

In Memoriam
Obersteuermann
Willy Meyer

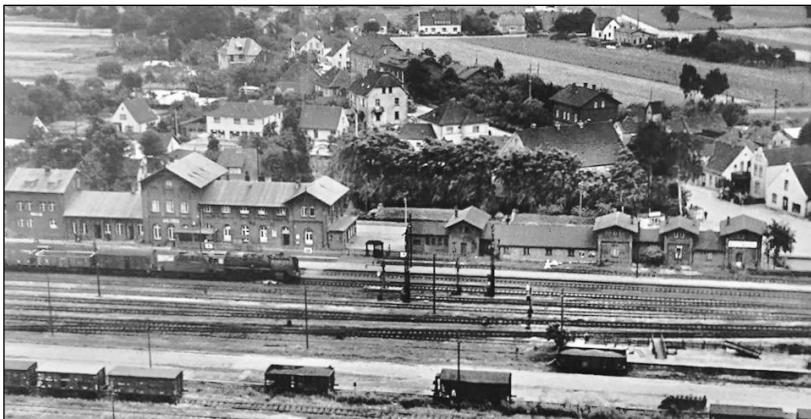
Für meine Enkel

Leena, Paul und Teo

DER AUTOR.

Wolfgang Meyer, 1946 in Kirchweyhe bei Bremen geboren, Ausbildung als Schriftsetzer und Druckereikaufmann, Arbeit als Produktions- und Herstellungsleiter in einem internationalen Buch- und Fachzeitschriftenverlag in München, als Projektleiter für Sonderprojekte bei einem großen Zeitungsverlag in Bayern, sowie als Senior Consultant und Projektleiter in einer europaweit tätigen Unternehmensberatung. Als assoziiertes Mitglied des Vorstandes eines konfessionellen Zeitschriftenverlages konnte er seine breitgefächerte Expertise im Medienbereich einbringen. Nach langjährigen beratenden Tätigkeiten im Bereich der Print- sowie der elektronischen Medien in München, Würzburg, Frankfurt, Berlin und Wien lebt er mit seiner Frau Brigitte wieder in Weyhe bei Bremen.

Auf den jetzt 1.804 Seiten aller vier Bände der Dokumentation gewährt er einen tiefen Einblick in den kurzen Lebensweg seines Patenonkels Willy Meyer. Die einzigartigen privaten Fotos und Dokumente wurden über viele Jahre sorgfältig archiviert und werden jetzt im Kontext mit den Unterlagen anderer, auch internationaler Archive, in zweiter erweiterter Auflage veröffentlicht.



Der preußische Verschiebebahnhof Kirchweyhe im Jahre 1915. Oben in der Mitte sind die hohen Eisenbahnerwohnhäuser zu erkennen.¹

¹ Quelle: Archiv Gemeinde Weyhe

DER WEG ZU DEN „GRAUEN WÖLFEN“.

Die Geschichten über meinen Patenonkel Willy haben mich begleitet, solange ich denken kann. Untermauert wurden diese Geschichten später von meiner Großmutter durch viele Fotos seiner Dienstzeit auf den unterschiedlichen Schiffen der Reichs- und später der Kriegsmarine. In dem vorliegenden **ersten Band** der Dokumentation über Willy Meyer beschreibe ich in zweiter erweiterter Auflage seine Jugendzeit, die Ausbildung zum Friseur in Syke, den Eintritt in die Reichsmarine, die infantaristische Grundausbildung auf dem berüchtigten Dänholm bei Stralsund sowie die Zeit auf dem Minenräumboot „R-4“, dem Hochsee-Torpedoboot „LEOPARD“, und der Ausbildung zum Bootsmann auf dem Segelschulschiff „GORCH FOCK“ vor dem II. Weltkrieg.

Für mich war es eine wichtige Aufgabe, gerade die Kindheit und die kurze Jugendzeit Willys in Kirchweyhe zu erforschen.

Das Beispiel meines Vaters, Willy's jüngerem Bruder, hat mir gezeigt, dass den jungen Männern eine Jugendzeit, wie wir sie erleben durften, nicht vergönnt war. Nach seiner Ausbildung zum Tabakkaufmann bei der renommierten Tabakgroßhandlung Gebr. Knoop in Bremen, hat er den obligatorischen sechsmonatigen Arbeitsdienst und den gesamten II. Weltkrieg bis zum bitteren Ende mitgemacht.



1938: Betriebsausflug der Fa. Gebr. Knoop.
In der Mitte mit Fliege der Geschäftsführer,
F.W. Kulenkampff, Vater des Schauspielers
Hans-Joachim Kulenkampff. Rechts in Uniform
des Arbeitsdienstes K.-H. Meyer.

Willy hat sich nach seiner Ausbildung zum Friseur und der darauf folgenden Arbeitslosigkeit 1934 freiwillig zur Reichsmarine gemeldet und überlebte das Abschlachten auf hoher See nicht. Mit nur 28 Jahren wurde er mit seinen Kameraden als Obersteuermann auf U-509 am 15. Juni 1943 durch Trägerflugzeuge des US-Carriers USS „SANTEE“ nordwestlich von Madeira versenkt. Viele der hier beschriebenen Anekdoten aus dem Eisenbahnermilieu auf dem Moordamm in Kirchweyhe hat mein Vater mir in amüsanten Gesprächen gerne erzählt. Auch andere Personen, die Willy noch persönlich kannten, haben, wie z.B. Meta Koch vom Hotel Koch, mein Onkel Horst Austermann oder sein Jugendfreund Ernst Peters, zu diesen Geschichten beigetragen.

Dokumente aus dem Nachlass von Reinhard Röhrbein, Sohn des Kirchweyher Ortsgruppenleiters der NSDAP, Johannes Brinkema, halfen mir die Geschichte der Beisetzung der vier im Jahre 1940 abgeschossenen englischen Flieger zu recherchieren. Ich bedanke mich bei Pastor Gerald Meier und Bettina Kaiser von der Felicianus-Kirchengemeinde Kirchweyhe für ihre wichtige Unterstützung.

Der **zweite Band** der Trilogie über Willy Meyer, „Der Stier von Scapa Flow. Willy Meyer, Bootsmannsmaat auf U-47“ beschreibt den Eintritt des jungen Bootsmanns in die Elitetruppe der Reichsmarine, die neue U-Bootwaffe und die „glückliche Zeit“ der Grauen Wölfe, die „Zeit der Jäger“. Natürlich wird die mutige Fahrt des Unterseebootes U-47 unter seinem Kommandanten, dem „furchtbaren“² Kapitänleutnant Günther Prien in den angeblich „sicheren“ Hafen der Grand Fleet in Scapa Flow sowie die Versenkung des britischen Schlachtschiffes HMS „ROYAL OAK“ und die siegreiche Rückkehr nach Deutschland ausführlich beschrieben. Der darauf folgende Empfang in Adolf Hitlers Privatwohnung in der Reichskanzlei in Berlin wird u.a. durch die Bilder des „Leibfotografen“ Heinrich Hoffmann dokumentiert.

Die Berichte über die gesamten zehn Feindfahrten beschreiben detailliert die neun erfolgreichen Unternehmungen sowie die letzte Feindfahrt von U-47.

Nach dem Erscheinen des ersten Bandes durfte ich von Nachkommen einiger Besatzungsmitglieder von U-47 weitere Unterlagen und Fotos für eine zweite erweiterte Auflage nutzen. Vor allem sind hier die Originalfotos von zwei Feindfahrten des II. Wachoffiziers Oberleutnant z.

See Amelung von Varendorff mit U-47 anzuführen. Seine Tochter gab mir die Möglichkeit, die Seekiste ihres Vaters zu sichten. Sie gab mir für alle Dokumente und Fotos die Freigabe zur Veröffentlichung in dieser Dokumentation.

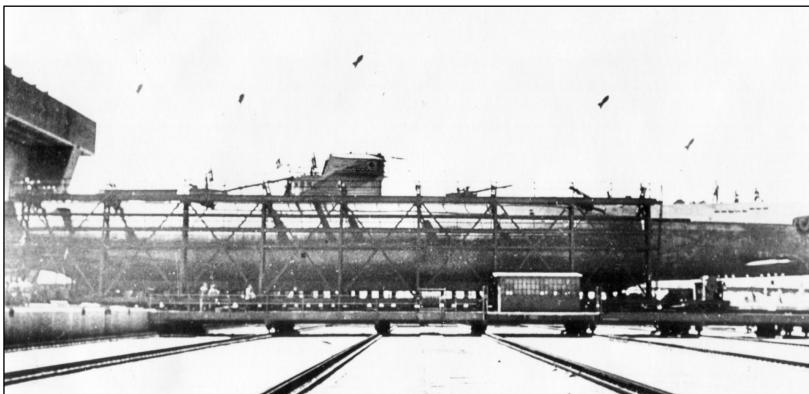


Die „Schatzkiste“ des Oberleutnants z. See Amelung von Varendorff mit dem Maling von U-47, dem schnaubenden Stier: Der Inhalt barg viele Überraschungen.³

² Quelle des Zitates: Winston Churchill in seinen Memoiren Band III, Buch 1, Seite 158. Author's Library

³ Amelung von Varendorff entstammte einer Linie des westfälischen Adelsgeschlechts der Herren von Varendorff. Sein Vater war der kaiserliche Korvettenkapitän Hans Karl Hermann von Varendorff. Amelung trat 1939 als Offiziersanwärter in die Kriegsmarine ein und erhielt seine seemännische Grundbildung auf dem Segelschulschiff „GORCH FOCK“.

Im **dritten Band „U-SEEWOLF“**, 294 Seetage auf U-509“ werden die vier Feindfahrten von U-509 anhand der offiziellen, seinerzeit als „Geheime Kommandosache“ behandelten Kriegstagebücher dokumentiert. Die „Zeit der Gejagten“ führte zum Verlust von über 30.000 deutschen U-Bootfahrern. Die aus meinem Archiv stammenden Fotos hat Willy Meyer selbst fotografiert, gesammelt und vor seiner letzten Feindfahrt mit U-509 bei seinen Eltern deponiert. Mit diesen Fotos und den privaten sowie offiziellen Unterlagen habe ich eine authentische Beschreibung des Lebensweges des jungen Seemanns von seiner Geburt bis hin zu seinem frühen Tod auf dem Monsun-Boot U-509 nordwestlich Madeira erstellen können. Da naturgemäß kein Grabstein mit seinem Namen sein Grab schmückt, will ich mit dieser Dokumentation an ihn erinnern.



U-509 auf dem Slipwagen auf dem Weg in den U-Boot-Bunker von Lorient.

Auch bei diesem Band hat die erste Auflage dazu geführt, dass Nachkommen der Besatzungsmitglieder mir Fotos und Dokumente zur Veröffentlichung überlassen haben. Mit den Unterlagen eines Privatarchivars aus der Schweiz konnte ich den kompletten Lebenslauf des Leitenden Ingenieurs, Leutnant (Ing.) Willy Plenge rekonstruieren und mit Dokumenten und Fotos belegen. Die Leiterin des Archivs der Universität Rostock, Dr. Angela Hartwig, die Leiterin der Bibliothek der Tübinger Eberhard Karls Universität, Dr. Regina Kayler sowie der Leiter des Archivs der Kieler Christian-Albrechts-Universität, Dr. Jörg Rathjen, haben mit Unterlagen aus ihren Archivbeständen dazu beigetragen den Lebenslauf und die akademische Karriere des Bordarztes von U-509, Marinestabsarzt Dr. med. Hans-Bernhard Ebberfeld aus Bremerhaven-Lehe zu dokumentieren. Die Summe der neuen Informationen und Bildunterlagen hat dazu geführt, dass auch der **vierte Band** dieser Dokumentation, die Fotodokumentation „10.375 gelebte Tage! 26.552 ungelebte Tage! Das kurze Leben des Obersteuermanns Willy Meyer“ in einer zweiten durchgesehenen und auf 544 Seiten erweiterten Auflage erschienen ist.



Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Bei einer Arbeit wie dieser lassen sich weder Fehler vermeiden noch Vollständigkeit erreichen. Der Autor ist deshalb für jeden Korrekturhinweis dankbar und wird auch Änderungs- und Ergänzungsvorschläge gern berücksichtigen, soweit sie mit vertretbarem Aufwand umzusetzen sind.

© 2015 Wolfgang Meyer

© 2022 Wolfgang Meyer, zweite überarbeitete und erweiterte Auflage

Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter:

tredition GmbH
Abteilung "Impressumservice"
An der Strusbek 10
22926 Ahrensburg, Germany
www.tredition.de

Paperback: ISBN 978-3-347-76961-8

Hardcover: ISBN 978-3-347-76962-5

E-Book: ISBN 978-3-347-76963-2

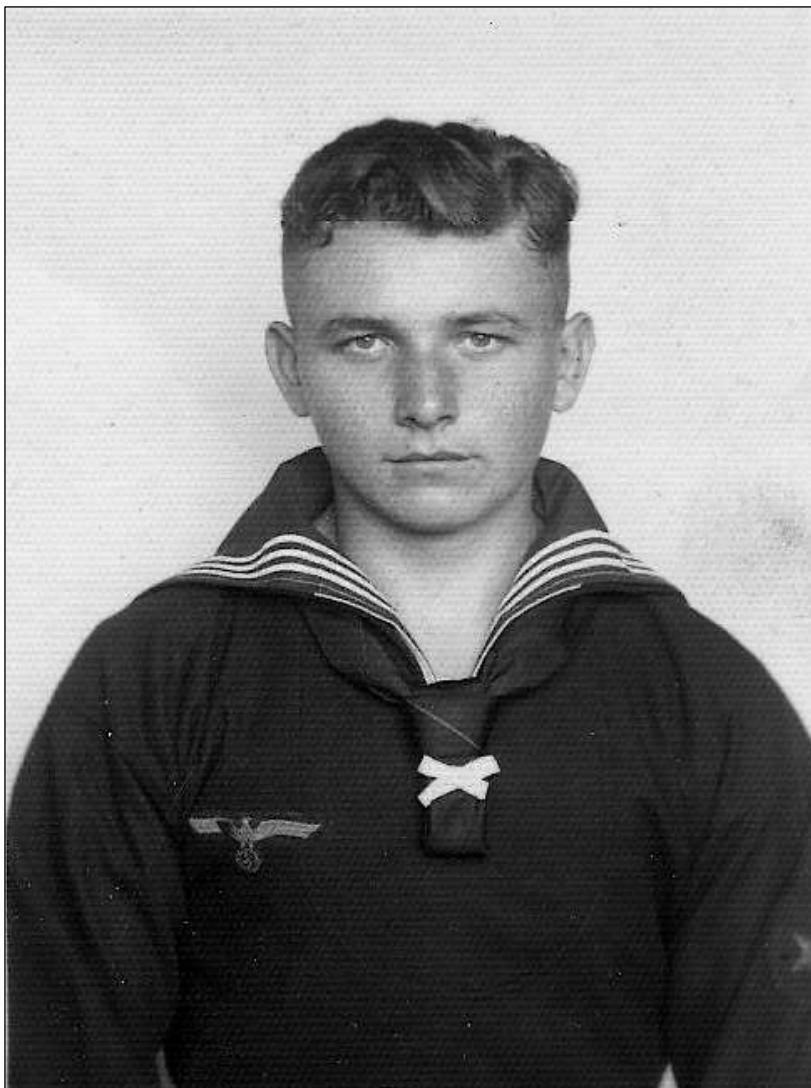
Großschrift: ISBN 978-3-347-76964-9

Bild 1: Friseurlehrling Willy Meyer.

Bild 2: Torpedoboote der Reichsmarine in Marschfahrt.

Quelle für beide Bilder auf der ersten Umschlagseite: Author's Collection

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.



Willy Meyer, Matrose der Kriegsmarine in Ausgehuniform. 01.07.1935 (lt. WAST). Am linken Ärmel erkennt man den Stern als Abzeichen für die Laufbahn I., seemännisches Personal.⁴

⁴ Foto: Author's Collection

RECHTLICHE WÜRDIGUNG.

Die Wiedergabe der Berichte, Zitate und Beschreibungen in dieser Dokumentation enthalten die Sichtweise, den Wissensstand, aber auch die Diktion der damaligen Zeit. In dieser Dokumentation werden verfassungsfeindliche Symbole (Hoheitssymbole des Dritten Reichs etc.) gezeigt, da diese der wissenschaftlichen, militär- sowie der kunsthistorischen Forschung dienen.

Wenn Beteiligte die geschichtlichen Ereignisse beschreiben, muss man das als ein authentisches Zeitdokument ansehen, zumal es im Stil der Zeit geschrieben wurde. Das bedeutet nicht, dass der Inhalt dieser Dokumentation und die damals geltende Geschichtsschreibung die Auffassung des Autors darstellt.

Die Dokumentation des kurzen Lebens des jungen Marinesoldaten Willy Meyer und der begleitenden Darstellungen dient ausschließlich der Beschreibung des Zeitgeschehens bzw. der Geschichte. Die Wiedergabe von Symbolen, Texten, Musikstücken oder Reden aus der Zeit von 1939 bis 1945 berührt den § 86 des StGB. Dieser Paragraf stellt das „Verbreiten von Propagandamitteln verfassungswidriger Organisationen“ unter Strafe.

Im Absatz 3 dieses Paragrafen wird jedoch eine Verwendung dieser Symbole, Texte, Musikstücke und Reden, wenn es der staatsbürgerlichen Aufklärung, der Abwehr verfassungswidriger Bestrebungen, der Kunst oder der Wissenschaft, der Forschung oder der Lehre, der Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens oder der Geschichte oder ähnlichen Zwecken dient, nicht verboten.

Die Abbildungen in dieser Dokumentation stammen unter anderem aus den Privatarchiven des Verfassers, Horst Gärtner, Michael Glinz, dem Archiv der Gemeinde Weyhe sowie den Nachlässen von Varendorff, Ebberfeld und Plenge und sind mit einer Quellenangabe versehen. Die Urheberschaft anderer Fotos war nicht in jedem Fall zweifelsfrei feststellbar. Falls durch die Darstellung dieser Fotos die Rechte Dritter verletzt werden, steht der Autor bei berechtigten Ansprüchen gerne zur Abstimmung bereit. Für diese Dokumentation wurden Informationen überwiegend in deutscher und englischer Sprache verwendet. Intensive Online-Recherche sowie Informationen aus internationalen Archiven unterstützten diese Arbeit. Das private Archiv des Autors steuert den größten Teil der persönlichen Informationen bei.

Die dem Autor zur Verfügung gestellten Unterlagen der Angehörigen ehemaliger Besatzungsmitglieder vervollständigen diese Dokumentation. Aber auch die Fotos und Dokumente der vier Veteranen über ihre gemeinsame Zeit auf U-509 sind persönlich zur Veröffentlichung freigegeben.



Erste Auflage:	2015
Zweite Auflage:	2022, überarbeitet und erweitert
Herausgeber:	Wolfgang Meyer, Weyhe/Bremen
Layout:	Claas Meyer, Oldenburg
Titelgestaltung:	Alexandra Decker, Berlin
Herstellung:	Sandra Hellmers, Wersabe, Hagen i. Bremischen

VORWORT.

„Unser Willy ist ja dein Patenonkel und hätte dir diese Fotos sowieso geschenkt.“ Mit diesem Hinweis übergab meine Großmutter mir eines Tages einige große Kartons mit der gesamten Hinterlassenschaft ihres ältesten Sohnes Willy.

Immer wenn ich als Schüler meine Großeltern im Wischweg in Kirchweyhe besuchte, bekam ich von meiner Großmutter Hilke, genannt Oma Käthe, Kartons mit Fotos meines gefallenen Onkels Willy zum Stöbern. Das wurde schnell zu einem geliebten Ritual; Oma konnte von ihrem gefallenen Sohn erzählen („Unser Willy, das war einer...!“) und ich konnte meiner Fantasie mit Unterstützung der Bilder freien Lauf lassen. Ich fand das faszinierend; Bilder eines Lebens! Bilder, die mein Onkel, den ich leider nie kennengelernt habe, von seinen Reisen auf dem Segelschulschiff „GORCH FOCK“, dem Torpedoboot „LEOPARD“, dem Minenräumboot „R 4“ und den U-Booten U-47 und U-509 mitbrachte.

Nach vielen Gesprächen mit meinem Vater habe ich die Fotos dann in eine zeitliche Reihenfolge gebracht und in mehrere Fotoalben eingeklebt. Als ich das Ergebnis meiner Arbeit nach Kirchweyhe brachte, hat das meine Großmutter sehr glücklich gemacht.

Gerade die Bilder aus seiner Dienstzeit auf den U-Booten U-47 und U-509 interessierten mich besonders. Selbstverständlich gab es in unserer Familie auch das Buch des damaligen Kommandanten von U-47, Günther Prien, mit dem Titel „Mein Weg nach Scapa Flow“.

In diesem Buch wird Willy Meyer an mehreren Stellen in wörtlicher Rede zitiert und ist auf Bildern während seiner diversen Tätigkeiten an Bord abgelichtet.

Es ist eines der wenigen Bücher das ich mehrfach gelesen habe. Immer wieder hat mich das Leben auf einem so beengten Raum, in einer solchen engen Stahlröhre zig Meter unter dem Meeresspiegel fasziniert. Das ging damals sogar so weit, dass ich U-47 als Modell, „Wilhelms-havener Modellbaubogen“, nachbaute und als Staubfänger auf meinen Schreibtisch stellte. Wenn ich Literatur zum Thema U-Boote fand, habe ich die Bücher erworben.

So hat sich in den Jahren ein Bestand von mehr als 500 Büchern von in- und ausländischen Autoren zum Thema „Marine/U-Boote“ aufgebaut. Das Thema U-Boote hat mich auch in den Jahren meiner Ausbildung, meiner eigenen Militärzeit im Pionierbataillon 1 in Holzminden, meiner beruflichen Karriere und natürlich der Gründung meiner Familie bis

heute nicht los gelassen. Als ich so um meinen fünfzigsten Geburtstag herum Karl Neuköther, Cousin meiner Mutter Erika, in Hünxe anrief, um nach alten Familienunterlagen und Geschichten zu fahnden, sagte er mir:

„Ja, ja, in diesem Alter möchte jeder Mann gerne wissen, wo seine Wurzeln liegen. Weißt du was ein Mann in Deinem Alter macht? Er pflanzt einen Baum und beginnt mit der Erforschung seiner Ahnen“.



Eines der seltenen Fotos mit meinem Großvater Wilhelm. Hochzeit meiner Eltern am 09. April 1944 mit Heinrich und Helene Austermann sowie Wilhelm und Hilkea (Käthe) Meyer.⁵

Der zweite Auslöser, mich mit unserer Familiengeschichte zu befassen, war die Frage meines Sohnes Claas, nach der Herkunft unserer Familie. Aus vielen Gesprächen mit den Altvorderen hatte ich mir bruchstückhaft einige Geschichten gemerkt. Allerdings war mir klar, dass mein Vater Karl-Heinz viel mehr wusste und dazu komplettete Unterlagen der Familie Meyer und Teile von Unterlagen der Familie Austermann akribisch dokumentiert und archiviert hatte.

⁵ Quelle: Author's Collection

Deshalb war meine Antwort: „Frag Opa, der weiß das alles und kann Dir schöne Geschichten erzählen“. Nun hatte ich allerdings die Rechnung ohne den Wirt, respektive meinen Vater gemacht. Bei einem der Besuche in Brinkum übergab er mir etliche, prall gefüllte Ordner und sagte: „So, das ist nun Deine Aufgabe!“ Und, das Material hat mich fasziniert!

In einem dieser Ordner fand ich zu meiner Überraschung den intensiven Schriftverkehr zu Willy Meyers Vermisstenmeldung meiner Großeltern mit dem Chef der 10. U-Flottille, Fregattenkapitän Günther Kuhnke. Auch ein persönlicher Briefwechsel vom Friseurlehrling Willy mit einer unbekannten Amerikanerin aus Knippa, Uvalde County, Texas lässt auch heute noch viele Fragen offen. Aber auch die deprimierenden Seiten wie der Auflistung der persönlichen Habe des Obersteuermanns Willy Meyer und die bürokratische Verwaltung solcher notwendigen Maßnahmen sind wichtige Dokumente aus dieser Zeit.

Als ausgebildeter Schriftsetzer bin ich ein medienaffiner Mensch und hatte sofort konkrete Vorstellungen der unterschiedlichen Darstellungsmöglichkeiten und Ausgabekanäle. Zunächst wurden alle vorhandenen Unterlagen digitalisiert und fehlende Teile recherchiert. Bei meinem ersten Besuch in Cuxhaven-Altenbruch im U-Boot-Archiv wurde ich vom Stiftungsleiter Horst Bredow aufgeklärt, dass ich einer von vielen Besuchern sei, die angeblich einen Verwandten auf U-47 hatten. Nun, ich konnte ihm beweisen, dass mein Onkel Willy Meyer als Bootsmannsmaat auf U-47 gefahren ist und auch an der spektakulären Fahrt in den Hafen von Scapa Flow teilgenommen hatte. Die mitgebrachten Exponate und Dokumente überzeugten ihn dann vollends.

Da ich keinerlei schriftliche Nachweise für die Dienstzeiten von Willy hatte, bat ich Herrn Bredow um die entsprechenden Informationen. Ein Anruf von ihm bei der WAST in Berlin (diese deutsche Dienststelle war mir bislang gar nicht bekannt!) und ich hatte innerhalb von vier Wochen ein aussagekräftiges Dokument mit offiziellem Stempel und einer entsprechenden Rechnung in Händen.

Auf der Basis dieser Informationen habe ich den Lebensweg meines Onkels zwar zunächst nur rudimentär nachvollziehen können, aber die intensive Beschäftigung mit in- und ausländischen Archiven und der vielen hundert Websites zum Thema „U-Boote“ hat meine Informationslücken relativ schnell geschlossen. Jedoch haben sich etliche der pseudowissenschaftlichen Websites als fehlerbehaftet dargestellt und mich zu weiteren, tiefergehenden Recherchen gezwungen.

INHALTSVERZEICHNIS.

Der Weg zu den Grauen Wölfen	3
Impressum	6
Rechtliche Würdigung	8
Vorwort	9
Die Gemeinde Kirchweyhe	13
Willy Meyer, der Weg zu den Grauen Wölfen	18
Was geschah noch im Jahre 1915	20
Ausbildung zum Friseur bei Franz-Louis Borchers	23
Die Brüder mit ihrer kleinen Schwester	26
Die ehemalige Eisenbahnersiedlung am Moordamm in Kirchweyhe	28
126 Jahre alte Eisenbahnerhäuser an der Bahnhofstraße in Kirchweyhe	32
Die Reichskleiderkarte war Bestandteil der Kriegsökonomie im Zweiten Weltkrieg	36
Brief einer unbekannten Dame aus Knippa/Uralde / Texas	39
Jugendzeit auf dem Moordamm in Kirchweyhe	45
Wirken der NSDAP-Kirchweyhe in Verbindung mit der Evangelischen Kirche	65
Ortsgruppenleiter der NSDAP Johannes Brinkema	95
Klagesschrift des öffentl. Klägers beim Entnazifizierungs-Hauptausschuss	96
Entlastungszeugnis Hilka Jacobsohn und August Kleinschmidt	98
Gedichte aus dem Internierungslager Gauleiter u. Dozent für Volkskunde Lothar Irle	101
Der Gewerkschafter Wilhelm Meyer wurde Opfer einer Denunziation	102
Ausbildung zum Friseur	103
Der wirre Brief eines in die Enge getriebenen Barbiers	109
Was geschah noch im Jahre 1933	116
Adolf Hitler wird Reichskanzler	118
Vorbereitung zum Eintritt in die Reichsmarine	119
Infanterie-Grundausbildung auf dem Dänholm	125
So sah es aus, wenn Matrosen „gehen“ lernten	134
Ausbildung an der 2. Technischen Hochschule	137
Dienstzeit auf dem Hochsee-Torpedoboot „LEOPARD“	143
Führer der Torpedoboote	151
Wettkämpfe der Torpedoboatsbesetzungen	196
Abreise aus dem Marinehafen Swinemünde	201
Torpedoboot „LEOPARD“ im spanischen Bürgerkrieg	205
Panzerschiff „ADMIRAL SCHEER“	209
Dienstzeit in der U-Schule Kiel bzw. Neustadt	217
U-BOOT-Schulflottille Kiel bzw. Neustadt	219
U-Boot-Begleitschiff „SAAR“	221
Auszug aus dem geheimen Handbuch für U-Boot-Kommandanten	223
Erste Anlaufstelle im Urlaub in Kirchweyhe	228
Dienstzeit auf dem Minenräumboot „R 4“	231
Ausbildung zum Bootsmann auf dem Segelschulschiff „GORCH FOCK“	241
Mit der „GORCH FOCK“ in Schwedens Hauptstadt Stockholm	263
Ausbildung zum Bootsmann bei der 4./1. Marine-Unteroffiziers-Lehrabteilung	279
Dienstzeiten Willy Meyer	289
Auszüge aus dem Wehrgesetz vom 21. Mai 1935	291
Die Besoldung der Soldaten der deutschen Wehrmacht	297
Willy's neues Kommando: 7. U-Flottille „WEGENER“	301
Willy wird zur U-Bootwaffe auf U-47 kommandiert	303
Anhang	307
Ahnentafel der Familie Meyer	328

DIE GEMEINDE KIRCHWEYHE.



Kupferstich von Matthäus Merian dem Älteren, 1654, Edition *Topographia Saxoniae Inferioris*.⁶

Kaiser Karl der Große hatte im Jahre 787 den aus England stammenden Mönch Willehad (Vilhead, lat. Vilhadus) *740, †08.11.789; zum Bischof mit Sitz in Bremen ernannt. Nach seinem bereits zwei Jahre später erfolgten Tod war er heiliggesprochen worden. Am Orte seines Begräbnisses im Dom zu Bremen, wurde in der Folgezeit besondere Zeichen vernommen, die,

wie sein Leben, in einer Handschrift aufgezeichnet worden sind. Der Ortsname *Weyhe* tauchte schon um 860 auf. Grund war ein Bericht über die Wunderheilungen am Grabe Willehads. Erzählt wird im 17. Kapitel der Handschrift von einem Mädchen aus „Wege“ („Wege villa publica“) (Kirch- oder Sudweyhe), das seit langem keine Kraft mehr in ihrem Körper hatte.

„*Porro de Wege villa publica, quaedam puella multo tempore omnibus infirmata membris, nihil omnio virum in proprio retinebat corpore. Ad confessionem itaque deducta Sancti, divinae largitatis munificentia et virium possibilitatem et totius corporis recepit sanitatem.*“

⁶ Quelle: Wikipedia, gemeinfrei

„Ferner war im Dorfe Weyhe ein Mädchen, welches lange Zeit an allen Gliedern geschwächt, in seinem ganzen Körper keine Kraft mehr hatte. Dieses wurde dann an das Grab des Heiligen gebracht und erhielt durch Gottes reiche Güte den Gebrauch seiner Kräfte und die Gesundheit seines Körpers zurück.

Etwa 400 Jahre später ist in der sogenannten Weserbrückenliste von „zwei Dörfern“ die Rede. Man kann ziemlich genau sagen, dass es sich



um Kirchweyhe und Sudweyhe handelt. Kirch- und Sudweyhe sind bald darauf in anderen historischen Quellen als „Kerckwege“ (1277) und „Suthweige“ (um 1300) zu finden. In der Westhälfte der heutigen Gemeinde Weyhe erstreckten sich die Ortsteile Angelse, Erichshof, Hagen, Hörden und Melchiorshausen, die der damaligen Gemeinde Leeste angehörten. Früheste schriftliche Hinweise stammen aus der Zeit um 1185.

Erwähnt wird dabei unter anderem der Verwalter des erzbischöflich-bremischen Meierhofes in „Leste“ (Leeste). Um 1800 fand ein reger Warenaustausch zwischen Bremen und Weyhe statt. Nicht nur landwirtschaftliche Produkte, auch gewerbliche Erzeugnisse wurden in der Weserstadt getauscht oder zum Verkauf angeboten.

1873 eröffnete die Reichsbahn die über Kirchweyhe führende Eisenbahnstrecke Bremen–Osnabrück. So entstand in Kirchweyhe ein sechs Kilometer langer, südwärts bis zum benachbarten Weiler Barrien reichender Rangierbahnhof mit vielen Gleisen. Eisenbahner zogen mit ihren Familien nach Kirchweyhe und sorgten für einen rapiden Bevölkerungsanstieg in der bäuerlichen Wesergemeinde.

Wenn sich die Eisenbahner im Ort begegneten, riefen sie sich gegenseitig den Eisenbahnergruß „Fahr wohl“ zu.

Der 2. August 1914 war für das deutsche Heer der erste Mobilmachungstag zum Beginn des Ersten Weltkrieges. Der Aufmarsch der deutschen Streitkräfte konnte durch eine mustergültige Planung und Organisation in allen Einzelheiten reibungslos durchgeführt werden. Die grossen Gleisanlagen des Bahnhofes Kirchweyhe spielten hier eine beachtenswerte Rolle. Bis zum 9. August fuhr auf dem Bahnhof Kirchweyhe fast alle halbe Stunde ein Militärlzug ein und später in Richtung Osnabrück wieder aus. Am 1. Mobilmachungstag wurden auf dem Bahnhof (Westseite) sieben große Baracken (mit Kücheneinrichtungen und Speiseräumen etc.) für die Verpflegung der Truppen errichtet.

Der Ort erhielt die Aufgabe einer bedeutenden Kriegsverpflegungsanstalt für die gesamte Dauer des Krieges zugewiesen. Alle Truppentransporte erreichten ohne Verzögerung den befohlenen Einsatzort.

Noch um 1925 ernährte die Eisenbahn rund zwei Drittel aller Einwohner in Kirchweyhe, außerdem viele Familien aus den damaligen Nachbargemeinden. Der Rangierbahnhof ist nach seiner Stilllegung 1968 verkleinert worden, ein Teil der alten Gleisanlage und Reste des Nordschuppens werden von einem Eisenbahnwaggon-Reinigungsunternehmen genutzt.⁷



Der Kegelverein „Fahr wohl“ der Eisenbahner in Kirchweyhe im Jahre 1909.⁸

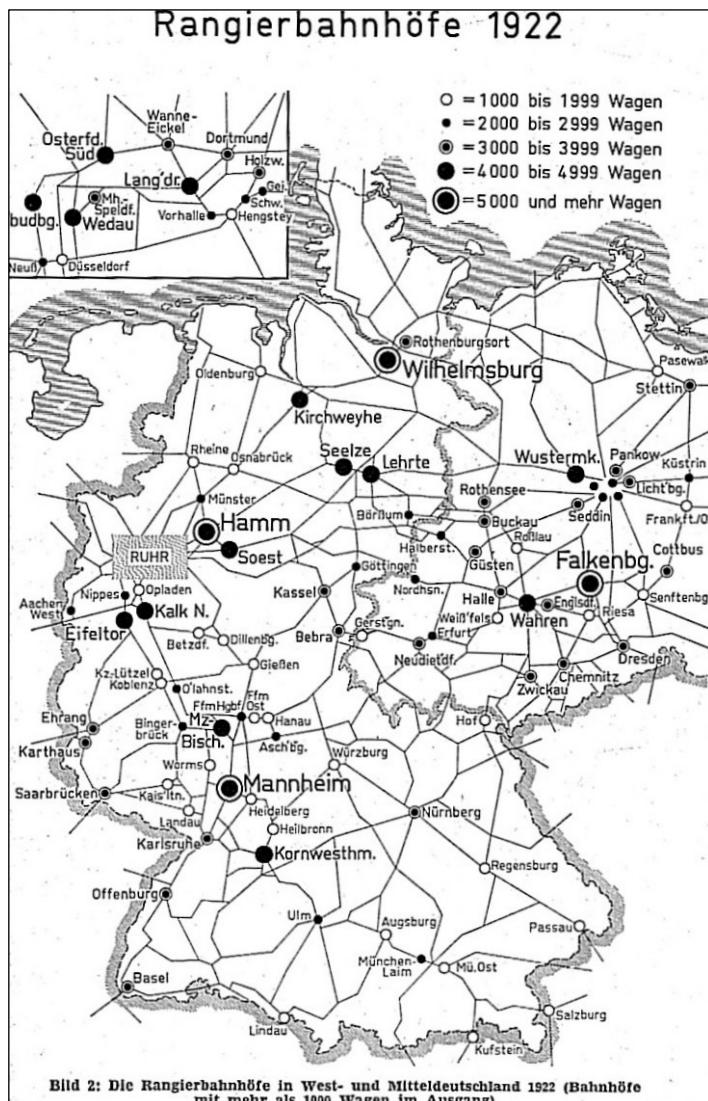
Dieses Bild zeigt gleich zwei deutsche Redewendungen: 1. „Mit Schlip und Kragen“; meint komplett angezogen und 2. Er „hat eine weiße Weste“; meint ohne Fehl und Tadel.

Die Kegler haben sich für das historische Foto vor dem Gasthaus Johann Koch aufgestellt. Mittlere Reihe 2. von rechts Wilhelm Meyer, Willy's Vater.

In der Mitte hinter dem Tisch, der Herr mit dem Orden am Revers ist der Pastor der evangelischen Felicianus-Kirche in Kirchweyhe, Superintendent Wilhelm Goßmann. In der Gründerzeit (1896) durften nur aktive Eisenbahner Vereinsmitglied sein.

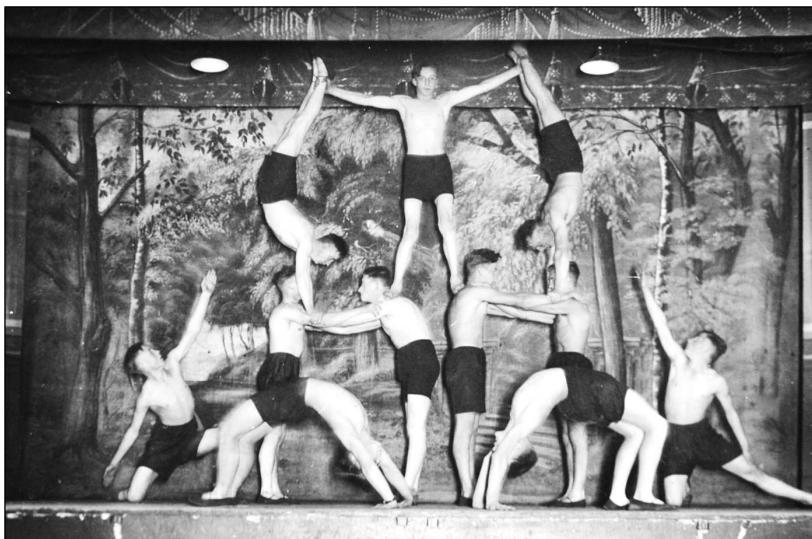
⁷ Quelle: Heimatbuch der Gemeinde Kirchweyhe von Rektor Wilhelm Schacht, 1961, Seite 23 ff

⁸ Quelle: Archiv der Gemeinde Weyhe



Schon im Jahre 1922 wurden über 4.900 Waggons in Kirchweyhe zu neuen Zügen zusammengestellt und rollten sodann zu ihren neuen Bestimmungsbahnhöfen in ganz Deutschland.⁹

⁹ Quelle: Author's Collection



Teamwork ist angesagt, alle Glieder dieser Pyramide müssen gemeinsam arbeiten. Ein großes Schauturnen auf der Bühne mit der großartigen Waldkulisse im Gasthaus Johann Koch am Kirchweyher Bahnhof. Willy unten der Vierte von links.



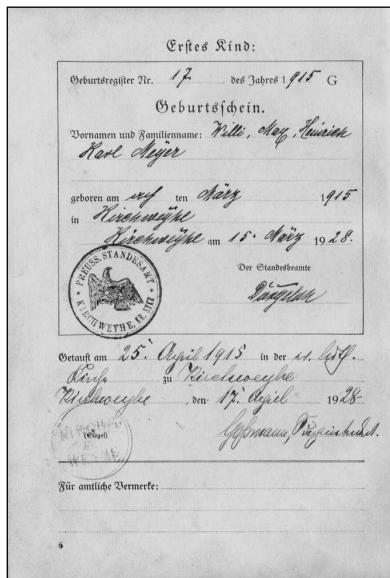
Die Kirchweyher Bahnhofstraße im Winter 1931. Rechts die beiden Eisenbahnerwohnhäuser. Im hinteren Haus lebten meine Großeltern Austermann.¹⁰

¹⁰ Quelle: beide Fotos aus dem Archiv der Gemeinde Weyhe

WILLY MEYER, DER WEG ZU DEN „GRAUEN WÖLFEN“.

08. März 1915 in Kirchweyhe/Lahausen bei Bremen.

Willy wird als ältester Sohn des Lokomotivheizers der Deutschen Reichsbahn, Wilhelm Meyer und seiner Frau Hilke, geborene Ostermann, genannt Käthe, geboren. Wilhelm Meyer war später als Oberlokomotivführer in Kirchweyhe stationiert.



Als das deutsche Heer in den Augusttagen des Jahres 1914 zu den verschiedenen Einsatzorten transportiert werden mußte, nahm der Bahnhof Kirchweyhe an Kilometer 224,5 infolge seiner günstigen Aufnahmefähigkeit für die zahlreichen Truppentransporte auf der sogenannten „Rollbahn“ Hamburg–Bremen–Wanne-Eickel, einen wichtigen Platz ein. Der immense Kohlebedarf der kaiserlichen Marine sowie der Stahl für den Schiffbau der norddeutschen Werften aus dem Ruhrgebiet wurde zu einem grossen Teil über den Bahnhof Kirchweyhe geleitet.



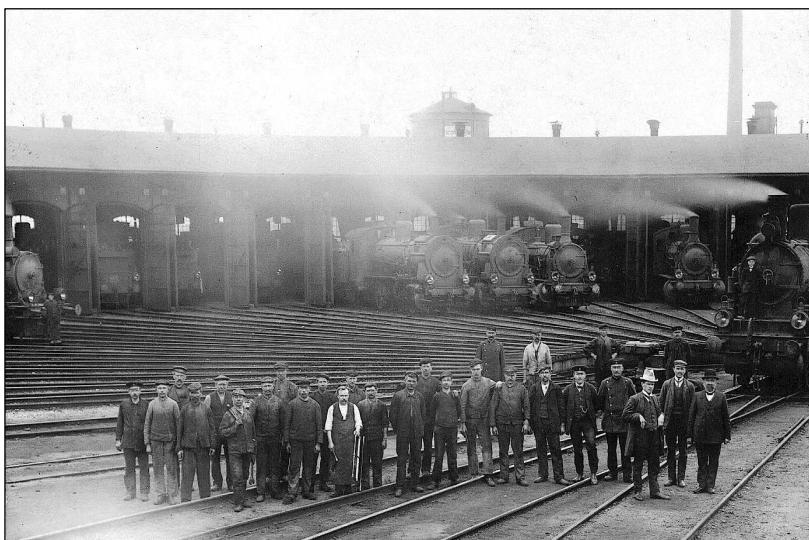
Insbesondere fielen diesem Bahnhof als Verschiebe- und Zugbildungsbahnhof in den Kriegsjahren neue Aufgaben zu, deren Bewältigung bei der großen Knappheit an Material und Menschen ganz erhebliche Anforderungen an die Bahnhofsanlagen und das Personal stellte.

Der Bahnhof Kirchweyhe entwickelte sich nach der Beendigung der grossen Erweiterungen und Ausstattungen mit den modernsten Anlagen zu einem der größten Verschiebebahnhöfe Preußens. Im Jahre 1927 rollten täglich 12 Schnellzüge, 26 Personenzüge und 120 Güterzüge durch Kirchweyhe.¹¹

¹¹ Quelle: Author's Library: Heimatbuch der Gemeinde Kirchweyhe, Wilhelm Schacht, 1961, S. 304 ff. Zwei Fotos: Author's Collection



Auf dieser großen Gleisanlage werden die neuen Güterzüge zusammengestellt.
Verschiebe- und Rangiergleise des Bahnhofs Kirchweyhe.



Die Mannschaft des Bahnhofs vor qualmenden Dampfrössern auf der Drehscheibe des Nordschuppens: Werkstatt und Verwaltung. Lokomotivführer Wilhelm Meyer zweite Reihe, zweiter von rechts.

WAS GESCHAH NOCH IM JAHRE 1915?

Der Bericht über die Versenkung des Luxusliners „LUSITANIA“ löste weltweit Entsetzen aus.

Die RMS „LUSITANIA“ (Royal Mail Ship) war ein Passagierschiff der britischen Reederei Cunard Line. Das nach der römischen Provinz Lusitania benannte Schiff wurde ab 1907 im Transatlantikverkehr