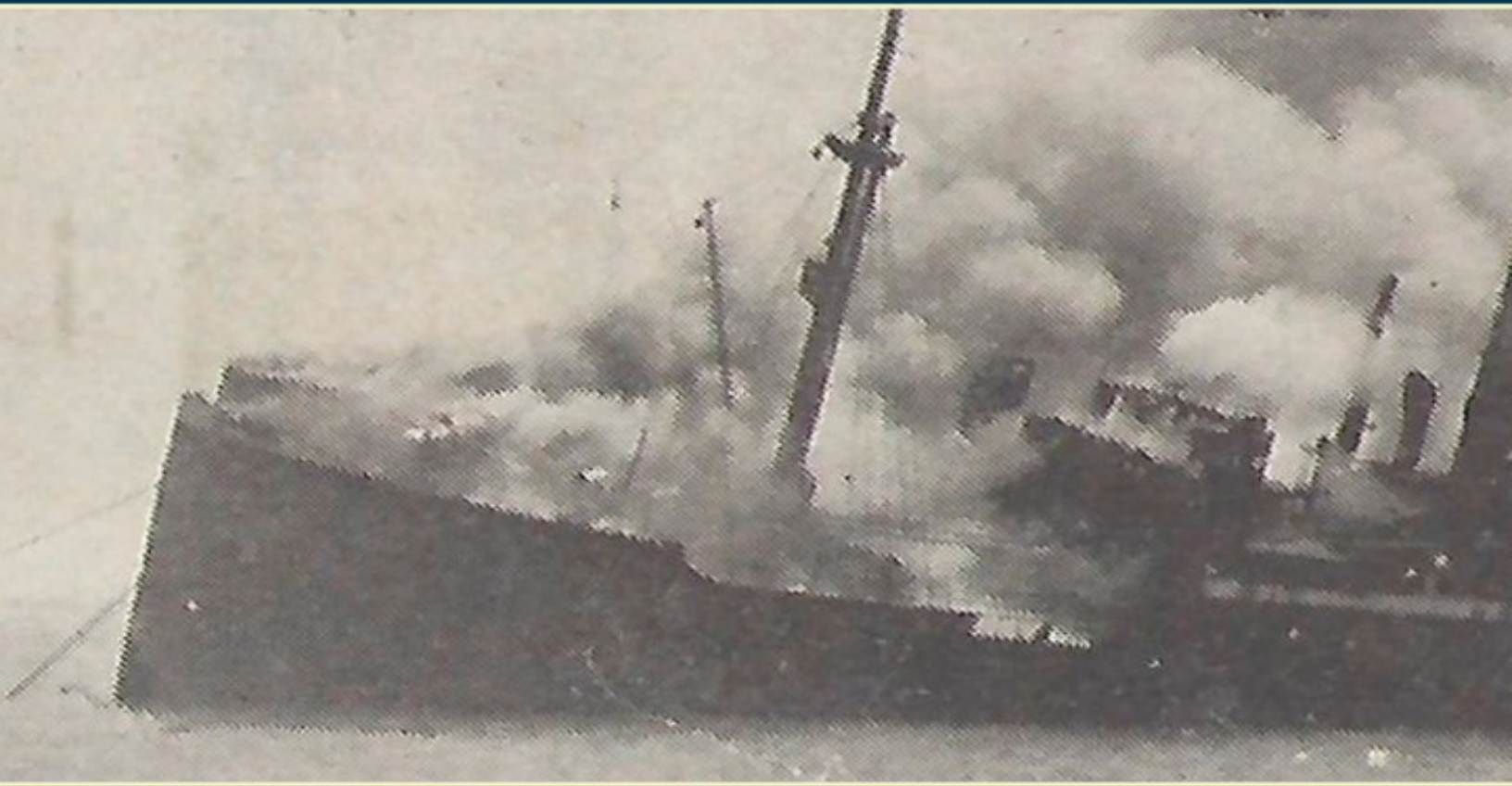


Heinrich Bruellau

# *Seemannsdrama in Goa*



Vier brennende Schiffe und ein  
Superspion, den es nie gab

**„Die Wahrheit in den Tatsachen suchen“**  
*Han Shu - altes chinesisches Geschichtswerk*

## Inhaltsverzeichnis

Danksagung

Einige sprachliche Anmerkungen

Vorwort

Tatsachen und Legenden über ein kaum bekanntes Kapitel des II. Weltkrieges

Die Legende und ihre Verbreitung

Neutraler Hafen Mormugao

Abstecher nach Bhavnagar

Die ersten Monate

Handelsschiffe im Seekrieg im Indischen Ozean

Japanisches Vordringen in Südostasien

Die Lage der Briten als Kolonialmacht in Indien

Die Haltung Nazi-Deutschlands gegenüber Indien, den Indern und der indischen Unabhängigkeitsbewegung

Hatte die deutsche Abwehr unter Canaris oder die Gestapo Agenten in Indien?

Unternehmen Tiger

Die „Achsen-Schiffe“: Der Aufbau der Legende

Aber gab es nicht vielleicht doch einen starken Geheimsender an Bord der *Ehrenfels*?

Der U-Boot-Krieg im Indischen Ozean

Die Lage der Seeleute bis März 1943: Es wird immer schwieriger

Unterschiedliche Reaktionen der Besatzungen

Wer war der „Spion“?

Die „Entführung“

Bestandteile der Spionage-Legende  
Abweichende Versionen über die „Entführung“  
Vorbereitungen auf beiden Seiten: Special Operations  
Executive in Indien  
Operation Postmaster auf Fernando Poo  
Die *Ehrenfels* ist das Ziel  
Das Hansa-Trauma des Ersten Weltkriegs wiederholt sich  
Die Lage spitzt sich zu  
Der Überfall und die Folgen: Der 9. März 1943  
Die Desinformationskampagne beginnt  
Überraschende Verhaftung  
Das Anklageverfahren  
Folgenloses Nachspiel bei den Briten  
Die deutsche Diplomatie ist hilflos  
Das Leben der Seeleute innerhalb und außerhalb der  
Festung Aguada  
Das Urteil  
Freiheit aber keine Heimkehr  
Heimkehrer und Nicht-Heimkehrer  
Bergungsarbeiten  
Dramatisches, aber glückliches Ende  
Das Internationale Rote Kreuz und die Bemühungen zur  
Heimholung der Seeleute in Nachkriegsdeutschland  
Die drei Verschwundenen  
„Fünfzehn bleiben in Goa“  
Einzelschicksale  
Die Pereiras und das verschwundene Grabmal  
Robert Hepp

Filmisches Nachspiel: Zum Schaden kommt noch der Spott

Bis in unsere Zeit

Versuch einer rechtlichen Bewertung

Anhang: Rekonstruktion der Einzelschicksale der Seeleute

Bibliographie

## Danksagung

Mein besonderer Dank gilt Dr. P.P. Shirodkar, der mir schon vor über dreizehn Jahren die Geschichte der vier Schiffe überhaupt erst nahebrachte, die mich dann fortan faszinierte. Er war damals Leiter der staatlichen *Goa Archives* und hatte entsprechenden Zugang zu den portugiesischen Akten. Bei der Schilderung des Hergangs stützte ich mich weitgehend auf seine Aufsätze, auch wenn ich seine Schlussfolgerungen nicht teile.

Peter Kiehlmann betreibt, neben zahllosen maritimen Andenken und Schiffsmodellen, ein liebevoll und akribisch gepflegtes privates Archiv über die Schiffe der DDG Hansa, das er auch ins Netz gestellt hat. Er brachte mich eigentlich darauf, dass die offizielle Darstellung, wie man sie überall in der Literatur, auch bei Shirodkar, im Internet und der Presse vorfindet, nicht stimmen kann.

Mein Freund Helmut Reuschle wühlte tagelang in den Archiven des Internationalen Roten Kreuzes in Genf, seine Kollegin Irene Echard lieferte Übersetzungen aus dem Französischen und Italienischen. Ein junger Mitarbeiter, Joao Fernandes, übersetzte für mich lange Texte aus dem Portugiesischen zunächst ins Englische. Darunter auch Auszüge aus dem Buch von Jose Barreiros, mit dem ich in E-Mail-Kontakt kam und zahlreiche Anregungen mitnahm. Er arbeitet besonders zur Frage der Haltung der Salazar-Regierung.

In Goa traf ich auf die Familien Breitkopf, Tiegel, Sedlaczek und Pereira, die mir alles überlieferten, was sich über zwei Generationen noch an Erinnerungen in den Familien erhalten hatte, einschließlich einiger schöner Fotos, und mich mit Gastfreundschaft überhäufte. Stanley Pereiras Tante Linda, war die letzte lebende Zeitzeugin, die ich traf

und hatte lebhaftere Kindheitserinnerungen an die vier Kapitäne.

Ich habe auch die Dienste professioneller Rechercheure genutzt, wie Herrn Haas bei den Abwehr-Akten, Frau Bühren vom Axel Springer Verlag und Frau Dr. Baberg vom Verein U-Boot-Museum in Altenbruch. Anna Stone vom Aviva-Archiv in London half mir mit Hinweisen. Shri Balaji und Nusha waren eine Riesenhilfe bei meiner Arbeit in den Goa Archives. Mein Sohn Karan war unentbehrlich bei Fotobearbeitung und Internetrecherche. Besonderer Dank an Jeanie Smith von der Guildhall Library, die mir die Beweise über die letzte Reiseroute der deutschen Schiffe lieferte.

Bei einem Veteranentreffen der alten DDG Hansa - Fahrensmänner in Bremen traf ich Bernhard Thamm, den Sohn des Matrosen Kurt Thamm, und durch ihn Lisa Müller, die Tochter des Elektrikers Paul Gasse, der in unserer Geschichte noch eine besondere Rolle spielen wird.

## **Einige sprachliche Anmerkungen**

Die Namen der Seeleute sind in den Dokumenten, aber auch in praktisch allen englischsprachigen Veröffentlichungen, teilweise unkenntlich entstellt. Ich habe mich bemüht, soweit möglich, die korrekte Schreibweise der Namen zu finden.

Ortsnamen werden in der gebräuchlichen Form der Zeit verwendet. Bombay bleibt also Bombay und wird nicht - heute politisch korrekt - zu Mumbai, Batavia wird nicht zu Jakarta.

Sofern Zitate aus dem Englischen verwendet wurden, handelt es sich um eigene Übersetzungen ins Deutsche. Bei französischen, italienischen und portugiesischen Texten erhielt ich freundliche Hilfe beim Übersetzen.

Bei der Rückübersetzung der Berufsbezeichnungen aus dem Portugiesischen habe ich mich bemüht, dem deutsch-seemännischen Gebrauch wiederzufinden: Apprentice = Lehrling = Jungmann oder copeiro = Tassenträger = Steward usw.

Der Hafen hieß und heißt bis heute: Mormugao, in deutschen Quellen wird der Name Marmagoa oder Marmugoa verwendet.



## **Vorwort**

Goa in Indien vor acht Jahrzehnten:

Einige starben, einige verschwanden für immer, viele mussten zehn Jahre auf ihre Rückkehr warten, einige blieben für immer.

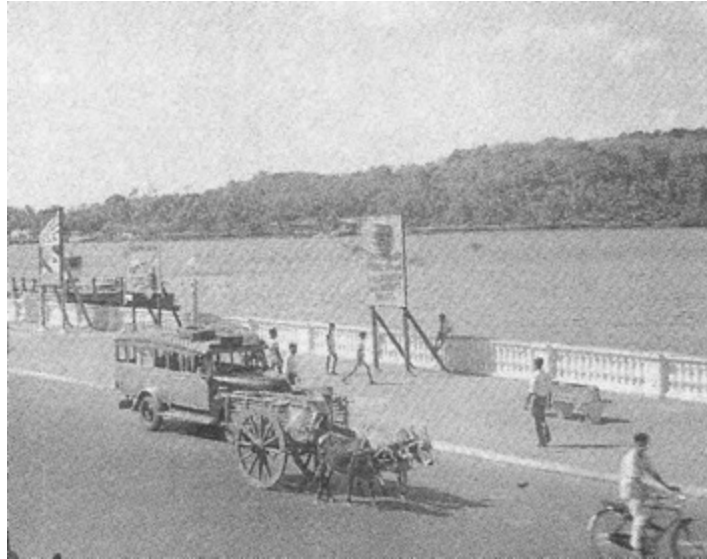
Wer würde sich heute noch für das Schicksal von 170 Menschen interessieren, die der Zweite Weltkrieg nach Goa verschlug?

Goa hat nur zwei Jahreszeiten: eine heiße und eine heiß-feuchte. Die trockene Jahreszeit fällt mit unserem Winter zusammen. Schon früh entdeckten Hippies das Überwinterungsparadies. Der größte Traum war, Goa auf dem Landweg mit dem VW-Bully zu erreichen, wo man für ein oder zwei Mark in Strandhütten übernachten konnte, wobei man jedoch gelegentlich kleinere tierische Mitbewohner in Kauf nehmen musste. Heute fliegen Touristenbomber von November bis Februar dorthin, um Tausende an die Strände und in die Discos zu entladen. Eine Zeit lang verbrachten große Teile der israelischen Armee den Jahreswechsel hier in wilden Strandpartys. Heute kommen hauptsächlich neureiche Russen und lassen sich am Strand rosa braten, bestaunt von Horden indischer männlicher Touristen, die sich am Anblick fast nackten weiblichen Fleisches gar nicht satt sehen können.

Der Autor kam 1995 erstmals nach Goa, als das Paradies gerade begann seinen Charme zu verlieren und stieß zehn Jahre später auf die Geschichte, die hier berichtet wird.

In den Jahren 1939/40 war es deutlich schwieriger, in dieser abgelegenen rückständigen portugiesischen Kolonie zu überleben. Es gab kaum Autos. Man bewegte sich

vornehmlich mit Pferdedroschken von einem Ort zum anderen. Es gab überall Dschungel. Flüsse konnte man nur auf kleinen klapprigen Fähren überqueren.



*Verkehr in Goa in den 40gern*

Vier Handelsschiffe gingen dort vor Anker, drei deutsche und später ein italienisches, weil der Ausbruch des Krieges sie auf hoher See überrascht hatte und die Kapitäne den Befehl erhielten, den nächsten neutralen Hafen anzulaufen. Und Portugal war neutral, zumindest nach außen hin. Misstrauisch beäugt von den Briten, die in der Kolonie wirtschaftlich den Takt schlugen, dümpelten sie jahrelang im Hafen Mormugao, dem einzigen Seehafen der Kolonie, während draußen in der Welt der Krieg tobte, der immer mehr zum totalen Krieg wurde. Insbesondere als der Seekrieg immer gnadenloser wurde, gerieten auch die vier Schiffe, die man wegen der von Hitler und Mussolini gegründeten „Achse Berlin-Rom“ die „Achsenschiffe“ nannte, noch mehr ins Visier des Gegners.

Was dann geschah ist eine hochspannende Geschichte von Verschleierung, psychologischer Kriegsführung, Geschichtsfälschung, von Spionen, die es nie gab, aber von

Berühmtheiten wie Roger Moore nachgespielt wurden. Es ist aber auch eine Geschichte von Unrecht und menschlichem Leid und darüber, wie trotzdem einige auch ihr Glück in den Tropen fanden.

Dieses Buch versucht, die Menschen aus der Anonymität des Vergessens zurückzuholen und ihnen, soweit möglich, ein Gesicht zu geben.

Das ist der Ausgangspunkt unserer Geschichte.



## **Tatsachen und Legenden über ein kaum bekanntes Kapitel des II. Weltkrieges**

Bei Ausbruch eines Krieges sind auch die zivilen Handelsschiffe, die gerade auf den Weltmeeren unterwegs sind, für den jeweiligen Gegner nicht nur feindliche Objekte sondern auch begehrte Kriegsbeute. Abseits der großen Schlachten des 2. Weltkrieges in Europa und im Pazifik spielte sich im Indischen Ozean ein kaum beachtetes Drama ab, das zum Untergang von vier Schiffen führte und zum Schicksal von 160 Seeleuten wurde.

Goa, eine winzige Kolonie Portugals an der Westküste des indischen Subkontinents, wurde 1939 zum Zufluchtsort für vier Handelsschiffe, drei deutsche und ein italienisches, weil es als neutrales Territorium betrachtet wurde. Die deutschen Schiffe gehörten der Reederei Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ - kurz DDG Hansa -, Bremen, die 1980 in Konkurs ging. Es gibt noch Veteranen-Treffen der Hansa-Seeleute bis heute. Das Andenken an das Schicksal der Hansa-Schiffe, deren Namen meistens auf -*fels* endeten, wird heute in mühevoller privater Initiative von Peter Kiehlmann in Pinneberg gepflegt. Im heutigen tropischen Ferienparadies Goa ließen einige Seeleute ihr Leben, die meisten mussten 10 Jahre auf ihre Heimkehr warten und einige wenige fanden dort ihr Glück.

Die erste historisch-systematische Darstellung der Ereignisse schrieb der indische Historiker und Archivar P.P.Shirodkar, der in Indien weithin als Freiheitskämpfer bekannt ist, weil er sich für den Anschluss Goas an Indien einsetzte. Er war lange Zeit Leiter des Archivs von Goa und grub die portugiesischen Akten aus, deren Inhalte er erstmals im Juli 1979 im Journal des Instituts für historische und kulturelle Forschung von Goa einer breiteren

Öffentlichkeit zugänglich machte. Der Titel seines Aufsatzes hieß allerdings unhistorisch: „*German Master Spy and Ships in Goa*“.<sup>1</sup> Ein Teil seiner Geschichte basierte auf dem halb-fiktiven Buch von James Leasor, 1978 unter dem Titel „*The Boarding Party*“ erschienen, in dem erstmals über eine bis dahin verschwiegene britische Geheimoperation berichtet wurde.<sup>2</sup>

Im Laufe der Jahre wurden die vier Schiffe im neutralen Hafen von Mormugao, immer mehr von der Außenwelt isoliert und erhielten immer weniger Mittel für den Unterhalt der Seeleute. In Erwartung eines britischen Angriffs bereiteten die Kapitäne die Schiffe zur Selbstversenkung vor. Im März 1943 erfolgte der Angriff eines britischen Geheimkommandos, infolgedessen die Kapitäne der vier Schiffe den Befehl zur Selbstversenkung gaben. Die Briten mussten sich erfolglos zurückziehen. Sechs deutsche Seeleute starben bei der Aktion, drei verschwanden spurlos. Die anderen retteten sich an Land und wurden von den Portugiesen verhaftet und später als Meuterer zu Gefängnis in der finsternen Festung Aguada verurteilt. Die portugiesische Justiz bezeichnete die Aussagen der Seeleute über einen britischen Angriff als Lügen. Auch die Presse sprach von Kämpfen unter den Deutschen. Erst lange nach Ende des Krieges kamen sie frei, ohne jedoch entlastet zu werden, mussten aber teilweise bis Ende 1949 warten, bis es endlich gelang, sie nach Hause zu holen.

Als die deutsche Presse nach dem Krieg und nach dem Abzug der Briten aus Indien über die Lage Seeleute in Goa berichtete, standen die Artikel immer unter der Überschrift „Leidenszeit“. Auch das war einseitig. Sicher litten viele Seeleute unter den tropischen Verhältnissen, einige wenige starben, aber viele lernten den Umgang mit den Gegebenheiten, manche fanden sogar ihre große Liebe in Goa und gründeten Existenzen dort. Viele fuhren wieder zur See und manch einer kam in den fünfziger Jahren, als

Deutschland wieder Handelsschiffahrt betreiben durfte, auf neuen Schiffen an die Stätte der einstigen Gefangenschaft zurück. Aber auf allen lastete das Unrecht der Verurteilung als Meuterer und die aus ihrer Sicht völlig falsche Darstellung der Ereignisse. Die weltweit verbreitete Legende lautete: Die Deutschen hatten einen Superspion in Goa, der über ein tiefgestaffeltes Netzwerk von indischen Agenten Informationen über britische Schiffsbewegungen besorgte. Über einen Geheimsender auf den Schiffen übermittelte er die Positionen an deutsche U-Boote im Indischen Ozean, die daraufhin riesige alliierte Tonnagen versenken konnten. Nachdem die britische Geheimoperation erst den Spion und dann den Sender ausgeschaltet hatte, erhielten die U-Boote keine Hinweise mehr und die britischen Schiffe konnten unbehelligt auf ihren Routen fahren.

- 
- <sup>1</sup> Dr. P.P. Shirodkar: überarbeitet in Buchform als: „*World War II- Blazing Midnight-German Remote Control at Marmagoa Silenced*“, Goa 2012)
  - <sup>2</sup> James Leasor: *The Boarding Party*, 1978 mit einem Vorwort von Earl Mountbatten, bei Stratus Books Ltd, UK 1978, 2001

## Die Legende und ihre Verbreitung

Die Legendenbildung, die der Marineautor Leasor in die Welt setzte, indem er über den „Superspion“ und den „Geheimsender“ berichtete, folgt der klassischen Entwicklung einer Verschwörungstheorie. Zunächst vermutete man „etwas Merkwürdiges“, fügt dann tatsächliche und erfundene „Beobachtungen“ - heute würde man sagen „*fake news*“ - hinzu, die den „Anfangsverdacht“ bestätigen und in eine bestimmte Richtung lenken. Diesen „Vermutungen“ fügt man dann mit „Theorien“ über die „Hintergründe“ zusammen und erhält so ein Lügengebäude, das fast unwiderlegbar ist, da jeder Versuch der Aufklärung die so gewonnene „Wahrheit“ nur noch mehr bestätigt.

Wenn dann genügend weitere Autoren die Story übernehmen, bestätigt sie sich selbst: wenn so viele verschiedene Autoren das Gleiche sagen, muss es wohl richtig sein. Deshalb betreibt unser Buch einen großen Aufwand, um den historischen Kontext ins Verhältnis zur Logik der lokalen und globalen Ereignisse zu setzen, um den wahren Kern der Vorgänge, soweit heute noch möglich, herauszuarbeiten.

Sowohl Shirodkar als auch spätere Autoren geben als Rechtfertigung für den britischen Angriff auf die Schiffe die Version von Leasor wider. Leasor lässt in seinem Roman ein geheimes Komitee in der British Admiralty in London im November 1942 eine Antwort auf die Frage zunehmender Schiffsverluste im Indischen Ozean suchen. Deutsche U-Boote hätten „in ungefähr sechs Wochen 46 alliierte Schiffe im Indischen Ozean versenkt - mehr als 250.000 Tonnen. Wie konnten sie so effizient operieren so fern von der Heimat?“ Die Antwort war natürlich, dass sich auf einem der Schiffe, der *Ehrenfels*, ein Geheimsender befand, der

deutsche U-Boote im Indischen Ozean mit Informationen über alliierte Schiffsbewegungen versorgte. Die Informationen wurden von einem in Goa stationierten deutschen „Meisterspion“ gesammelt. Dieser musste ausgeschaltet und der Sender zerstört werden. Eine Gruppe älterer britischer Veteranen wurde mobilisiert, die den Angriff durchführte. Da die Briten die Neutralität Portugals nicht desavouieren konnten, wäre ein offener Angriff nicht in Frage gekommen. Britische Agenten entführten deshalb den „Meisterspion“ und ließen ihn mit seiner Frau in Britisch-Indien verschwinden. Einige Monate später griff ein Geheimkommando die Schiffe an. Auf der *Ehrenfels* gab es einen Kampf, bei dem fünf Seeleute starben. Angeblich wurde der Geheimsender in dieser Aktion zerstört. Nachdem der Sender verstummte, gingen die U-Boot-Angriffe zurück. Die Operation war also ein voller Erfolg. Soweit die Legende.

Es wäre alles im kleinen Kreis einiger speziell interessierter Marinehistoriker geblieben, hätte nicht die Filmindustrie die Geschichte aufgegriffen. Die Mischung aus tropischem Schauplatz, bösen deutschen Spionen, heroischen britischen Agenten und einem brutalen Kommandounternehmen passte wunderbar in die James-Bond-Agenten-Romantik der 70er/80er Jahre. Interessanterweise spielte Roger Moore, während seiner James-Bond-Periode, hier ebenfalls die Rolle eines – allerdings etwas gealterten – Agenten, die ihm auf den Leib geschneidert zu sein schien. Der Film wurde 1979/80 in Goa an Originalschauplätzen gedreht, in Großbritannien produziert und kam 1980 auch in deutsche Kinos. Ironischerweise wurden deutsche Seeleute, die in Goa lebten, in die Filmarbeiten einbezogen und gaben offenherzig Auskunft über die Vorgänge. Sie und weitere mittlerweile in Deutschland lebende Seeleute sahen die Uraufführung in Deutschland – und waren entsetzt und zutiefst enttäuscht. Die Tatsachen waren noch mehr verdreht als in der Romanvorlage.



Die Legende war perfekt. Nach einer anfänglich fast vollständigen Verschleierungsaktion während und unmittelbar nach dem Angriff bei Briten und Portugiesen wurde seit Leason der Angriff durchaus erstmals offen zugegeben. Seine nebulöse Darstellung in der Literatur und auch fast überall im Internet hält sich hartnäckig. Während sich Shirodkar jedoch als Historiker an die Quellen hält und lediglich im Titel Bezug auf die britische Legende nimmt, findet man bis in unsere Zeit in allen Schriften über die Vorgänge, teilweise fast wörtlich, diese eine Version.

Dwight Jon Zimmerman, eher bekannt durch Comics (X-Files), jedoch seines Zeichens Präsident der Military Writers Society of America, wiederholt 2013, dass „46 alliierte Handelsschiffe von U-Booten im Indischen Ozean in einem Zeitraum von sechs Wochen im Herbst 1942 versenkt wurden. Bei dieser Steigerungsrate wären die U-Boote in der Lage, Indien völlig zu blockieren. Schließlich stellte die SOE fest, dass die U-Boote detaillierte Aufklärung über Handelsschiff-Fahrpläne, -Routen, sogar -Ladungen über ein Netz von indischen Pro-Achsen-Agenten durch die *Ehrenfels* erhielten, die - in Verletzung der Neutralität - Informationen an die U-Boote über einen geheimen Sender übermittelte. ... Um die Anzahl der Besatzungsmitglieder an Bord der *Ehrenfels* für die Nacht des Angriffs zu reduzieren, wurde die List entwickelt, ein rauschendes Fest mit feinen Prostituierten zu arrangieren. In der Nacht des 9. März 1943 war das Fest in vollem Gange, die Bordelle voll mit Seeleuten, alles war bereit für die Enterpartie.... Die Überraschung war auf Seiten der Angreifer und die Reaktion der kleinen Restbesatzung der *Ehrenfels* war langsam und unkoordiniert, wohl auch weil der Kapitän einer der ersten war, der getötet wurde. Obwohl die Kodierbücher zerstört waren, eroberte Pugh den Sender.“<sup>3</sup> Zu Mr. Pugh kommen wir später noch ausführlicher.

Sogar in der italienischen Geschichte des Schiffes *Anfora* heißt es: „1943 identifizierte die Special Operations Executive (SOE)...codierte Funksendungen zu verschiedenen Zeiten und wechselnden Frequenzen aus dem Hafen Mormugao, genauer von der *Ehrenfels*. Sie enthielten detaillierte Informationen über Route und Ziele verschiedener alliierter Schiffe und wurden von einem Netzwerk nationalistischer indischer Informanten in Bombay unter der Aufsicht eines deutschen Spions, Robert Koch, genannt Trompeta, und wohnhaft in Goa weitergeleitet. ... Dank dieser Informationen von der *Ehrenfels* konnten deutsche U-Boote, die im Indischen Ozean aktiv waren, 46 alliierte Schiffe aufspüren und versenken, insgesamt 250.000 BRT in nur sechs Wochen im Frühling 1943. ...Die Matrosen fanden heraus, ...dass ein Bordell kostenlose Dienste anbot, während die Offiziere, zusammen mit der Hafenverwaltern, zu einem Empfang bei einem lokalen Würdenträger eingeladen waren. ...Nachdem der Radiosender zerstört war, ging das britische Kommando an Board der *Phoebe* und verließ leise den Hafen mit einigen Gefangenen.“<sup>4</sup>

Es wird auch noch hinzugedichtet, wie auf der Seite des US-Bloggers Maddy. „Woher kamen die Übertragungen? Von einem der Schiffe im Hafen Marmugao-Goa. Wer lieferte die Informationen? Ein nationalistisches indisches Spionagenetzwerk. ...man sagt, dass die Sympathisanten (der Deutschen) mit einer speziellen Armbanduhr ausgerüstet waren - basierend auf einer Erfindung von Tesla (ja, der Tesla, der dem amerikanischen Elektroauto seinen Namen gab, der Verfasser) - , womit sie 900 Meilen weit senden konnten. ... man hatte einige deutsche Spione in Indien damit gesehen. Jedenfalls lieferten die indischen (bengalischen) Sympathisanten die Informationen über den Geheimsender der *Ehrenfels*. ...Das indische Spionagenetzwerk wurde von Trompeta oder Robert Koch

geleitet. ...Der Sender wurde natürlich zerstört und die Schiffsverluste sanken drastisch. U181 und sein ‚Wolfsrudel‘ erhielt keine Meldungen mehr von indischen Spionen...“<sup>5</sup>

Selbst in der deutschen Presse hielt sich die Legende. Unter der Überschrift „Britisches Husarenstück verfilmt“ schrieb das Hamburger Abendblatt am 3. Juli 1980: “Vermutlich in Goa saß nun ein deutscher Spion mit dem Decknamen ‚Trompeta‘. Der Kapitän der *Ehrenfels*, Herr Röfer, stellte ihm seine Funkanlage zur Verfügung. Innerhalb eines Monats konnten die so dirigierten deutschen U-Boote 46 Feindschiffe mit zusammen 250.000 Bruttoregistertonnen versenken. .... Wo die Wahrheit liegt, wird sich kaum noch feststellen lassen.“<sup>6</sup>

Aber auch in der britischen Kolonialliteratur, z.B. bei Bickley wird die Legende wörtlich übernommen, die er wiederum aus einem zweiteiligen Artikel im *Calcutta Telegraph* vom 21. und 28. August 2005, den der Propagandachef der britischen SOE (*Special Operations Executive*), Alec Peterson, lanciert hatte, übernahm: „Eines der Schiffe... mit einem Radiosender an Bord, genutzt vom deutschen Spion, Codename ‚Trompeta‘ übermittelte Informationen über alliierte Schiffe an deutsche und japanische U-Boote. 46 alliierte Schiffe wurden in sechs Wochen versenkt, insgesamt 250.000 Tonnen. ...Zwei Männer reisten nach Goa mit der Bahn..., fassten ‚Trompeta‘ und brachten ihn nach Belgaum, wo er prompt ins Gefängnis kam. Die Männer kehrten nach Goa zurück und überredeten einige örtliche Bewohner eine Party in der Stadt für die Besatzungen der drei deutschen Schiffe zu organisieren ... Nur ein paar Wachen blieben zurück an Bord. ... die Männer der Light Horse gingen an Bord der *Ehrenfels* und bezwangen die Besatzung im Kampf Mann gegen Mann. Die edlen Sechszehn setzten dann das Schiff in Brand und entkamen.“<sup>7</sup> Besonders diese Darstellung macht deutlich, dass fast jeder Autor es mit wachsendem zeitlichem

Abstand zu den Ereignissen mit den Einzelheiten immer weniger genau nimmt. Die zeitliche Einordnung spielt fast keine Rolle mehr, aber die 46 Schiffe und die 250.000 BRT werden überall ohne weitere Überprüfung immer wieder übernommen.

Auf der anderen Seite sahen es die betroffenen Deutschen und Italiener ganz anders: Für sie ist es bis heute nicht gelungen, das Unrecht an den zivilen Seeleuten, den Bruch des Völkerrechts, den mehrfachen Mord und die nachfolgende Schmähung und Ungerechtigkeit richtig zu stellen. Im Gegenteil: Eine in ihren Augen kläglich gescheiterte, dilettantisch durchgeführte Geheimoperation wurde zu einer heldenhaften Aktion umgedichtet, die angeblich wichtigen Einfluss auf das weitere Kriegsgeschehen hatte.

Sehen wir uns deshalb die Abfolge der dramatischen Ereignisse im historischen Kontext genauer an.

---

<sup>3</sup> Dwight Jon Zimmerman: Blog in Defense Media Network am 10. August 2013

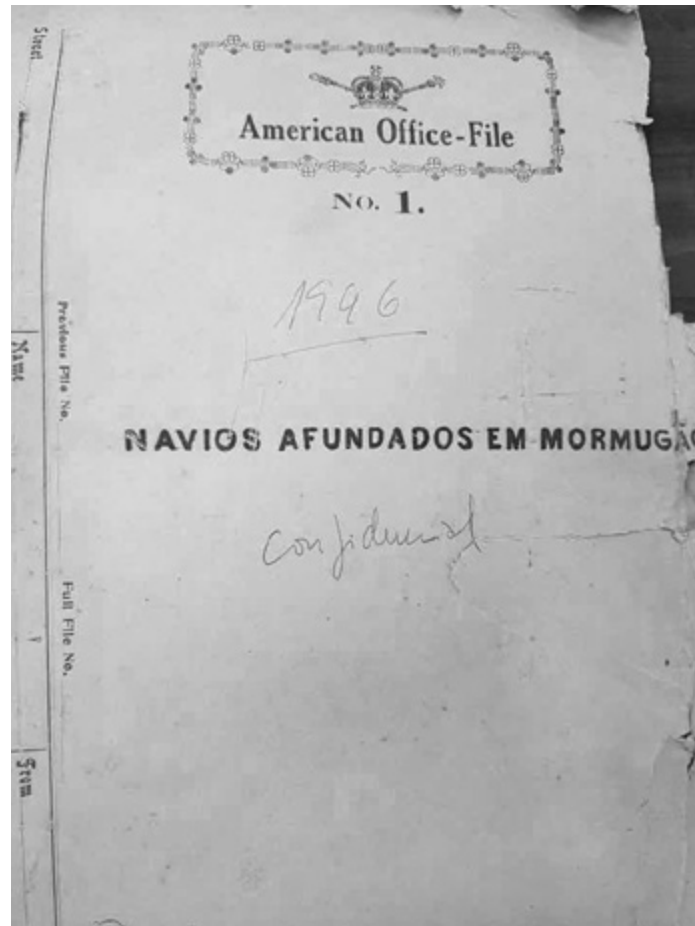
<sup>4</sup> Con la pelle appesa a un chiudo: Anfora, Blogspot 2014/10, eigene Übersetzung

<sup>5</sup> Maddy's Ramblings: The Story of Ehrenfels at Goa, Blogspot 2014/06

<sup>6</sup> Hamburger Abendblatt vom 3. Juli 1980

<sup>7</sup> Verner C. Bickley: Footfalls Echo in the Memory, Tauris 2010, S.146

## Neutraler Hafen Mormugao



*Die Akten im Archiv von Goa wurden erstmals von Shirodkar durchgearbeitet. Die meisten der folgenden Quellenzitate sind Übersetzungen seiner englischen Wiedergabe der meist portugiesischen Dokumente*

„Seit 5.45 Uhr wird nun zurückgeschossen“, mit dieser Propagandalüge deklarierte Hitler am 1. September 1939 den Angriff auf Polen als spontane Reaktion auf angebliche polnische Provokationen.

In der europäischen Krise, die dem Krieg vorausging, spielte Portugal eine doppeldeutige Rolle. Unter dem Diktator Salazar war es nach Innen ein faschistischer Staat wie das benachbarte Spanien nach dem Sieg Francos. Nach

Außen jedoch war Portugal offiziell neutral. Wenige Tage später erklärte Salazar, dass „glücklicherweise unsere Verpflichtungen aus unserer Allianz mit Britannien, welche wir aus diesem ernststen Anlass noch einmal bestätigen, uns in keiner Weise veranlassen, unsere neutrale Position in der gegenwärtigen Krisensituation aufzugeben“<sup>8</sup>

Aber die deutschen Kriegsvorbereitungen Hitlers liefen bekanntlich schon seit 1937 (Hossbach-Protokolle) an. Das galt auch für die Handelsschifffahrt. Schon Tage vorher wurden deutsche Handelsschiffe auf allen Weltmeeren mit der Warnnachricht QWA 7 vom 25. August 1939 angewiesen, den nächsten sicheren oder neutralen Hafen anzulaufen.

Zu den neutralen Mächten gehörte auch Portugal mit seinen Kolonien. Portugiesisch-Indien bestand aus drei isolierten Kolonien, von denen Goa noch die größte war, zudem mit dem seeschifftiefen Hafen Mormugao ausgestattet. Man war hier weit weg vom Krisenszenario in Europa. Die kleine Kolonie war vollständig umschlossen von britischem Territorium und wirtschaftlich schlugen die Briten hier den Takt. Der Generalgouverneur Jose Ricardo Pereira Cabral trug britische Ordens- und Ehrenzeichen aus dem 1. Weltkrieg. Die Ölversorgung war in britischer Hand, ebenso die einzige Eisenbahnlinie. Umso irritierter waren die portugiesischen Behörden in Goa als deutsche Schiffe den Hafen unplanmäßig anliefen.

Schon am 28. August suchte die *Ehrenfels*, das nach portugiesischen Angaben vom indischen Hafen Bhavnagar eigentlich nach Bombay unterwegs war, im Hafen vom Mormugao Schutz, ohne zuvor das etwa 200 km nördlich gelegene Bombay angelaufen zu haben. Laut diesen Angaben hatte es im nordindischen Hafen Bhavnagar Ladung für Hamburg und Bremen aufgenommen, hauptsächlich Baumvoll-Ballen und Ölfruchtprodukte.<sup>9</sup>

Am nächsten Tag kam die *Drachenfels* zurück, die Mormugao mit Ladung für Rotterdam kurz zuvor verlassen hatte.<sup>10</sup>

Ebenfalls am 29.8.1939 trafen zwei italienische Schiffe ein.

Zwei Tage später kam dann noch ein weiteres deutsches Schiff, die *Braunfels*, dazu, die eigentlich auf dem Weg von Djibouti nach Calcutta war.<sup>11</sup>

Schon beim Eintreffen der *Ehrenfels* wollten die portugiesischen Behörden wissen, ob der Grund des Besuches kommerzieller Natur sei oder das Schiff aus Furcht vor einem Krieg Schutz suchte.<sup>12</sup>

Der Gouverneur von Goa war bemüht, seinen Vorgesetzten in Lissabon die Lage zu erklären. Er wies darauf hin, dass die Bevölkerung Anteil an den Geschehnissen in Europa nehme, jedoch seitens der Einwohner keine Unruhe zu erwarten sei. Er teilte außerdem mit, dass der britische Konsul in Goa interveniert hatte, um den Landgang britischer Untertanen von den deutschen und italienischen Schiffen und ihren Transit nach Britisch-Indien zu ermöglichen, einem Anliegen, dem die Portugiesen keine Hindernisse in den Weg legten. Jedoch hatten auch die Seeleute verschiedener Nationalitäten den Wunsch geäußert, auszuschiffen und sich an Land niederlassen zu können. Dies mochte die lokale Regierung nicht allein entscheiden und ersuchte um entsprechende Instruktionen aus Lissabon.<sup>13</sup>

Die örtlichen Zeitungen berichteten täglich über den Verlauf des Krieges, und zwar meistens durch wörtliche Übersetzung der offiziellen Meldungen aus Berlin, London und Tokyo, sodass man auch vor Ort sehr genau über die Entwicklung des Krieges informiert war. Natürlich waren diese Informationen auch den Seeleuten zugänglich.



*Fahrtgebietskarte von 1936. Die Hansa-Schiffe waren regelmäßig dort unterwegs. Manche Häfen wurden allerdings nur angelaufen, wenn es dort Ladung gab. Das konnte sich manchmal kurzfristig ergeben. Haupthäfen waren Bombay, Calcutta, aber auch Karachi und Rangoon, Kleinere Häfen, vor allem in Gujarat oder an der Südspitze Indiens, auch auf Ceylon oder eben Mormugao in Port.-Goa, wurden bei Bedarf angelaufen. Die Hansa-Linie war eine führende Reederei im Verkehr vom Nord-Kontinent (Hamburg-Antwerpen-Rangoon) nach Indien*

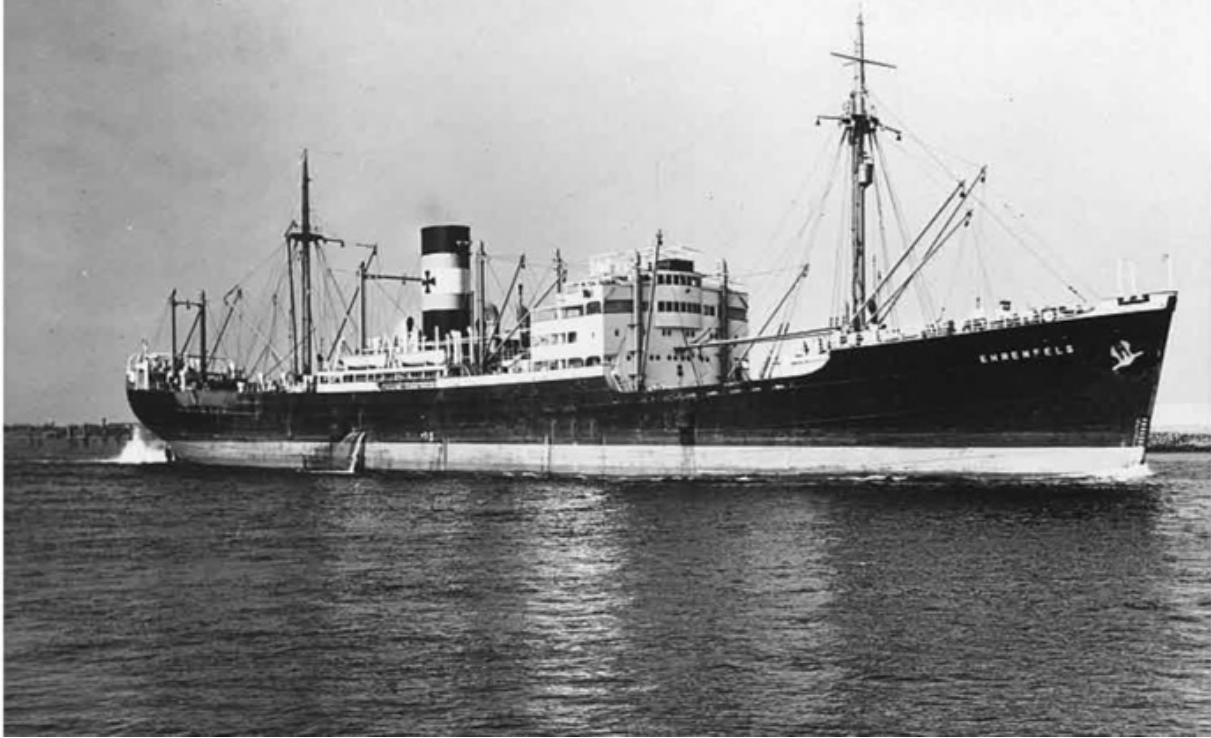




*Blick auf Drachenfels (vorne) und Ehrenfels in Mormugao, etwa 1941*



*Mormugao heute*



***Ehrenfels**, die 5. dieses Namens, 7752 BRT, erbaut von Deschimag Bremen, zwei MAN 6-Zylinder doppelwirkende Zweitakt-Dieselmotoren, Stapellauf am 23. Dezember 1936, umgebaut 1936. Laut Kiehlmann zeigt das Bild die Ehrenfels nach dem Umbau. Das Vorschiff ist verstärkt, um später für einen eventuellen Einsatz als Hilfskreuzer eine Bordkanone zu halten. Zu dieser militärischen Ausstattung kam es jedoch nicht mehr.*





***Drachenfels***, die 3. dieses Namens, 6.342 BRT, erbaut bei den Howaldtswerken, Kiel, eine 3-Zylinder-Dampfmaschine; Stapellauf im Juni 1921. Ladung auf der letzten Reise: insgesamt 7.815 tons bestimmt für Belgien, Deutschland und Dänemark



***Braunfels***, die 3. dieses Namens, 7.844 BRT, erbaut von Deschimag, Bremen, ein 6-Zylinder doppelwirkender Zweitakt-Dieselmotor MAN; Stapellauf am 3. Januar 1927, Ladung auf der letzten Reise: insgesamt 9.300 tons, alles bestimmt für Indien, darunter 50 Packstücke Maschinen, Messgeräte, Druckmaterial, Schlösser, Scheren, Knöpfe, Bestecke sowie ein Mercedes-Fahrzeug für einen indischen Fürsten

Wir kennen die letzten Reisen der drei Schiffe sehr genau aus den sog. „Voyage Cards“ von Lloyd’s, London, wo jeweils handschriftlich die Stationen erfasst wurden. Auf die Reise der *Ehrenfels* gehen wir später ein, da sie besonders von Legenden umrankt ist. Die *Drachenfels* traf am

10. Mai 1939 in Hamburg ein und verließ den Hafen wieder am 10. Juni, Bremen 13. Juni, Antwerpen 16. Juni, umrundete Gibraltar am 22. Juni, dann Genua 26. Juni, Port Said 1. Juli, Suez 2. Juli, Bedi Bandar (Jamnagar) 14. Juli, Bombay 21. Juli, Karachi 23. Juli, nochmal Bedi, wieder Bombay 13. August, lief von Mormugao 19. August aus und kehrte dann nach Befehl QWA dorthin zurück.<sup>14</sup>