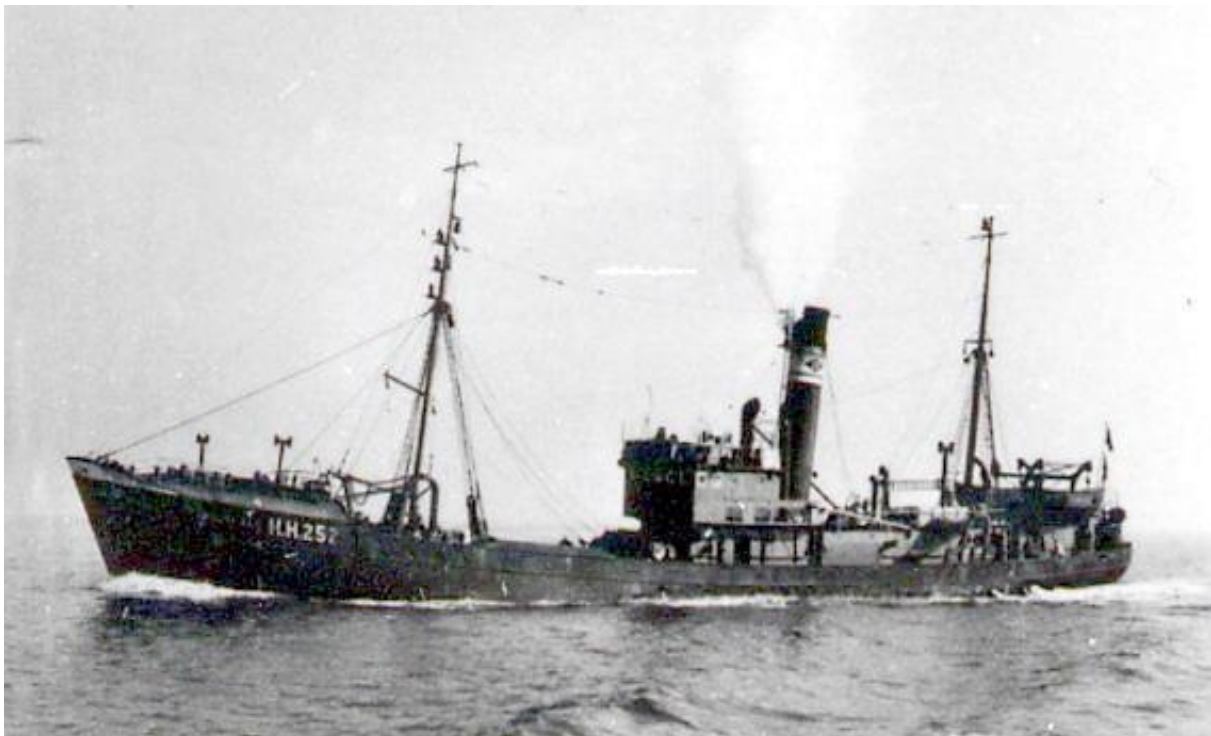


Deutscher Fischdampfer OTTO BRÖHAN H.H.9 von 1938



Mangels Fotos der OTTO BRÖHAN H.H.9 wird an dieser Stelle eines seiner Schwesterschiffe gezeigt, der weitgehend baugleiche Fischdampfer "Nordmeer" H.H.252 (1938/39, Fotograf unbekannt).

Der 1937/38 in Hamburg erbaute Fischdampfer OTTO BRÖHAN H.H.9 diente nur kurz seinem ursprünglichen Verwendungszweck. Bereits 1940 wurde er zum Vorpostenboot umgebaut und bei der 2. Vorpostenflottille im Ärmelkanal und in Westfrankreich eingesetzt. Im Zuge der alliierten Landung in der Normandie wurde das Boot am 6. Juni 1944 in Hafen von Caen selbstversenkt. Noch vor Kriegsende wurde das beschädigte Schiff gehoben und einige Jahre später von der französischen Marine zum Vermessungsschiff umgebaut. Unter dem Namen "Ingénieur hydrographe Nicolas" fuhr es bis Ende der 1950er Jahre unter französischer Flagge, bevor es 1960 abgewrackt wurde.

Die Cranzer Fischdampfer AG war einer der Stammkunden der Hamburger Werft H. C. Stülcken Sohn und hatte dort bereits eine Serie von 50 m-Dampfer bauen lassen. Dem Trend zu größeren Fahrzeugen folgend, gab die Reederei in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre eine weitere Serie von nun 56 m langen Fischdampfern in Auftrag. Das erste Schiff lief Ende 1937 vom Stapel und erhielt den Namen "Otto Bröhan" nach einem Hamburger Fischereikapitän. Die Cranzer Reederei übernahm ihren neuen Dampfer am 8. März 1938.

Daten und Fakten der OTTO BRÖHAN H.H.9	
Land:	Deutschland / Frankreich
Schiffstyp:	1939-40 Fischdampfer, 1940-44 Vorpostenboot 1948-59 Vermessungsschiff
Bauwerft:	H.C. Stülcken, Hamburg
Stapellauf:	28.12.1937
Eigner:	1938: Cranzer Fischdampfer AG 1940: Deutsche Kriegsmarine 1948: Französische Marine
Namen:	1938: Otto Bröhan 1940: V206 1948: Ingénieur hydrographe Nicolas
Besatzung:	21 Mann als Fischdampfer 68 Mann als Vermessungsschiff
Verbleib:	1960 abgebrochen
Technische Daten	
Vermessung:	510 BRT, 189 NRT
Ladefähigkeit:	4000 Korb
Länge:	55,7 m über alles
Breite:	8,4 m
Tiefgang:	5,3 m
Geschwindigkeit	11,9 kn max. als Fischdampfer 10,5 kn max. als Vermesser
Bewaffnung (1943)	
3,7 cm Flak	4 x in Einzellafetten
2 cm Flak	5 x in Einzel- und Vierer-Lafette
Wasserbomben	2 Ablaufgerüste am Heck

Das Schiff erhielt zuerst die Kenn-Nummer P.C.9. Unter dieser Nummer hat das Schiff aber wahrscheinlich keine Fangreise gemacht, denn bereits am 1. April 1938 erhielt er die neue Designation H.H.9. Die OTTO BRÖHAN ging nun vor Island und Norwegen auf die Suche nach Kabeljau und ähnlichen Fischen.

Unmittelbar nach Kriegsbeginn im September 1939 wurde der moderne Fischdampfer von der deutschen Kriegsmarine requiriert und auf seiner Hamburger Bauwerft zum Vorpostenboot umgebaut. Das Schiff wurde dazu mit eine 8,8 cm Kanone am Bug, einer 2 cm Flak-Kanone auf dem achternen Aufbau sowie Wasserbomben-Ablaufgerüsten ausgestattet.

Die ehemalige OTTO BRÖHAN war als siebtes Boot für die 2. Vorpostenflottille unter Korvettenkapitän Maximilian Fels vorgesehen und erhielt daher am 6. Oktober 1939 den Namen V207. Am 20. Oktober erfolgte eine weitere Umtaufe in V206, nachdem das ursprüngliche V206 ein früher Kriegsverlust wurde. Das Vorpostenboot V206 ex "Otto Bröhan" wurde unter dieser Kennnummer bis 1940 in der Nordsee eingesetzt und nach dem Fall Frankreichs von 1940 bis 1944 im südlichen Ärmelkanal mit Schwerpunkt bei St. Malo und den Kanalinseln (St. Hélier).

Dieses Seegebiet ganz in der Nähe der britischen Küste gehörte zu den gefährlichsten Fahrgebieten überhaupt. Die Boote hatten zahlreiche Gefechte mit britischen Küstenseestreitkräften und vor allen Flugzeugen zu überstehen. Ein ständiger Witz unter den sarkastischen Seeleuten war: "Was unterscheidet ein Vorpostenboot der 2. Flottille von einem Teesieb? Das Vorpostenboot hat mehr Löcher!". Wegen der extrem hohen Gefahr von Luftangriffen wurde die ursprünglich magere Flak-Bewaffnung im Laufe der Zeit immer wieder verstärkt.

1943 wurde V206 grundlegend umgebaut und erhielt vor der Brücke auf dem ehemaligen Fischdeck einen Aufbau, um zusätzliche Mannschaften zur Bedienung der Flak unterbringen zu können. Die Flak-Bewaffnung erhöhte sich nun auf fünf 2 cm Kanonen in einer Einzel- und einer Vierer-Lafette, sowie

vier 3,7 cm Kanonen in Einzellafetten. Bilder von 1944 zeigen außerdem Panzerschilde, um die Flak-Bedienungen zu schützen.

Im Juni 1944 lag das Boot zusammen mit V212 (ex "Fritz Busse") zum Bunkern von Kohle in Caen, als am 6. Juni 1944 genau in diesem Gebiet die Landung der Alliierten in der Normandie erfolgte. Der Rückzug nach See war abgeschnitten und so wurden V206 und V212 noch am selben Tage in Caen gesprengt. Bilder zeigen V206 halb versunken mit Schlagseite und teilweise ausgebrannten Aufbauten an der Kohlepier liegen. Auf dem Wrack erbeuteten eine britische Spezialeinheit unter dem Kommando von Patrick Dalzel-Job wichtige Unterlagen.

1945 wurde das Schiff gehoben, repariert und bis 1948 zum Vermessungsschiff der französischen Marine umgebaut. Es erhielt den Namen "Ingénieur hydrographe Nicolas" und die etwas irreführende Kenn-Nummer P 664 (P für Vaisseau de Patrouille, was in etwa dem deutschen Vorpostenboot entsprach). Die Bewaffnung wurde auf zwei 2 cm Flak in Einzellafetten reduziert, die auf dem Vorschiff untergebracht wurden. Das Vermessungsschiff war dann bis 1959 in Toulon stationiert und wurde zu Kartierungsarbeiten vor der französischen und nordafrikanischen Mittelmeerküste eingesetzt. 1959 wurde es außer Dienst gestellt und ein Jahr später abgewrackt.

1 Der Vorgesetzte von Lieutenant Commander Patrick Dalzel-Job war Ian Fleming, dessen Romanfigur "James Bond" bekannter Weise Weltruhm erlangte. Dalzel-Job gilt als eines der Vorbilder Flemings für James Bond.



V206 halbversunken in Caen im Juni 1944
(Foto: unbekannter britischer Militärfotograf)

Literaturempfehlung

Patrick Dalzel-Job: *Arctic Snow to Dust of Normandy: The Extraordinary Wartime Exploits of a Naval Special Agent*, Leo Cooper Ltd, UK, 2005. Das Buch stellt eine lesenswerte Autobiografie dar, in der das Vorpostenboot V206 allerdings nur eine Randnotiz ist.