aber nicht das Vieh an Bord, sondern es ist der Kapitän. Kapitän Kölschbach ist bereits in die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt eingegangen, zwar nicht als der Führer eines

Ochsendampfers, sondern als Trossschiffsfahrer im letzten Weltkrieg, eigentlich von zwei Trossschiffen, von denen er das erste mit viel List und Überlegung wieder in den sicheren Hafen zurückbrachte und das Zweite unter besonders tragischen Umständen im Indischen Ozean verlor.

Otto Kölschbach, am 25. Oktober 1896 im Hessischen geboren, sollte eigentlich Pastor werden. Aber was soll man eigentlich nicht alles werden und was wird man schließlich? Er hatte es sich nun einmal in den Kopf gesetzt, Seemann zu werden. Vater gab nach und brachte ihn im März 1912 selbst nach Elsfleth und lieferte ihn auf der Bark „Prinzess Eitel Friedrich“ des Deutschen Schulschiff-Vereins ab. Hier blieb er bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, als das Schiff in Kiel aufgelegt wurde. Zusammen mit seinen Kameraden meldete er sich als Freiwilliger zur Kaiserlichen Marine. Alle wurden angenommen, nur er nicht, weil er gerade eine schlimme Hand hatte. Dafür kam er dann zur Infanterie, was ihm gar nicht behagte. Er schrieb sich die Finger wund an Gesuchen, zur „Grauen Dampfer-Linie“ versetzt zu werden und hatte auch schließlich Glück damit. So kam er im Januar 1917 auf den Kleinen Kreuzer „Breslau“, der unter dem Namen „Midilli“ zur Mittelmeer-Division gehörte. Als am 20. Januar 1918 die „Midilli“ im Ägäischen Meer nach Minentreffern mit 350 Mann in den Keller ging, wurde Kölschbach gerettet und kam nach Eckernförde auf die U-Bootsschule, musste aber vorher noch einen Lehrgang auf der Lübecker Seefahrtsschule besuchen, den er mit dem Patent als „Schiffer auf kleiner Fahrt“ beendete. Anschließend erfolgten die Ausbildungsfahrten auf den alten „Seekühen“ „U 1“ und „U 9“. Zum Fronteinsatz aber kam es nicht mehr. Deutschland lag zerschlagen am Boden, die Handelsschiffe bis auf ein paar alte Därgel an die Entente ausgeliefert. Hatte es überhaupt noch Zweck, weiterhin Seemann zu bleiben?

Sollte man sich nicht lieber einen Job an Land suchen? Viele Seeleute waren vor diese Fragen gestellt und viele sagten auch der christlichen Seefahrt gänzlich Lebewohl. Nicht so Otto Kölschbach. Ihn hatte das blaue Wasser gepackt, ihn ließ es nicht aus den Armen. Die schlimmste Zeit nutzte er aus, in Lübeck wieder die Schulbank zu drücken, um dann als frischgebackener Seesteuermann

Bewerbungsschreiben dutzendweise an die Reedereien vom Stapel zu lassen. Er hatte die Prüfung sogar mit Auszeichnung bestanden und obendrein noch eine Reichsprämie erhalten. Das unterstrich er jedes mal rot in seinen Briefen. Der Lübecker Reeder F. H. Bertling schien von diesem Schreiben besonders beeindruckt zu sein, bestellte ihn zu sich, und Otto Kölschbach verließ das Kontor als wohlbestallter Steuermann des Dampfers „Masuren“, Staat war mit diesem Schnarcher bestimmt nicht zu machen, aber das war ja bei der ganzen deutschen Handelsflotte nicht anders. 1922 besuchte er wieder die Lübecker Seefahrtsschule und verließ sie als „Schiffer auf großer Fahrt“ mit Auszeichnung und Reichsprämie. Dann kehrte er zu Bertling zurück und fuhr als Erster Offizier auf vielen seiner Schiffe. Eben hatte die deutsche Handelsschiffahrt wieder Luft holen können, da wurde ihr von anderer Seite ein Knüppel zwischen die Beine geworfen. Es war die Weltkrise von 1930. Ein Schiff nach dem andern band an, auch die Bertling-Schiffe. Noch einmal fand er einen Job. Es war die Überführung des Saugbaggers „Quelimane“ von der Lübecker Maschinenbau Gesellschaft nach Lourenco Marques.

Und dann begann das wieder mit den Rindviechern. Die Lübecker Seetransport GmbH. hatte sich einen Seeschlepper angelacht und diesen zu einem 182 BRT großen Viehtransporter umgebaut, der „Condor“. Wieder einmal bewahrheitete sich die Seemannsweisheit „Kohschiet konserviert“, denn zweieinhalb Jahrzehnte gurkte das Schiffelein schon auf der Ostsee herum und es gurkte noch bis zum Jahre 1952, also genau 45 Jahre. Aber Kölschbach war stolz auf diesen schwimmenden Kuhstall, war es doch sein erstes Schiff als Kapitän.

Bald wurde ihm das ununterbrochene Muhen des Rindviehs leid, er mochte auch nicht mehr in Lübeck Straßenbahnfahren. Die Leute drehten sich schon nach ihm um und meinten, er wäre ein Stallschweizer, so roch er nach den Tieren, die den Lübeckern als Beefsteaks so gut mundeten. Er musterte ab, fuhr wieder als Steuermann auf größeren Schiffen, endlich als Kapitän auf dem Hamburger Dreimastschoner „Niedersachsen“ von 334 BRT.

Kurz vor Beginn des letzten Krieges wurde er als seemännischer Sachbearbeiter beim Trossschiffsverband der Kriegsmarine eingestellt. Er war dort zwar nur Zivilangestellter, hatte in Wilhelmshaven aber einen großen Aufgabenbereich. Hatte das Trossschiff im Kriege 1914/18 schon eine wichtige Rolle gespielt, so stand es jetzt vor weit größeren Aufgaben. Es waren das besonders eingerichtete Frachter, Tanker oder Kohlendampfer, deren Aufgabe darin bestand, die auf den Ozeanen operierenden Kriegsschiffe mit den nötigen Vorräten zu versorgen. Ursprünglich waren sie unbewaffnet, doch im Laufe des Krieges bekamen sie Geschütze zur U-Boots- und Flugzeug-Abwehr. Sie fuhren unter der Reichsdienstflagge und ihre Besatzungen wurden zu Soldaten.

Nach einem kurzen Gastspiel als Steuermannsmaat und Kommandant eines kleinen Vorpostenbootes in Norwegen, wird er zurückgeholt vom Trossschiffsverband. Das Schlachtschiff „Bismarck“ soll zu einer Unternehmung in den Atlantik auslaufen und in Wesermünde soll ein ganzes Trossschiff-Geschwader aufgestellt und ausgerüstet werden. Das Kommando über die „Spichern“ erhielt Kapitän Kölschbach, der inzwischen zum Leutnant zur See d. Res. und Korvettenkapitän S., also Sonderführer, ernannt worden ist. Lange Wochen vergehen, bis dieser Verband von sieben Schiffen endlich den Befehl erhält, aus der Loire-Mündung auszulaufen und sich auf die verschiedenen Treffpunkte im

Atlantik zu verteilen. Die „Spichern“ liegt auf ihrer Position und wartet auf die „Bismarck“, Durch Funk erfährt sie von dem gelungenen Durchbruch durch die Dänemarkstraße, hört aber auch, dass die Briten die beiden Versorger „Belchen“ und „Lothringen“ gestellt und diese sich selbst versenkt hatten. Aller Wahrscheinlichkeit nach war deren Position von einem amerikanischen U-Boot den Engländern verraten worden. Bald kam der Schwere Kreuzer „Prinz Eugen“ in Sicht, der nach der Versenkung des britischen Schlachtschiffes „Hood“ und nachdem er von der „Bismarck“ entlassen war, nur noch für fünf Stunden Brennstoff an Bord hatte. Mit einem schneidigen Manöver wird zwischen den beiden Schiffen eine Schleppverbindung hergestellt und durch zwei Schlauchleitungen, die mit der Schlepptrasse in Verbindung stehen, 3200 Tonnen Öl an die „Prinz Eugen“ abgegeben. Um noch Munition und sonstige Vorräte zu übernehmen, bleibt dem Kreuzer keine Zeit mehr. Da die „Bismarck“ inzwischen nach heldenmütigem Kampf gegen eine gewaltige Übermacht gesunken war, mussten die Trossschiffe wieder in den Stützpunkt zurückkehren. Aus vielen aufgefangenen Funksprüchen musste Kölschbach entnehmen, dass in seiner Nähe viele feindliche Schiffe standen, denen er nur durch eine List entgehen konnte. Er ließ deshalb Öl in die See pumpen, warf Rettungsringe, Rettungsflöße, Holzteile usw. über Bord, um eine Versenkung der „Spichern“ vorzutäuschen. Das ist ihm auch glänzend gelungen. Nach achtzehn Tagen Seefahrt auf allen möglichen und unmöglichen Kursen kommt die „Spichern“ unversehrt wieder in St. Nazaire an. Das war eine unerhörte Leistung. Nur zwei Tanker konnten wieder nach Frankreich zurückkehren, alle andern hatten sich selbst versenkt, bis auf den Tanker „Gedania“, der am 4. Juni 1941 unversehrt in die Hand des Gegners fiel und mit ihm alle Geheimpapiere und der Funkschlüssel. Damit war der Feind bestens unterrichtet über alle Bewegungen der Versorger, die nach den Befehlen der Seekriegsleitung in Berlin handelten. Als „Empire Garden“ wurde die „Gedania“ bald darauf in englische Dienste genommen. Nun begann wieder der Dienst an Land mit der Abnahme der Prisen und der Indienstellung neuer Trossschiffe, darunter auch des Tankers „Passat“, der bei dem britischen Überfall auf St. Nazaire schwer beschädigt, aber wieder hergestellt wurde, dann aber nach einem weiteren Fliegerangriff am 6. September 1942 vollständig verloren ging. Kölschbach sollte eigentlich diesen Tanker nach Japan bringen. Nun musste er umsteigen auf die „Brake“. Dieses 9925 BRT große Tankmotorschiff war 1937 vom Bremer Vulkan für die Unitas, Deutsche Walfang A.G., Hamburg, erbaut worden. Die „Brake“ hatte die Aufgabe, zunächst nach Japan zu gehen, um dann von dort aus mehrere der von Singapur eingesetzten deutschen U-Boote, die sogenannten Monsun-Boote, mit Proviant und Treiböl zu versorgen. Sie erreichte auch glücklich und ohne gesehen zu werden, Japan, lief dann aber wieder aus zu dem vereinbarten Treffpunkt auf 32° Süd und 72° Ost, also im Indischen Ozean auf der Breite vom Kap der Guten Hoffnung und der Länge vom Südpol Vorderindiens. Nordöstlich von dieser Position war kurz vorher der Versorger „Charlotte Schliemann“ von einem britischen Zerstörer versenkt worden. Das war am 12. Februar 1944. Genau einen Monat später, am 12. März 1944, wurde die „Brake“ von einem Trägerflugzeug gesichtet, das gleich die Zerstörer heranholte, die mit ihren 10,2 cm Geschützen das Feuer auf den Tanker eröffneten, als man von der „Brake“ aus noch nicht einmal ihre Masttoppen ausmachen konnte. Was unzählige Male zur Übung gemacht worden war, war nun

bitterer Ernst. Die Sprengkommandos gingen auf Station, die Geheimsachen flogen über Bord, die Funkbude wurde zerstört und die Mannschaft ging in die Boote. In der hohen See schlugen diese gleich voll und mussten erst gelenzt werden, bis die Mannschaft einsteigen konnte. Auf der „Brake“ krachten bereits die Explosionen und rissen gewaltige Löcher in die Bordwand. Sie legte sich auf die Seite, um bald darauf zu kentern, trieb dann noch eine Weile kieloben. Dann sank sie auf 6000 Meter Tiefe, In einem der Rettungsboote stellte sich ein Mann auf die Ducht. Er wurde von zwei Mann gehalten. Er selbst hielt einen Riemen hoch, um den Schwimmern ein Ziel zu geben. Ganz niedrig flogen die Flugzeuge, als suchten sie selbst nach Schwimmern. Als letzter wurde Kapitän Kölschbach aufgefischt und ins Boot gezogen. Gegen Abend trat ein schwarzer Schatten aus der Dunkelheit. Es war „U 168“, eines der Monsun-Boote, das sie beölen sollten. Nach einigem Suchen fand es alle vier Boote. Nun mussten außer den 54 eigenen Leuten noch die 136 Mann der „Brake“ an Bord untergebracht werden; wirklich kein leichtes Unterfangen. Das Boot musste immer ausgetrimmt bleiben, - um jederzeit tauchklar zu sein. Kaum war der letzte Man an Bord, schrillten auch schon die Alarmglocken. Eines der Flugzeuge hatte „U 168“ entdeckt und warf seine Bomben, Als es endlich abdrehte, wurde auf Tiefe gegangen. Den ganzen nächsten Tag musste man unter Wasser bleiben. Bei 190 Mann unter Deck wurde bald die Atemluft sehr knapp. So bedeutete es für alle eine Erlösung, als das Boot wieder auftauchen konnte. Nun durfte jeder einmal für fünf Minuten in den Turm zum Frischluft schnappen. Die Brücke aber blieb gesperrt. Auch die Verpflegung war sehr schwierig, am schlimmsten aber der Mangel an Frischwasser. Elf Tage dauerte diese U-Bootsreise, da hatte man endlich Batavia, das heutige Jakarta, erreicht. Kapitän Kölschbach blieb erst einmal in Japan. Zwar sollte er mit einem der Monsun-U-Boote nach Deutschland zurückkehren, konnte das aber nicht, da er noch wegen einer Rippenfellentzündung das Bett hüten musste. Auch nachdem die Heimat bereits zusammengebrochen war, Japan aber bis zum 15. August 1945 noch weiterkämpfte und dann erst der Waffenstillstand geschlossen wurde, blieb Kapitän Kölschbach noch in japanischen Diensten auf einem besonderen Kommando, bis er am 13. Februar 1947 aus der amerikanischen Gefangenschaft entlassen und mit einem Schiff nach Deutschland gebracht wurde. Und dann fuhr ab 1947 dieser tüchtige Seemann still und bescheiden wieder einen kleinen Ochsendampfer, die „Fona“, zwischen Kolding und Lübeck.

Aus der Zeitschrift „Kehrwieder“ Februar 1963