

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

EDITION
NO 6
2010

deutsch-english

U-BOOT

IM FOCUS



LUFTFAHRTVERLAG
START

U-BOOT-HISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
SUBMARINE HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS



Foto/Photo 1

Foto 1

Fotos von Minenlegern des Typs X B an sich sind bereits rar, noch seltener stößt man jedoch auf Aufnahmen von deren Bootsemlen. Das hier veröffentlichte Bild, aufgenommen im August 1942, zeigt das Abzeichen von U-119. Darauf befindet sich der britische Premierminister Churchill im Würgegriff des Teufels, so daß Churchill die Zigarre aus dem Mund fällt. Vor der Nase des Premierministers ist eine Mine mit der Aufschrift „Made in Germany“ zu sehen. Über das Schanzkleid schaut der LI Oblt. Ing. Graff. Er fiel am 24. Juni 1943 bei der Versenkung des Bootes. Beachte neben dem Emblem die gelbe Ausbildungs-Turmbinde.

U-119 wurde am 2. April 1942 auf der Friedrich Krupp Germania Werft in Kiel von Kptlt. Alois Zech in Dienst gestellt. Anschließend durchlief es die UAK-Abnahme und Ausbildung bei der 4. U-Flottille in Stettin. Das vorliegende Foto entstand kurz bevor das Boot am 4./5.8. sowie vom 7.–10.8. durch das Legen von Minen, deutsche Minenfelder nordwestlich Dänemark im Skagerrak verstärkte. Diese Operationen fanden noch während der Zugehörigkeit zur 4. U-Flottille statt und dürfen daher als Übung angesehen werden. Ende Januar 1943 schloß U-119 den Ausbildungsteil ab. Bereits wenige Tage darauf lief das Boot am 6. Februar 1943 zur ersten Feindfahrt aus (siehe Edition 3, Seite 30–33). Auf dieser wurde das Bootsemlen nicht mehr geführt.

Photo 1

While photos of Type X B minelayers are rare, photographs of their ship's emblems are even rarer. The photo printed here, taken in August 1942, depicts the emblem of U-119. It shows the devil with a stranglehold on British Prime Minister Churchill, causing the cigar to drop from his mouth. In front of the Prime Minister's nose is a mine bearing the words "Made in Germany". Peering over the conning tower mantle is the LI, Oblt. Ing. Graff. He was killed on 24 June 1943 when the U-boat was sunk. Also note the yellow training band around the conning tower.

U-119 was commissioned by Kptlt. Alois Zech at the Friedrich Krupp Germania Shipyards in Kiel on 2 April 1942. It subsequently underwent UAK acceptance trials and training with the 4th Submarine Flotilla at Stettin. Our photo was taken shortly before the boat undertook two sorties to augment the German minefields northwest of Denmark in the Skagerrak, on 4–5 and 7–10 August. These operations took place while the boat was still attached to the 4th Flotilla and must therefore have been considered training exercises. U-119 completed its training phase at the end of January 1943. Several days later, on 6 February, it sailed on its first operational sortie (see Edition 3, pp. 30–33). By then the ship's emblem was no longer present.

IMPRESSUM

Herausgeber und Chefredakteur:

Axel UrbankeHeckenkamp 24
26160 Bad Zwischenahn
Fax: 04403/63396
E-Mail: Axel-Urbanke@Luftfahrtverlag-Start.de

1. Redaktionsassistent: Olaf Krabbenhöft, Hamburg
2. Redaktionsassistent: Markus Richter, Cloppenburg

Fachmitarbeiter:

Rainer Busch, Rimpär
Manfred Dörr, Grassellenbach
Thomas Huss, Kiel
Wolfgang Ockert
Walter Storbeck, Hamburg
Lars Wilhelmj, Erfurt

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Übersetzung:

David Johnston, New Brunswick/Kanada (Englisch)
Jean-Noël Dusoulrier, Brüssel/Belgien (Französisch)

Druck: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke · 2010

ISBN 978-3-941437-06-7

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung – auch auszugsweise – sowie Verbreitung durch Film, Funk und Fernsehen, durch fotomechanische Wiedergabe und Datenverarbeitungssysteme jeder Art bzw. die Nutzung der Fotos für Erstellung von Decals, nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung des Herausgebers bzw. der vermerkten Bildeigentümer.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, electrical, chemical, mechanical, optical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of the publisher. This includes using the pictures for the production of decals. All enquiries should be addressed to the publisher.

INHALT Content

Seite/page

Minenleger / Minelayer

U-119, 1942

U II

Editorial

2

Leserforum / Reader's Forum

U-375 – Rammversenkung im Mittelmeer
U-255 – U-Bootmänner als Eisbärenjäger

2-4
5

Typ II B Boote / Type II B Boats

U-20 + U 18, 1943

6/7

Typ VII A Boote / Type VII A Boats

U-31, 1940

8

Typ VII B Boote / Type VII B Boats

U-46 + U47, 1939

9

Typ VII C Boote / Type II Boats

U-302, 1943

10

U-588, 1942

11

Typ VII C Boote / Type II Boats

U-957, Oblt.z.S. Gerd Schaar, 1944

12

U-437, 1942/43

12

U-667, 1944

13

Typ IX Boote / Type IX Boats

U-513, 1942

14

U-66, 1942

15

Unbekanntes Typ XI Boot

15

Elektroboote / Electroboats

U-2339, 1945

16/17

Türme / Conning Towers

U-702 – das Boot mit dem Elefantenkopf

18/19

Farbfotos / Color Photos

Schulboote in Farbe

20/21

Boot im Focus / Boat in Focus

U-404 – das „Wikingerboot“ auf Feindfahrt mit der Unterwasserkamera

22-32

Unbekannte Embleme / Unknown Emblems

U-153 – mit der Streitaxt am Turm auf Feindfahrt

33

Dokument / Document

Die Versorgungsurkunde von U-488

34

Fotos mit Geschichte / Photos with a Story

Die vergessenen Negativfilme – die einzigen Fotos von U-215

35-39

Ungewöhnliches / Unusual

„U-178“ mit Rädern!

40/41

Szenerie / Scenery

Nach einem langen Tag!

42/43

Schicksal / Fate

Beisetzung von Bord des Gegners (U-257)

44-47

U-Tanker / U-Tanker

„Milchkuh“ längsseits querab!

48-U IV

Umschlagsfoto

U-103 läuft zusammen mit einem zweiten Boot bei regnerischem Wetter von Lorient zur Feindfahrt aus. Insgesamt absolvierte dieses Boot zwischen dem 21. September 1940 und dem 1. Januar 1944 unter drei Kommandanten 11 Feindfahrten mit insgesamt 639 Tagen auf See. Damit überstand U-103 beinahe zwei Jahre am Gegner. Erfolgreichster Kommandant war Korv.Kpt. Viktor Schütze, der mit dem Boot auf vier Unternehmungen 161.077 BRT versenkte. Mit seinen auf allen Feindfahrten zusammen versenkten 45 Schiffen ist U-103 das zweiterfolgreichste deutsche U-Boot des zweiten Weltkrieges. Im Februar 1944 wurde das Boot in Stettin außer Dienst gestellt. Das Bootsemlen wurde von Korv.Kpt. Viktor Schütze eingeführt.

U-BOOT im Focus · Edition 6/2010

Coverphoto

U-103 and another submarine depart Lorient in rainy weather to begin a patrol. Between 21 September 1940 and 1 January 1944, this U-boat completed eleven patrols under three commanders, spending a total of 639 days at sea. U-103 was thus in action against the enemy for almost two years. Its most successful commander was Korv.Kpt. Viktor Schütze, who sank 161,077 GRT of enemy shipping during four operations. With 45 ships sunk on all its patrols, U-103 was the second most successful German submarine of the Second World War. The boat was decommissioned at Stettin in February 1944. The ship's emblem was introduced by Korv.Kpt. Viktor Schütze.

Liebe Leser,

nun ist sie endlich da, die Edition 6. Erneut haben wir versucht, eine Mischung aus Fotos und Artikeln zusammenzustellen, die einen ganz eigenen Blick auf die U-Bootwaffe und die damaligen Geschehnisse werfen. Natürlich hat es seinerzeit eine Vielzahl von besonderen Geschehnissen und Vorfällen gegeben, doch es fällt schwer, diese aus den Archiven und privaten Unterlagen zu Tage zu fördern. Manchmal ist es wirklich reiner Zufall oder auch ein kleiner Hinweis von Fachleuten, durch die eine bemerkenswerte Geschichte aus dem „Dunkeln“ der staubigen Aktenordner ans Tageslicht kommt und den Weg in dieses Heft findet. Die Mitarbeit der Leser ist diesbezüglich in letzter Zeit wesentlich angestiegen, so daß ich inzwischen von einer echten Lesergemeinschaft sprechen kann. Dieses Miteinander zu beobachten macht uns wirklich Freude, denn hierdurch handelt es sich bei „U-Boot im Focus“ nicht um eine von vielen „gesichtslosen“ Veröffentlichungen, sondern eine Publikation, in die sich jeder Leser einbringen kann und in der er sich wiederfindet. Wünsche bezüglich spezieller Themen oder Fotos von bestimmten Booten kommen wir, sofern möglich, gerne nach.

Ein Problem werden in der Zukunft mit Sicherheit die Farbfotos von U-Booten, Besatzungen und ähnlichem darstellen. Ursache hierfür ist die Tatsache, daß von der U-Bootwaffe wesentlich weniger private Farbdias existieren als vom Heer oder von der Luftwaffe. Sollten Sie also über Farbdias oder Abzüge verfügen, die U-Boote zeigen, würden wir uns sehr freuen, wenn Sie sich mit uns in Verbindung setzen. Gerne würden wir diese Aufnahmen dann unseren Leser vorstellen. Wir möchten einfach versuchen, diese Hefreihe auch zukünftig so interessant wie möglich zu gestalten, so daß alle U-Boot-Enthusiasten weiterhin regelmäßig interessanten Lesestoff finden. Im übrigen freuen wir uns auch über Artikelbeiträge von Lesern. In der nächsten Edition werden wir einen außergewöhnlich interessanten Bericht über die UAK-Abzeichen der Typ XXI und XXIII Boote veröffentlichen, der von einem Leser stammt und für mich außergewöhnlich ist.

Ich hoffe, die vorliegende Edition liefert Ihnen spannende U-Boot-Leselektüre.

Ihr Axel Urbanke
Herausgeber

Dear reader,

Edition 6 is finally here. Once again, we have tried to assemble a mixture of photos and articles covering a wide range of topics concerning the submarine arm and related events. There were, of course, many special events and incidents in those days, but bringing them to light from archives and personal papers is no easy task. Sometimes it really is pure chance or a small clue from an expert that results in a significant story emerging from the "darkness" of a dusty filing cabinet into the light of day and finding its way into this publication. Recently the number of readers making such contributions has grown significantly, making it possible for me to speak of a real community of readers. Watching this come about has been a real joy, for it ensures that, instead of being another "faceless" publication, "U-Boot im Focus" is one in which every reader can make a contribution. Whenever possible, we are happy to respond to requests for articles on certain topics or photos of specific submarines.

Color photos of U-boats, crews and other related subjects will surely be a problem in the future. The reason for this is that there are significantly fewer private color slides of the submarine arm than of the army or air force. So if you have slides or prints from slides, we would be very happy if you could contact us. We would love to be able to share these images with our readers. We simply would like to make this series as interesting as possible in future, so that all U-boat enthusiasts can continue to enjoy a regular source of reading material. We also welcome articles contributed by readers. In the next edition we will be presenting an extremely interesting article on the UAK emblems on Type XXI and XXIII boats, which was contributed by a reader and which I find extraordinary.

I hope that this edition provides you with interesting reading on the topic of U-boats.

Axel Urbanke
Editor

LESERFORUM

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 3

Die Rammversenkungen von U-188, S. 43-45

In dem genannten Artikel schilderten wir in Wort und Bild, wie U-188 unter Kptlt. Lüd- den im Indischen Ozean mehrere Segler durch Rammstoß mit dem Bug versenkte. Diese im KTB von U-188 als „Tegethoffverfahren“ bezeichnete Versenkungsmethode scheint bei der U-Bootwaffe allgemein bekannt gewesen zu sein. Offenbar für die Versenkung von Seglern mit Holzrumpf vorgesehen, wurde sie, wie unsere weiteren Recherchen ergaben, vor allem auch von Mittelmeerbooten angewendet, um Torpedos zu sparen. Die nachfolgende Fotoserie stammt von U-375. Sie zeigt in einzigartigen Aufnahmen die Versenkung eines Seglers von der Sichtung bis zum Untergang nach Rammstoß.

Auf der 5. Feindfahrt von U-375, zu der Kptlt. Jürgen Könenkamp am 29. Juni 1942 von La Spezia ausgelaufen war, sichtete die Brückenwache am 30. Juli etwa 80 Seemeilen südlich Zypern einen ägyptischen Segler. Es handelte sich um die „Aminia“ (87 BRT). Um 12.45 Uhr wurde dieses Schiff mit dem 2 cm Geschütz versenkt. Wenig später kam ein zweiter Segler in Sicht. Erneut war es ein ägyptisches Schiff, diesmal die 176 BRT große „Ekbal“. Auch sie ließ Könenkamp unter Beschuß nehmen. Als dies jedoch nicht ausreichte, um den Segler zu vernichten und dem Kommandanten ein Torpedo dafür zu wertvoll erschien, ließ er die „Ekbal“ kurzerhand um 13.28 Uhr durch Rammenstoß mit dem Bug versenken. Aus heutiger Sicht verwundert die Vehemenz des Waffeneinsatzes gegen ein kleines gegnerisches Schiff von dem keine Bedrohung zu erwarten war. Offensichtlich hat Könenkamp der Besatzung auch nicht die Gelegenheit gegeben sich mittels Rettungsboot in Sicherheit zu bringen, denn dieses liegt beschädigt auf dem Deck.

READER'S FORUM

Additions/Corrections to Edition 3

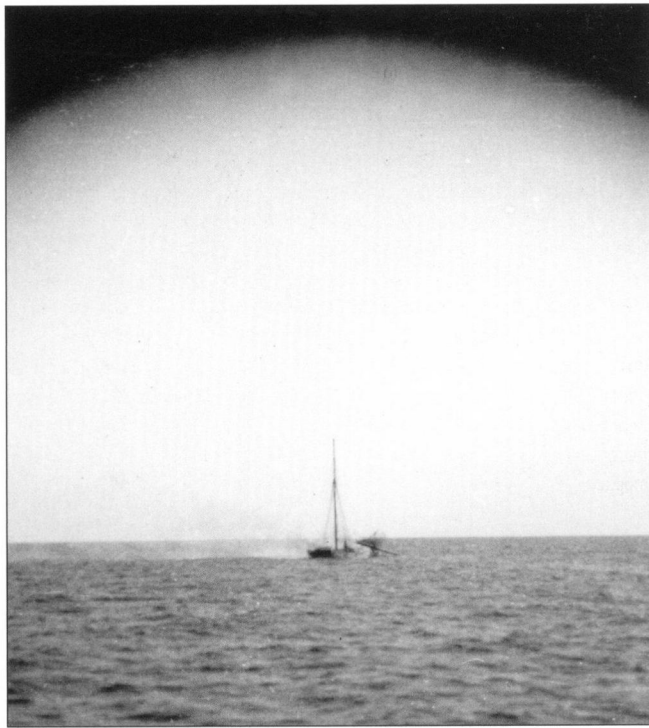
The Ramming Sinkings by U-188. pp. 43-45

In the named article we described in words and pictures how U-188 under Kptlt. Lüdden sank a number of sailing ships in the Indian Ocean by ramming them with the bow of his submarine. This sinking method, referred to as the "Tegethoff Method" in U-188's war diary, appears to have been common knowledge within the submarine arm. Obviously conceived for the purpose of sinking wooden-hulled sailing vessels, our research indicates that it was used primarily by U-boats in the Mediterranean in order to save torpedoes. The following series of photos was taken from U-375. These unique images depict the sinking of a sailing vessel, from the initial sighting to the moment the ship went down after being rammed.

Under Kptlt. Jürgen Könenkamp, U-375 sailed from La Spezia on its fifth patrol on 29 June 1942. On 30 July, the bridge lookouts sighted an Egyptian sailing vessel about 80 nautical miles south of Cyprus. It was the "Aminia" (87 GRT). At 12:45 hours the ship was sunk with 20-mm cannon fire. Soon afterwards a second sailing ship was sighted. It was another Egyptian vessel, the 176-ton "Ekbal". Könenkamp gave the order to open fire. The ship refused to go down, however, and as the commander thought a torpedo too valuable to waste on such a target, he immediately decided to ram. At 13:28 the submarine's bow crashed into the Egyptian vessel, which then sank. Seen from the present day, the violence of the attack on a vessel which posed no threat seems incredible. As well, Könenkamp obviously gave the crew no chance to take to their lifeboat, as it can be seen lying damaged on the deck.



Foto/Photo L 1



Foto/Photo L 2

Foto L 1 – L 3

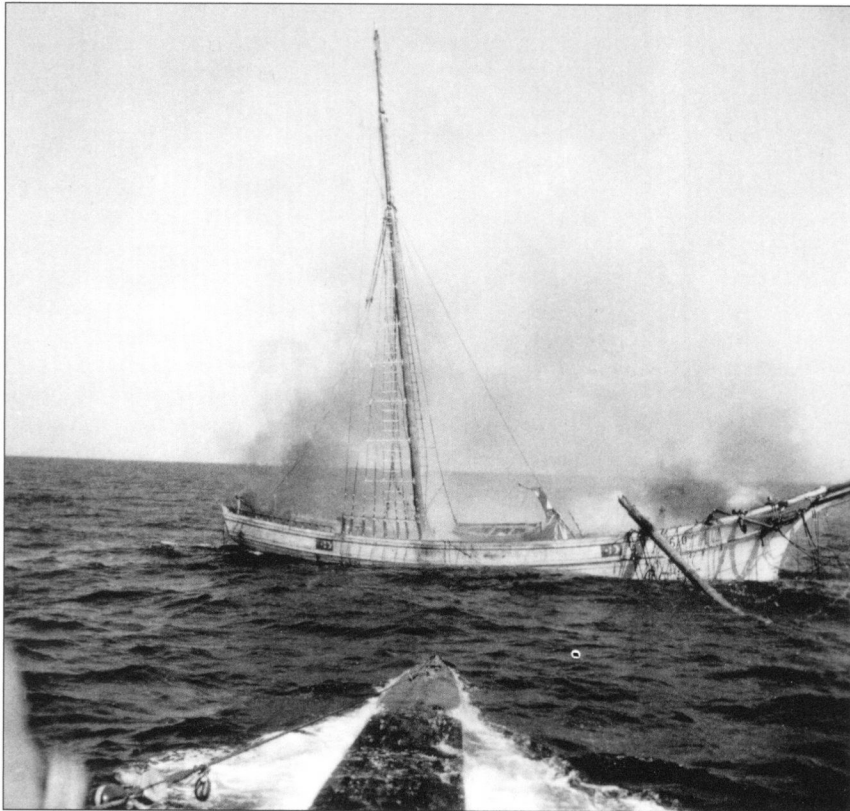
Die „Ekbal“ kommt in Sicht (L 1). Wenig später läßt Kptlt. Könenkamp den Beschuß auf das Schiff eröffnen. Ein Mast wird getroffen und fällt ins Wasser (L 2). U-375 läuft an den brennenden Segler heran. Von der Besatzung ist nichts zu sehen (L 3).

Photos L 1 – L 3

The „Ekbal“ is sighted (L 1). Soon afterwards, Kptlt. Könenkamp gives the order to open fire on the ship. A mast is hit and drops into the water (L 2). U-375 sails up to the burning vessel. There is no sight of the crew (L 3).

Foto/Photo L 3





Foto/Photo L 4

Foto L 4

U-375 läuft zum Rammstoß auf den Segler „Ekbal“ an.

Photo L 4

U-375 approaches the sailing ship "Ekbal" in order to ram.

Foto/Photo L 5

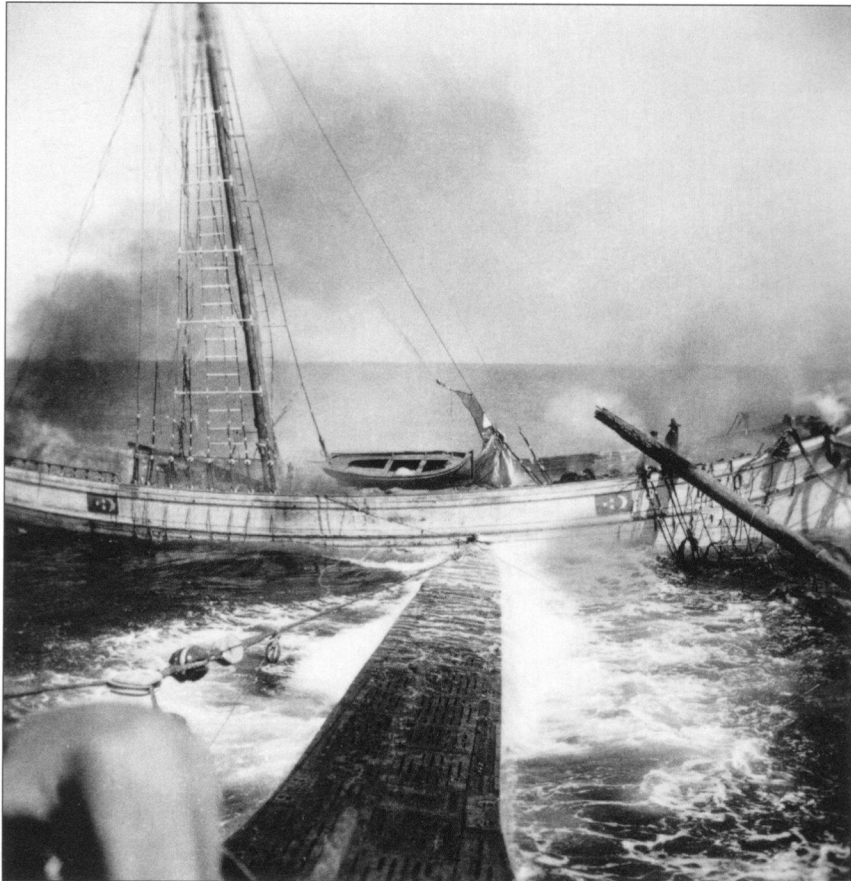
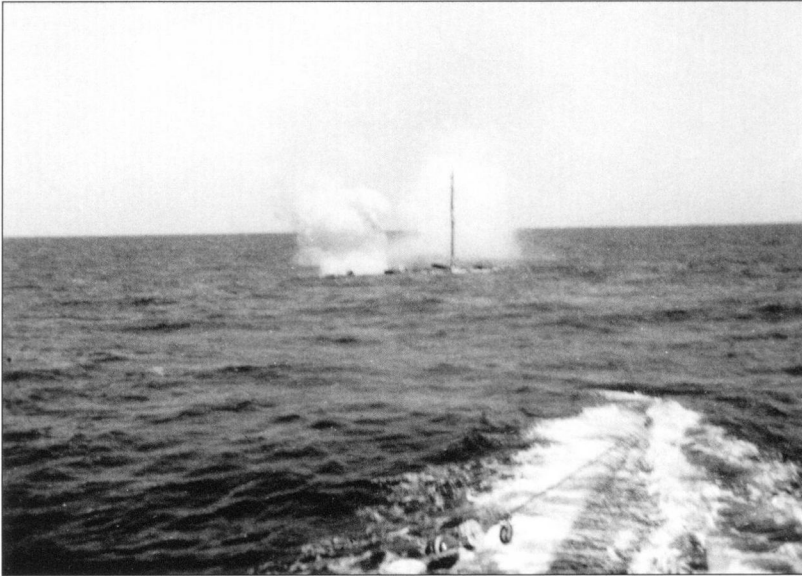


Foto L 5

Krachend bohrt sich der Bug des U-Bootes in den Holzkörper des Seglers. Deutlich sind an der Bordwand die in den Farben grün/weiß aufgemalten Flaggen des Königreichs Ägypten zu erkennen.

Photo L 5

With a crash, the bow of the submarine pierces the wooden hull of the sailing ship. The green and white flag of the Kingdom of Egypt is clearly visible on the side of the hull.



Foto/Photo L 6

Foto L 6 + 7

30. Juli, 13.28 Uhr, die „Ekbal“ sinkt. Alles, was bleibt, sind ein paar Holzplanken an der Oberfläche.

Photos L 6 + L 7

30 July, 13:28 hours, the „Ekbal“ sinks. All that remains are a few wooden planks on the surface.



Foto/Photo L 7

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 4

Andreas Hoffmann aus Eimsbüttel sendete uns Ergänzungen zu folgenden drei Fotos:

Foto 6

Bei dem Boot handelt es sich um U-141 von der 21. U-Flottille (Pillau).

Foto 46

Die Aufnahme zeigt nicht U-101, sondern U-81 einlaufend Salmis am 25.4.42. Die am Vorsteven erkennbare Beschädigung ist auf die Versenkung von div. Seglern mittels Rammstoß zurückzuführen.

Foto 54

Die Aufnahme entstand im U-Stützpunkt Kiel an der Tirpitzmole während der UAK-Erprobung beider Boote und datiert aus dem Zeitraum 22.-27.5.42 (Aufenthalt von U-443 in Kiel).

U-Bootmänner als Eisbärenjäger, S. 32-35

Zu diesem Artikel ergaben Recherchen im U-Boot Museum Cuxhaven, daß die Fotos 31-35, wie bereits vermutet, an Bord von U-255 aufgenommen wurden. Auf Foto 34 sind von links nach rechts OMasch, Ewald Müller, Kommandant Oblt.z.S. Erich Harms sowie OStrm. Hermann Schulz zu sehen. Die Aufnahmen entstanden an der Ostküste von Novaja Semlja. Die Eisbärenjagd war einer der wenigen Höhepunkte der 7. Feindfahrt von U-255, die 63 Tage dauerte.

Additions/Corrections to Edition 4

Andreas Hoffmann of Eimsbüttel sent us additional information concerning the following three photos:

Photo 6

The submarine in this photo is U-141 of the 21st Submarine Flotilla (Pillau).

Photo 46

This photo depicts U-81, not U-101, sailing into Salmis on 25/4/1942. The damage to the bow section was the result of ramming several sailing vessels.

Photo 54

The photograph was taken at the submarine base in Kiel at the Tirpitzmole during UAK trials by both boats and dates from the period 22-27 May 1942 (U-443's stay in Kiel).

Submariners as Polar Bear Hunters, pp. 32-35

Concerning this article, research in the U-Boat Museum in Cuxhaven has revealed that, as suspected, Photos 31-35 were taken on board the U-255. In Photo 34, from left to right, are: OMasch, Ewald Müller, commander Oblt.z.S. Erich Harms and OStrm. Hermann Schulz. The photos were taken on the east coast of Novaya Zemlya. The polar bear hunt was one of the few highlights of U-255's seventh patrol, which lasted 63 days.



Foto 2 + 3

Nachdem die sowjetische Schwarzmeer-Flotte, die sich nach der Besetzung der Krim in die Kaukasushäfen zurückgezogen hatte, von See her immer wieder in die Landgefechte eingriff, wurden vom OKW insgesamt sechs U-Boote des Typ II B ins Schwarze Meer verlegt. Die Boote sollten die sowjetischen Flotteneinsätze so weit wie möglich unterbinden. Im April/Mai 1942 wurden zunächst die zerlegten Boote U-19, U-24 und U-9 auf dem Landweg und über die Donau nach Galatz/Rumänien transportiert. Dort wurden die Boote wieder montiert und liefen dann selbsttätig von dort die Donau abwärts bis ins Schwarze Meer. Entlang der Küste ging es dann zum neuen Stützpunkt Konstanz. Im August 1942 folgten mit U-18 und U-20 die beiden ersten Boote der zweiten Bootsgruppe. Das letzte ins Schwarze Meer transportierte Boot stellte schließlich U-23 im Oktober 1942 dar.

Die Schwarz-See-Flotte verfügte zu dieser Zeit über 1 Schlachtschiff, 4 Kreuzer, 8 Zerstörer, 2 Torpedoboote, 10 Minensucher sowie 32 U-Boote unterschiedlicher Größe. Die Streitmacht, die den sechs U-Booten gegenüberstand, war also begrenzt, zumal einige der schweren Einheiten in der Werft lagen. Als erstes deutsches Boot lief am 27. Oktober 1942 U-24 aus. Foto 2 zeigt U-20, welches am 27. Mai 1943 wieder in Dienst gestellt worden war, bei der Verabschiedung zur 3. Feindfahrt im Schwarzen Meer am 16. September 1943. Der Flottillenchef der 30. U-Flottille,

Kptlt. Rosenbaum, kam dafür an Bord und wünschte dem Kommandanten Kptlt. Schöler und der Besatzung alles Gute. Da Schöler der Crew 36 angehörte, führte das Boot die Olympiaringe, das Abzeichen dieser Crew. Die Ringe waren ein Hinweis auf die 1936 in Deutschland ausgetragenen Olympischen Spiele. Darunter ist das Bootselement „Hans im Glück“ zu sehen, eine Märchenfigur der Brüder Grimm. Der Turm weist einen mehrfarbigen Bänderanstrich auf (siehe Edition 2, S. 22-26). Auf dem Foto ist ferner der große „Wintergarten“ mit 2 cm Flak zu sehen, mit dem U-20, wie alle anderen Boote, im Sommer 1943 ausgerüstet wurde. Der Umbau erfolgte unmittelbar vor dieser 3. Feindfahrt, die im übrigen nur 7 Tage dauert und erfolglos verlief. Die Einsätze gegen den küstennahen Nachschubverkehr und Kriegsschiffe vor der kaukasischen Küste waren wegen der vielen Flachwasserzonen extrem schwierig. Trotzdem gelang den Booten der Flottille auf 56 Feindfahrten die Versenkung von 26 Schiffen mit ca. 45.000 BRT. Auf Foto 3 ist eine Mahlzeit im Bugtorpedoraum von U-18 zu sehen. Mit den Köpfen an den hochgeklappten Kojen und den Füßen auf den Reservetorpedos war die Mahlzeit für die Männer alles andere als bequem.

Bundesarchiv

Bild 101II-M4KBK-0880-32



Foto/Photo 2

Photos 2 + 3

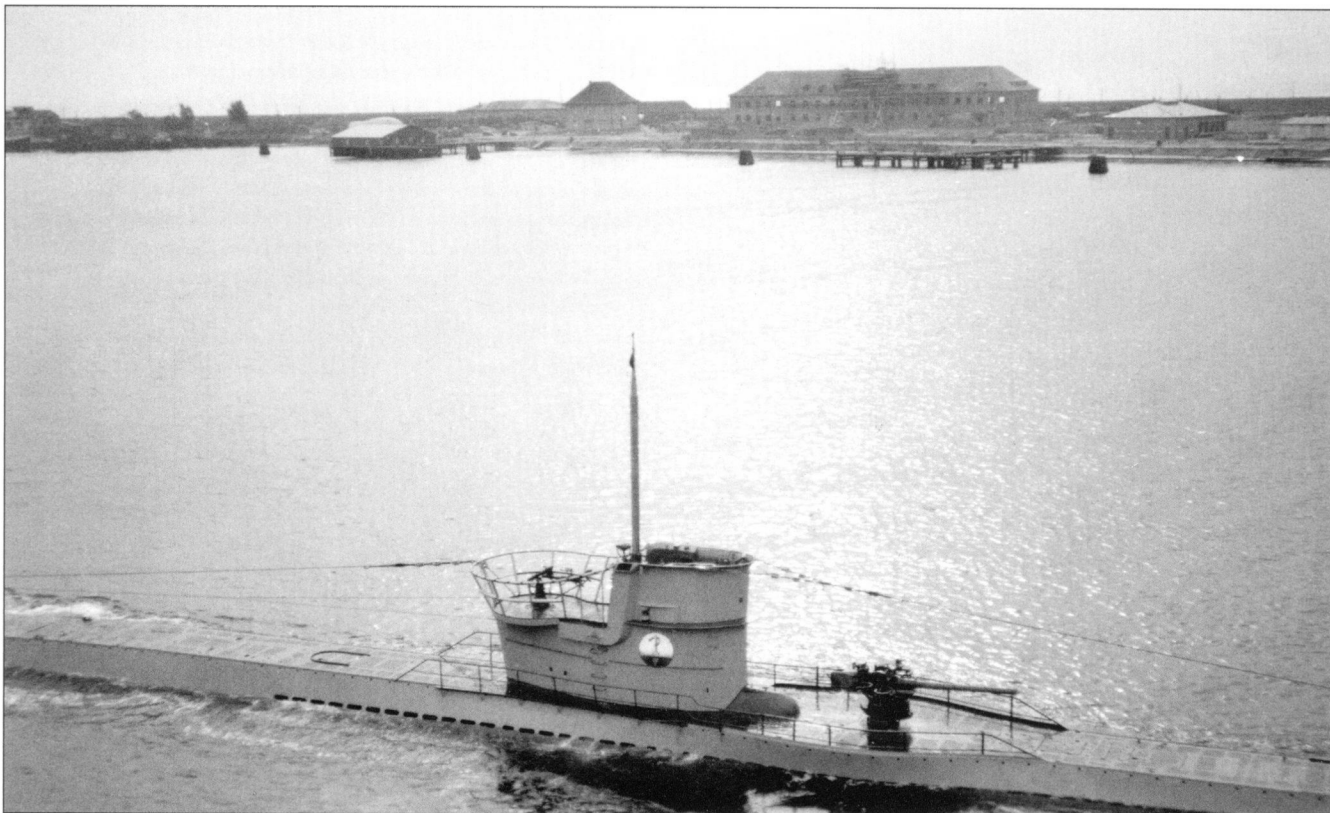
As German forces moved east, the Soviet Black Sea Fleet was withdrawn to ports in the Caucasus. When it then began intervening in the land fighting, the OKW responded by sending a total of six Type II B submarines to the Black Sea. The U-boats' mission was to put an end to fleet operations by the Soviets. In April-May 1942 the first three boats, the U-19, U-24 and U-9, were disassembled and sent overland and down the Danube to Galatz, Rumania, where they were reassembled. The boats sailed down the Danube to the Black Sea, then along the coast to the new base at Constanta. The first two submarines of the second group, the U-18 and U-20, followed in August 1942. The last boat transported to the Black Sea was the U-23, in October 1942.

At that time the Soviet Black Sea Fleet had one battleship, four cruisers, eight destroyers, two torpedo boats, ten minesweepers and thirty-two submarines of various sizes. The force opposing the six submarines was thus modest, especially as several of the heavy warships were in dry-dock. U-24 made the first Black Sea patrol by a German submarine on 27 October 1942. Photo 2 shows U-20, which had been recommissioned on 27 May 1943, leaving on its third Black Sea patrol on 16 September 1943. The commander of the 30th Submarine Flotilla, Kptlt. Rosenbaum, came aboard for the occasion and wished the commander Kptlt. Schöler and the crew good luck. Schöler was a member of Crew 36, consequently the boat bore that crew's emblem, the Olympic rings. The rings were a reference to the 1936 Olympic Games held in Berlin. Beneath it is the ship's "Hans im Glück" (Lucky Hans) emblem, a character from a Grimm Brothers fairy tale. The conning tower displays a multicolor banded finish (see Edition 2, pp. 22-26). Also visible is the large "Wintergarten" flak platform with 20-mm anti-aircraft gun. Like all other boats, U-20 was fitted with such a platform in the summer of 1943. The conversion took place just prior to the boat's third patrol, which lasted seven days and was uneventful. Operations against supply traffic and warships in the waters off the Caucasian coast were extremely difficult on account of the many areas of shallow water. Nevertheless, the flotilla's submarines sank 26 ships (approx. 45,000 GRT) during 56 patrols. In Photo 3 crewmen can be seen eating a meal in U-18's bow torpedo room. With their heads on the folded-up bunks and their feet on the reserve torpedoes, mealtime was anything but comfortable for the men.

Bundesarchiv Bild 10111-M4KBK-0880-32

Foto/Photo 3





Foto/Photo 4

Foto 4

In der Edition 1 veröffentlichten wir Fotos des gehobenen VII A Bootes U-31, das am 11. März 1940 bei Tauchversuchen im Fahrwasser vor Wilhelmshaven durch einen britischen Bomber versenkt worden war. Nach der Bergung Ende März wurde U-31 wieder in Stand gesetzt und vier Monate später, am 30. Juli 1940, durch Kptlt. Prellberg das zweite Mal in Dienst gestellt. Unser Foto zeigt das Boot im August/September 1940 bei Tauchversuchen im Hafen von Wilhelmshaven. Das Emblem zeigt ein Schwert, welches von einer Faust von unten durch ein U-Boot gestoßen wird. An der Schwertklinge hängt ein Hufeisen.

Am 22. September 1940 lief U-31 von Wilhelmshaven zur 1. Feindfahrt nach der Hebung aus. Auf dem Weg zum neuen Stützpunkt Lorient versenkte Prellberg einen Trawler und einen Frachter. Am 8. Oktober erreichte das Boot nach 23 Seetagen Lorient. Bereits am 19. Oktober 1940 legte U-31 zur nächsten Feindfahrt ab. Doch das Glück stand der Besatzung nicht zur Seite. Prellberg versenkte nordwestlich Irland lediglich noch das aufgegebene Wrack des drei Tage zuvor von U-28 torpedierten britischen Frachters „Matina“. Am 2. November wurde das Boot jedoch nördlich Irland durch den Zerstörer „HMS Antelope“ in Zusammenarbeit mit einem Flugboot mittels Wasserbomben versenkt. Bis auf zwei Mann der Besatzung konnten alle Männer gerettet werden. Am 5. November gab der britische Nachrichtendienst die Versenkung von U-31 sowie des Schwesterbootes U-32 bekannt, welches am 30. Oktober vernichtet wurde.

Foto 5

Im Spätsommer 1939 steht der Krieg zwar vor der Tür, doch noch präsentiert sich in Deutschland alles wie im tiefsten Frieden. Die beiden hier für Besucher nebeneinander liegenden VII B Boote U-46 und U-47 werden wenige Monate später zu den gefürchtetsten deutschen U-Booten gehören. U-46 wird unter Oblt.z.S. Engelbert Endraß zwischen dem 1.6.1940 und 26.8.1941 alleine 21 Schiffe mit 115.204 BRT versenken. Während U-46 anschließend als Schulboot dient und am 4. Mai 1945 versenkt wird, fällt Endraß als Kommandant von U-567 am 21. Dezember 1941. U-47, geführt von Günther Prien, bringt es bei 10 Feindfahrten zwischen dem 19. August 1939 und dem 7. März 1941 auf 31 Schiffe mit 191.919 BRT. Seit dem 7. März 1941 gilt U-47 am Konvoi OB-293 als vermisst. Beachte auf dem Foto die unterschiedlich hoch angebrachten Hoheitsadler.

Photo 4

In Edition 1 we published photos of the Type VII A submarine U-31 after it was raised to the surface, having been sunk by a British bomber on 11 March 1940 during dive tests in the channel off Wilhelmshaven. After its recovery at the end of March, U-31 was repaired and, four months later on 30 July 1940, was commissioned for a second time by Kptlt. Prellberg. Our photo shows the boat during dive tests in the port of Wilhelmshaven in August-September 1940. The emblem shows a fist driving a sword through the hull of a U-boat from below. From the blade of the sword hangs a horseshoe.

On 22 September 1940, U-31 left Wilhelmshaven on its first patrol after being raised. En route to the submarine base at Lorient, Prellberg sank a trawler and a freighter. After 23 days at sea, on 8 October the U-boat arrived at Lorient. U-31 sailed on its next patrol on 19 October, but luck was not with the crew. Northwest of Ireland Prellberg sank the abandoned bulk of the British freighter „Matina“, which had been torpedoed by U-28 three days earlier. Then, on 2 November, north of Ireland the U-boat was attacked by the destroyer „HMS Antelope“ in company with a flying boat, depth-charged and sunk. The entire crew was rescued save for two men. On 5 November the British news service reported the sinking of U-31 and its sister ship U-32, which had been destroyed on 30 October.

Photo 5

War was close at hand in the late summer of 1939, but in Germany everything gave the impression of deepest peace. The two Type VII B boats seen here, U-46 and U-47, were tied up side by side to receive visitors. Several months later they would become two of the most feared German submarines. Under Oblt.z.S. Engelbert Endraß, U-46 alone would sink 21 ships with a combined tonnage of 115,204 GRT between 1/6/1940 and 26/8/1941. U-46 subsequently served as a training ship and was sunk on 4 May 1945, while Endraß was killed as commandant of U-567 on 21 December 1941. Commanded by Günther Prien, U-47 sank 31 ships with a combined tonnage of 191,919 GRT in the course of ten patrols between 19 August 1939 and 7 March 1941. U-47 was reported missing on 7 March 1941 after an action against convoy OB-293. Note the different positions of the eagle national emblem on the two submarines.



Foto/Photo 5



Foto/Photo 6

Foto 6

U-302 beim Einlaufen nach Narvik 1943. Das Boot führte von Dezember 1942 bis November 1943 insgesamt sieben Feindfahrten im Nordmeer durch. Es gehörte dort zunächst der 11. U-Flottille in Bergen und ab Juni 1943 der 13. U-Flottille in Trondheim an. Das von Kptlt. Herbert Sickel geführte Boot war auf seinen Feindfahrten im Nordmeer alles andere als erfolgreich, da ihm nur die Versenkung eines einzigen Schiffes gelang. Bemerkenswert sind indes zwei Unternehmungen von U-302, bei denen das Boot besondere Aufträge zu erfüllen hatte. So holte es im Juni/Juli 1943 während der 4. Feindfahrt den Wettertrupp „Nußbaum“ von Spitzbergen ab. Diese Unternehmung wurde gemeinsam mit U-625 durchgeführt. Auf der folgenden 5. Feindfahrt nahm U-302 dann an der Unternehmung „Wunderland II“ teil, bei der es zusammen mit U-255, U-354, U-601, U-703, U-711 und U-960 in das Seegebiet östlich Nowaja Semlja vorstieß. Die Boote erkundeten dabei die Karasee und die Westsibirische See nach ostlaufenden sowjetischen Geleitzügen (siehe Edition 4, S. 32-35). Wahrscheinlich zeigt unser Foto das weiß gestrichene Boot nach der Rückkehr von dieser Unternehmung. Nach der 6. Feindfahrt lief das Boot am 30. Januar 1944 in La Pallice ein, nachdem es bereits seit dem 1.11.1943 der 9. U-Flottille in Brest angehörte. Die nächste Unternehmung, zu der U-302 am 11. März 1944 ablegte, führte das Boot in den Nordatlantik südöstlich Neufundland. Am 6. April 1944 gelang es Kptlt. Sickel dort, aus dem Konvoi SC-156 einen norwegischen Frachter und einen Tanker gleicher Nationalität zu versenken. Kurz darauf wurde das Boot von der Geleitsicherung geortet und nach zwei Anläufen von der britischen Fregatte „HMS Swale“ mit Wasserbomben versenkt. Kein Mann der Besatzung überlebte. Der B.d.U. hatte die letzte Meldung von U-302 am 29. März 1944 empfangen, für ihn blieb die Verlustursache unklar.

Sammlung Wilhelmj

Photo 6

U-302 sails into Narvik in 1943. Between December 1942 and November 1943, the boat completed seven patrols in the Polar Sea. It was initially attached to the 11th Submarine Flotilla at Bergen, then from June of 1942 to the 13th Submarine Flotilla at Trondheim. Commanded by Kptlt. Herbert Sickel, the boat's patrols were anything but successful, for it sank just one ship. U-302 did, however, carry out two special operations, and these are extremely interesting. In June-July 1943, during its fifth patrol, the submarine picked up the „Nußbaum“ weather team from Spitzbergen. U-625 also took part in the operation. On its next voyage U-302 took part in „Operation Wonderland II“, which saw it sail into the waters east of Novaya Zemlya together with U-255, U-354, U-601, U-703, U-711 and U-960. The boats searched the Kara Sea and the West Siberian Sea for eastbound Soviet convoys (see Edition 4, pp. 32-35). Our photo probably shows the white-painted boat as it appeared after returning from this operation.

After its sixth patrol, on 30 January 1944 U-302 sailed to La Pallice, having been attached to the 9th Submarine Flotilla at Brest on 1/11/1943. The boat's next patrol, which began on 11 March 1944, took it into the North Atlantic southeast of Newfoundland. On 6 April 1944 Kptlt. Sickel attacked convoy SC-156 and was able to sink a Norwegian freighter and a tanker of the same nationality. Soon afterwards the submarine was located by the convoy escort. The British frigate „HMS Swale“ made two passes and sank U-302 with depth charges. None of the crew survived. The B.d.U. had received its last report from U-302 on 29 March and never learned the reason for its loss.

Wilhelmj Collection

Foto 7

Am 7. Juni 1942 kehrte U-588 von einer 50tägigen Unternehmung zurück, bei der das Boot vor der amerikanischen Ostküste operiert hatte. Kptlt. Victor Vogel war dort die Versenkung von vier Einzelfahrern mit zusammen 13.975 BRT gelungen, wobei es sich um zwei britische, ein norwegisches und ein amerikanisches Schiff handelte. Ein fünftes Schiff, der amerikanische Frachter „Greylock“ (7.460 BRT), der sich mit 8.530 Tonnen Fracht auf dem Weg von New-York über Halifax nach Rußland befand, konnte nur beschädigt werden. Mit einem Torpedotreffer im Achterschiff erreichte er Halifax. Das Foto zeigt U-588 mit den beiden kämpfenden Hähnen an der Stirnseite des Turms und vier Versenkungswimpeln am Seerohr beim Einlaufen in St. Nazaire (siehe Edition 2, S. 7). Von der nächsten Unternehmung kehrte das Boot nicht zurück.

Bundesarchiv Bild 101II-MW-6029-31A

Photo 7

On 7 June 1942, U-588 returned from a fifty-day operation during which it operated off the American east coast. Kptlt. Victor Vogel had sunk four ships, all sailing alone, with a combined tonnage of 13,975 GRT. Two were British, one Norwegian and one American. A fifth ship, the American freighter „Greylock“ (7,460 GRT), which was on its way from New York to Russia via Halifax with 8,530 tons of cargo, was only damaged. It limped into Halifax with a torpedo hit in its aft section. The photo shows U-588 sailing into St. Nazaire with its emblem of two fighting cocks on the front of the conning tower and four sinking pennants flying from the periscope (see Edition 2, p. 7). The boat failed to return from its next operation.

Bundesarchiv Bild 101II-MW-6029-31A



Foto/Photo 7



Foto/Photo 9

Foto/Photo 8





Foto/Photo 10

Foto 10

Ein eindrucksvolles Bild von U-667, das wahrscheinlich beim Auslaufen zur letzten Feindfahrt am 22. Juli 1944 entstand. Im Hintergrund ist das total zerstörte St. Nazaire zu sehen. Am Turm führt U-667 das „Glück auf“-Emblem, welches der erste Kommandant des Bootes, Kptlt. Schroeteler einführte, der damit auf seine Herkunft aus dem Ruhrgebiet hinweisen wollte. Am Turm sind darüber hinaus sechs Wasserstoffflaschen zu sehen, welche für die Befüllung des „Aphrodite“-Täuschkörpers nötig waren. Diese mit Wasserstoffgas gefüllten Ballons, unter denen Stanniolstreifen hingen, dienten zur Ablenkung des feindlichen Radars. Interessanterweise ist dafür der Windabweiserkragen seitlich verkürzt worden. Am 25.8.1944 lief U-667 vor La Rochelle auf eine Mine und sank mit der gesamten Besatzung.

Sammlung Wilhelmj

Photo 10

A fine photograph of U-667, probably taken as it left on its final patrol on 22 July 1944. Devastated St. Nazaire can be seen in the background. The boat's "Glück auf!" emblem may be seen on the conning tower. The expression is a greeting used by miners and may be a reference to the boat's first commander, Kptlt. Schroeteler, who was from the Ruhr. Also visible on the conning tower are six hydrogen tanks, which were needed to inflate the Aphrodite radar decoy. The device was a hydrogen-filled balloon, beneath which were suspended strips of silver foil. Interestingly, the side of the wind deflector collar has been shortened to accommodate the tanks. On 25/8/1944 U-667 struck a mine off La Rochelle and went down with all hands.

Wilhelmj Collection

Foto 8

Oblt.z.S. Gerd Schaar, Kommandant von U-957, zeichnet am 3. Oktober 1944 nach dem Festmachen in Narvik ein Besatzungsmitglied mit dem Eisernen Kreuz aus. Schaar selber war unmittelbar zuvor mit dem Ritterkreuz dekoriert worden, dessen Verleihung ihm bereits zwei Tage zuvor am 1.10. über Funk mitgeteilt worden, während sich das Boot noch auf dem Rückmarsch von der 7. Feindfahrt befand. Gerd Schaar erhielt die Auszeichnung im übrigen nicht für seine Versenkungserfolge, die mit vier Schiffen eher gering waren, sondern als einziger U-Boot Kommandant für eine Tat an Land. Wenige Tage zuvor, am 24. September 1944, war er Führer eines Landungsunternehmens auf der Insel Sterligowa, an der Landungstrupps der Boote U-711, U-739 und des Boots von Schaar teilnahmen. In einem 42stündigen Landeinsatz wurde auf der Insel eine sowjetische Funkstation ausgehoben.

Für Schaar schloß sich in Narvik ein Kreis, denn als junger Offizier hatte er hier als Besatzungsmitglied des Zerstörers „Erich Giese“ die Vernichtung aller Zerstörer während der Besetzung der Stadt erlebt. An seiner Brust ist daher neben dem U-Boot-Kriegsabzeichen auch das Zerstörer-Kriegsabzeichen zu sehen. Beachte an der Mütze das „Panther“-Emblem von U-957. Bei Kriegsende war Schaar Kommandant des Typ XXI Boots U-2551.

Süddeutsche Zeitung Photo

Photo 8

3 October 1944: after tying up in Narvik, Oblt.z.S. Gerd Schaar, commander of U-957, decorates a member of his crew with the Iron Cross. Schaar had himself recently received the Knight's Cross. He had been informed by radio that he was to receive the decoration two days earlier, on 1 Oct., while the boat was on its way home from its seventh patrol. Gerd Schaar was not decorated with the Knight's Cross for his success at sea, as he had but sunk the modest total of four enemy vessels, but for an action on land, making him the only U-boat commander to be so decorated. A few days earlier, on 24 September 1944, he had led a landing operation against the island of Sterligowa. The landing party consisted of personnel from U-711, U-739 and Schaar's boat. The operation lasted 42 hours and resulted in the destruction of a Soviet radio station on the island.

Arriving in Narvik brought Schaar full circle, for in 1940, as a young officer serving on the destroyer "Erich Giese", he had witnessed the destruction of the entire German destroyer force supporting the occupation of the city. Note that he wears both the U-Boat War Badge and the Destroyer War Badge on his chest. Also note U-957's "Panther" emblem on his cap. When the war ended, Schaar was commander of U-2551, a Type XXI boat.

Süddeutsche Zeitung Photo

Foto 9

Ein Boot, von dem trotz seines hohen „Lebensalters“ nur wenige Fotos existieren, ist U-437. Es absolvierte zwischen April 1942 und September 1944 unter zwei Kommandanten insgesamt 11 Feindfahrten, wobei es aber nicht ein einziges Schiff versenkte. Eventuell waren die fehlenden Wimpel am Turm ein Grund, warum z.B. die Kriegsberichte bei diesem Boot nicht auf den Auslöseknopf drückten. Am 4. Oktober 1944 wurde U-437 bei einem Bombenangriff auf Bergen beschädigt und anschließend außer Dienst gestellt. Hier ist es 1942/43 in St. Nazaire zu sehen.

Photo 9

Despite its rather long life, there are few photos of U-437. Between April 1942 and September 1944 the U-boat completed eleven patrols under two commanders, however it failed to sink a single ship. Perhaps the absence of sinking pennants flying from its conning tower was the reason why war correspondents ignored the boat. On 4 October 1944 U-437 was damaged in a bombing raid on Bergen and was subsequently decommissioned. It is seen here at St. Nazaire in 1942-43.



Foto/Photo 11

Foto 11

Am 21. November 1942 läuft U-513 unter Korv.Kpt. Rolf Rüggeberg von Lorient zur 2. Feindfahrt aus. Zur Abwehr von Luftangriffen in der Biskaya sind auf dem Turm drei zusätzliche MG 34 montiert. Vorne auf dem Schanzkleid sitzt der Talisman des Bootes, ein Teddybär, darunter das „Wikingerboot“-Emblem des Bootes.

Nachdem Rüggeberg auf der 1. Feindfahrt mit drei Versenkungen recht erfolgreich gewesen war, kehrte er von dieser 2. Unternehmung nach 28 Tagen ohne Erfolg nach Lorient zurück.

Als der 34-jährige Rüggeberg am 10. Januar 1942 das XI C Boot U-513 in Dienst stellte, war sein Weg zum U-Boot Kommandanten keinesfalls typisch. Da er in Spanien zur Welt gekommen war und auf Grund dessen die Sprache perfekt beherrschte, erfolgte von Januar bis Juni 1940 eine Kommandierung als Lehrer zur Marineakademie San Fernando in Cadix/Spanien. Anschließend wurde er stellvertretender Marineattaché in Madrid, bevor ab Anfang November 1940 als Marineattaché in Lissabon/Portugal fungierte. Im April 1941 wechselte er zur U-Bootwaffe. Als Kommandantenschüler nahm er im Herbst 1941 auf U-107 an der 3. Feindfahrt des Bootes teil, bevor er sein erstes eigenes Kommando erhielt.

bpk Hubmann

Photo 11

21 November 1942: U-513 under Korv.Kpt. Rolf Rüggeberg leaves Lorient on its second patrol. Three extra MG 34 machine-guns have been mounted on the conning tower to defend against air attack while crossing the Bay of Biscay. Sitting on the front of the conning tower mantle is the ship's good luck charm, a teddy bear. Beneath it is the submarine's "Viking Boat" emblem. Rüggeberg's his first patrol as captain of U-513 had been a success, and he returned with three sinkings, however on his second patrol he came back to Lorient empty handed.

On 10 January 1942, the 34-year-old Rüggeberg had commissioned U-513, a Type XI C submarine, however his path to U-boat commander had been anything but typical. Born in Spain, Rüggeberg spoke the language fluently, and from January to June 1940 he served as an instructor at the San Fernando Naval Academy in Cadiz. He subsequently became deputy naval attaché in Madrid and from early November 1940 served as naval attaché in Lisbon, Portugal. Rüggeberg moved to the submarine arm in April 1941. In the autumn of 1941 he accompanied U-107 on its third patrol as a trainee commander, before being given his own command.

bpk Hubmann

Foto 12

23. Juni 1942, Lorient. U-66 läuft unter Kptlt. Friedrich Markworth zur 5. Feindfahrt aus. Für Markworth ist es die erste Feindfahrt mit dem Boot, nachdem er für Korv.Kpt. Zapp als Kommandant eingestiegen ist. Es wird eine überaus erfolgreiche Unternehmung. Insgesamt versenkt das Boot während der über 3monatigen Feindfahrt neun Schiffe mit über 49.000 BRT. Im Wintergarten bzw. auf dem Turm sind v.l.n.r. zu sehen: LI Oblt. Ing. Olschewski, II. WO Lt.z.S. Herbig, I. WO Oblt.z.S. Siebold, Kptlt. Markworth und Obstrm. Fröhlich. Olschewski, Herbig und Fröhlich waren bei der Versenkung von U-66 am 6. Mai 1944 an Bord und überlebten. Dem LI Olschewski war wenige Tage zuvor am 24. April das Ritterkreuz verliehen worden.

U-Bootmuseum Cuxhaven

Photo 12

23 June 1942, Lorient. Under Kptlt. Friedrich Markworth, U-66 leaves on its fifth patrol. It is Markworth's first patrol as captain of the submarine, having replaced Korv.Kpt. Zapp. It was to be an extremely successful operation. During three months at sea, the U-boat sank nine ships with a combined tonnage of 49,000 GRT. From left to right on the Wintergarten platform and in the conning tower are: LI Oblt. Ing. Olschewski, II. WO Lt.z.S. Herbig, I. WO Oblt.z.S. Siebold, Kptlt. Markworth and Obstrm. Fröhlich. Olschewski, Herbig and Fröhlich survived the sinking of U-66 on 6 May 1944. Olschewski had been awarded the Knight's Cross a few days earlier, on 24 April.

U-Boot Museum Cuxhaven

Foto 13

Im Sommer 1942 ist ein XI C Boot nach einer Feindfahrt in Lorient eingelaufen. Am Sehrohr flattern noch die Versenkungswimpel, während die Besatzung das Boot auflädt. Nicht verwendeter Proviant und feuchte oder beschädigte Ausrüstung werden an Deck gemannt. So wurde das Boot nach und nach vollständig ausgeräumt. Ein längsseits gegangener Binnentanker pumpt derweil Öl ab.

bpk Hubmann

Photo 13

A Type XI C submarine has returned to Lorient from an operational sortie in the summer of 1942. The sinking pennants still flutter from the periscope as the crew tidies up the vessel. Unused provisions and damp or damaged equipment is passed from man to man on deck. In this way the boat was completely emptied little by little. Meanwhile, a Kümo (coastal motor vessel) has come alongside and begun pumping out oil.

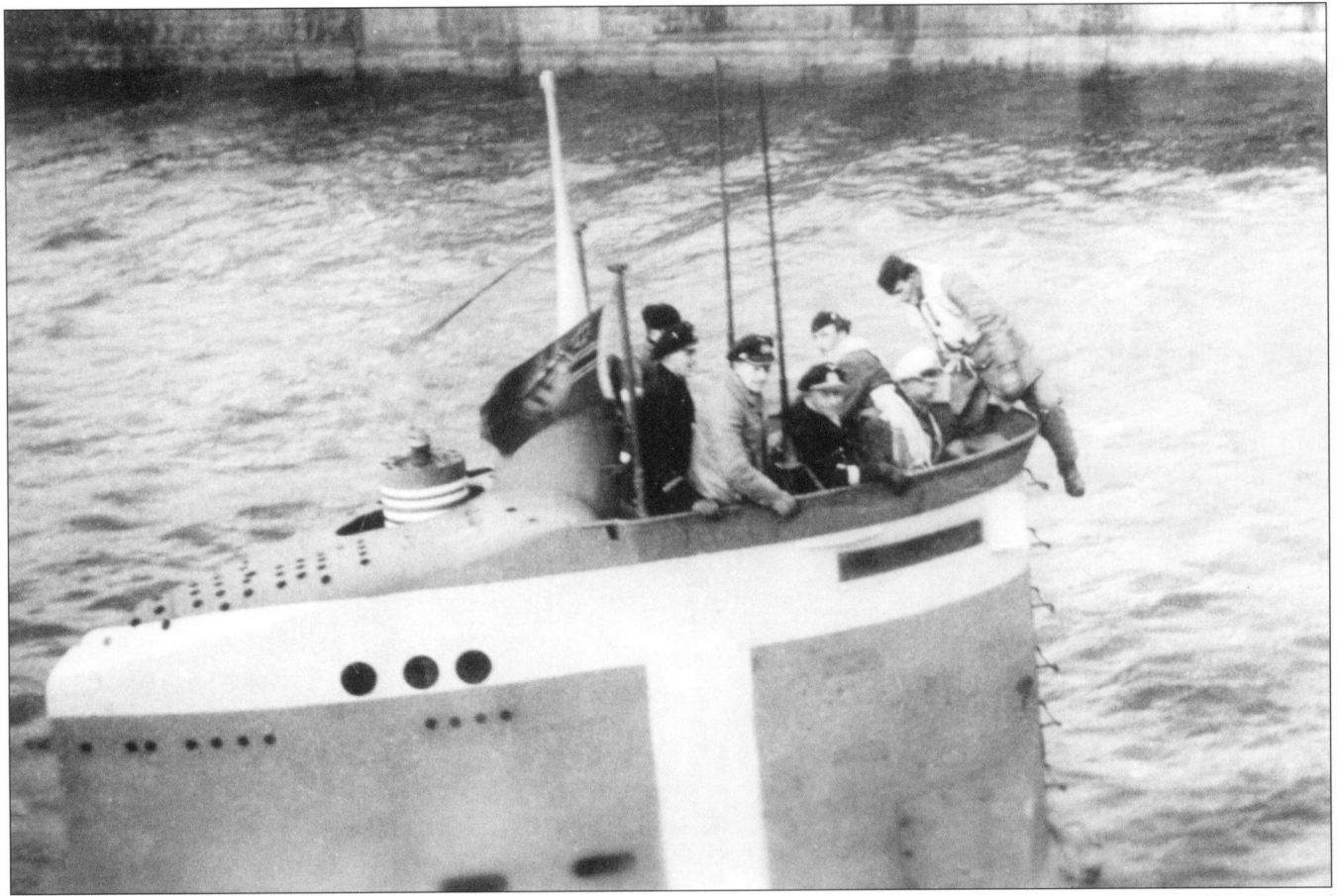
bpk Hubmann



Foto/Photo 12

Foto/Photo 13





Foto/Photo 14

Foto 14 + 15

Zwei sehr schöne Fotos des Typ XXIII Bootes U-2339. Wo die Aufnahmen entstanden, ist bisher unklar, wahrscheinlich in Hamburg. Dort wurde das Boot am 16. November 1944 bei der Deutschen Werft AG von Oblt.z.S. Germanus Woermann in Dienst gestellt. Diese fand verspätet statt, da das Boot nach der Werftablieferung am 30.9. bei einem Bombenangriff am 6. Oktober beschädigt worden war. Kaum in Dienst, wurde das Boot in Hamburg erneut durch Bomben beschädigt. Wieder Instand gesetzt, fand U-2339 zunächst bis Ende Februar 1945 als KLA-Schulboot bei der 8. KLA Hamburg Verwendung. Anschließend fand die UAK-Abnahme statt. Die Entlassung aus dem UAK-Verhältnis erfolgte am 14. April 1945. Da gemäß Sonderanweisung Kmd. Adm. U-Boote vom 16.4.45 der AGRU-Frontbetrieb Bornholm und die Schießausbildung bei der 25. u. 26. U-Flottille eingestellt wurden, kam U-2339 nicht mehr zur AGRU-Front. Das Boot wurde statt dessen um den 15.04.45 herum in die Wartestellung Geltinger Bucht gezogen. Nach dem Bekanntwerden der am 5. Mai 1945 bevorstehenden Teilkapitulation der deutschen Streitkräfte in Holland, Nordwestdeutschland und Dänemark, erhält die Besatzung von U-2339 in den frühen Morgenstunden das Stichwort „Regenbogen“. Dieses führte zur Auslösung eines Befehls, der entgegen der Kapitulationsbedingungen eine Selbstversenkung der noch intakten deutschen U-Boote vorsah. So ließ Oblt. z.S. Woermann U-2339 am Morgen des 5. Mai in der Geltinger Bucht an der Ostküste Schleswig-Holsteins versenken. Das Boot wurde später auf 54°54' N / 09°50' O gehoben und abgewrackt.

Auf den Fotos ist sehr gut die geringe Größe der Typ XXIII Boote zu erkennen. Am Turm führt das Boot das weiße UAK-Abzeichen. Beachte ferner die weiße Binde über dem Vorschiff. Auf Foto 14 ist hinter dem Angriffsschrohr das Kopfventil des Ringschwimmerschnorkels zu sehen. Oben auf dem Kopfventil befindet sich eine Bali I-Runddipolantenne, die zum dm-FuMB (Dezimeter-Funkmeßbeobachtungsgerät) gehört. Bei letzterem handelt es sich um ein Radarwarngerät, mit dem Richtung und Entfernung zum gegnerischen Radargerät festgestellt werden konnten. Bei Schnorkelbetrieb konnte die Bali I-Antenne im Notfall auch als Hilfsantenne für den Funkbetrieb benutzt werden. Viele der deutschen FuMB-Geräte trugen Namen von Inseln wie Samos, Naxos, Bali und Zypern. Die Fotos zeigen ferner den schmalen Bootskörper, weshalb sich der Aufstieg zum Turm an dessen Stirnseite befand. Auf Foto 14 sieht man ein Besatzungsmitglied, das nach dem Aufertern gerade über das Schanzkleid klettert. Direkt vor ihm ist der Kommandant Woermann erkennbar.

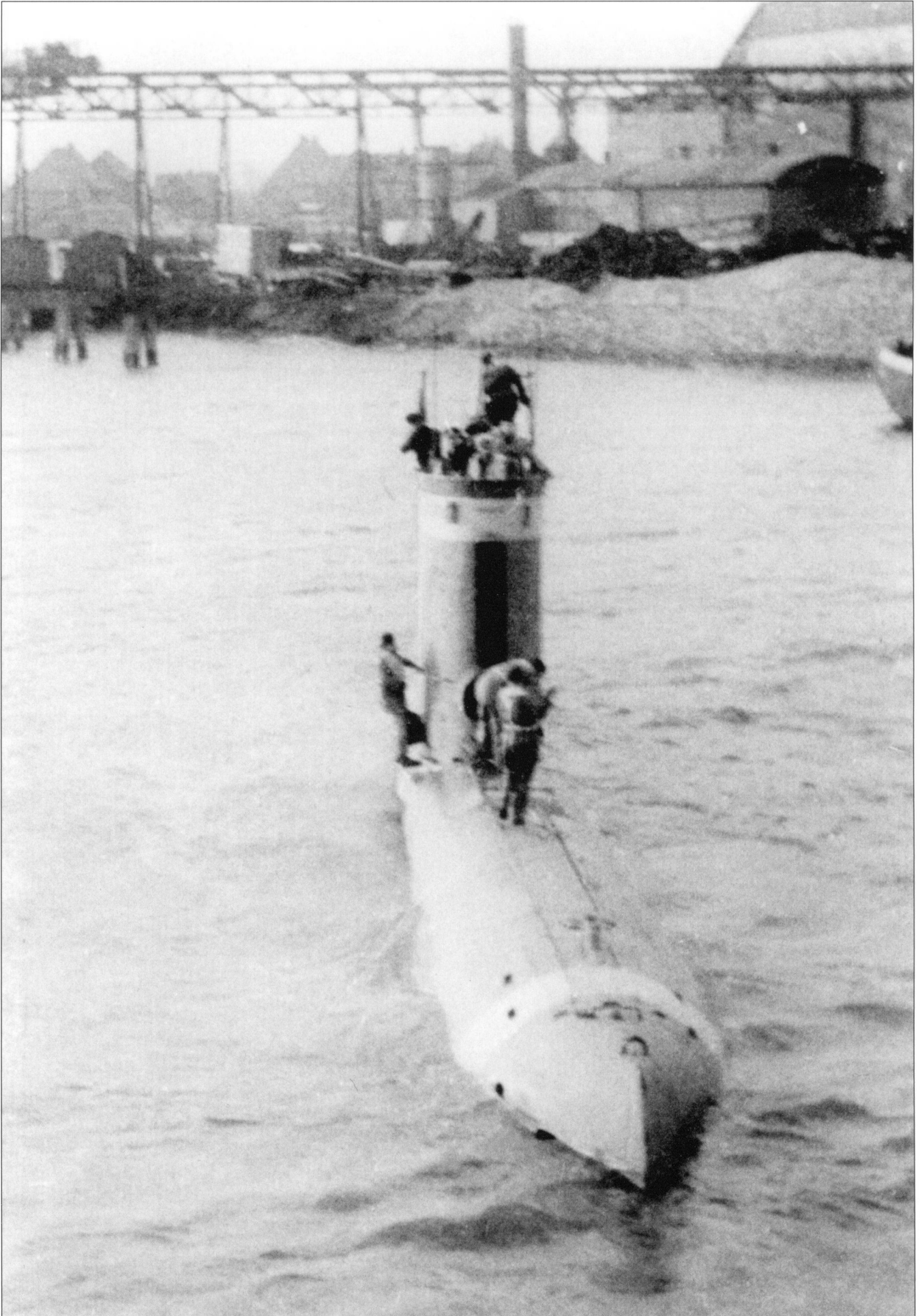
U-Boot Museum Cuxhaven

Photos 14 + 15

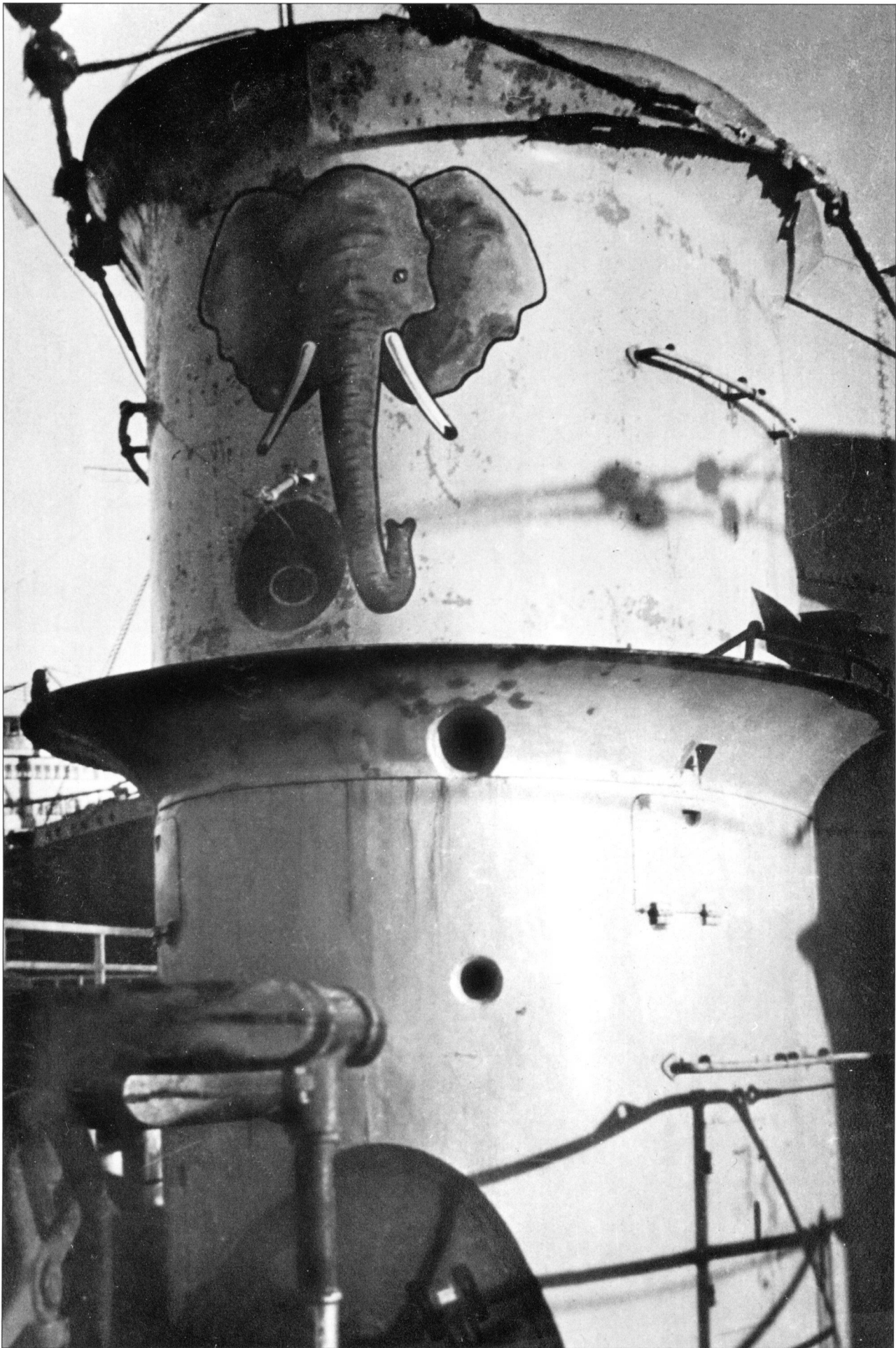
Two very nice photographs of U-2339, a Type XXIII submarine. Where the photos were taken is unclear, but it was probably Hamburg. Oblt.z.S. Germanus Woermann commissioned the U-boat there at the Deutsche Werft AG on 16 November 1944. Commissioning had been delayed, for after delivery by the shipyard on 30 September, on 6 October the submarine was damaged in an air raid. The boat had just returned to service, when it was again damaged by bombs in Hamburg. Following repairs, U-2339 was used as a KLA training boat by the 8. KLA Hamburg until the end of February 1945. UAK acceptance trials followed. These were completed on 14 April. A special directive from the Commanding General of Submarines dated 16/4/1945 had ended AGRU frontline training at Bornholm and torpedo training by the 25th and 26th Submarine Flotillas, consequently U-2339 never reported to the AGRU Front. Instead, on or about 15/4/1945 the boat was moved to a holding position in Geltinger Bay. Following the announcement of the imminent partial surrender of German forces in Holland, Northwest Germany and Denmark on 5 May 1945, in the early morning hours the crew of U-2339 received the codeword "Rainbow". This was the signal to scuttle all still-intact German submarines, contrary to the terms of the surrender. And so, on the morning of 5 May 1945 Oblt.z.S. Woermann gave the order to scuttle U-2339 in Geltinger Bay on the east coast of Schleswig-Holstein. The vessel was later raised at 54°54' N / 09°50' E and scrapped.

The Type XXIII boat's small size is evident in the photos. The boat wears the white UAK emblem on its conning tower. Also note the white band over the bow. In Photo 14 the Ringschwimmer snorkel's outboard valve is visible behind the attack periscope. Above on the head valve is a Bali I circular dipole antenna, part of the dm-FuMB (decimetric radar observation device). The latter was a radar warning receiver capable of determining the bearing and distance of enemy radars. During snorkel operations the Bali-I antenna could also be used as a back-up radio antenna. Many German radar warning devices were named after islands like Samos, Metox, Bali and Cypern (Cyprus). The photos also illustrate the narrowness of the hull, because of which the ladder to the conning tower was located on the face side of the conning tower. In Photo 14 one can see a member of the crew climbing over the conning tower mantle after going aloft. Woermann, the U-boat's commander, can be seen just in front of him.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 15



Foto/Photo 16

U-702 – das Boot mit dem Elefantenkopf

U-702 – The Boat with the Elephant's Head

von Axel Urbanke

Unter den deutschen U-Booten gibt es eine größere Anzahl, die bereits auf ihrer ersten Feindfahrt versenkt wurden. Von diesen Booten liegen keine oder nur wenige Informationen zum Boots-Emblem vor. Oft sind die Embleme lediglich in den Gästebüchern der Ausbildungsflottilen zu finden, wogegen Fotoevidenz fehlen. Mit U-702 wollen wir eine Boot vorstellen, auf welches diese Tatsachen zutreffen.

Das „Elefantenkopf“-Emblem von U-702 ist zwar in der Literatur, so z.B. bei Georg Högel in „Embleme, Wappen, Malings“ recht detailliert überliefert, doch fehlte es bisher an einem Foto des Bootes mit Emblem, obgleich ein solches laut Högel existieren sollte. Dieses möchten wir nun nachreichen. Die Aufnahme zeigt, daß das „Elefantenkopf“-Emblem an der Stirnseite des Turms aufgemalt war und eine beeindruckende Größe aufwies. Es reichte praktisch vom Wellenbrecher bis zum Windabweiser und dürfte damit ca. 1 m hoch gewesen sein. Auf dem Foto sind nach dem harten Winter 1941/42 überall am Turm Farbsplittierungen sichtbar, so daß man den Eindruck hat, ein älteres Boot vor sich zu haben. Tatsächlich war U-702 zum Zeitpunkt der Aufnahme aber noch kein halbes Jahr alt. Bei der H.C. Stülcken Sohn Werft* in Hamburg 1940/41 gebaut, fand die feierliche Indienstellung des VII C Bootes am 3. September 1941 statt. Kommandant wurde Korv.Kpt. Rolf-Rüdiger von Rabenau.

Nach der UAK-Abnahme und der Frontausbildung in der Ostsee, befand sich das Boot im März 1942 für Restarbeiten in Hamburg. Von dort lief es am 21. März zusammen mit U-657 (Kptlt. Göllnitz) und U-703 (Oblt.z.S. Bielfeld) Richtung Helgoland aus. Wenige Stunden später erreichten die drei Boote den U-Boot-Stützpunkt auf der roten Felseninsel in der Nordsee. Hier erhielten sie vier Tage später den Befehl des B.d.U., die Boote U-135, U-553, U-569 und U-701 der Gruppe „York“ abzulösen, die nördlich der Shetlands standen. Am 26. März lief zunächst U-657 nach Trondheim aus. Fünf Tage später folgte U-702, für welches damit die 1. Feindfahrt begann. Ein Geleit brachte das Boot bis zum „Punkt S“ nördlich Helgoland. Ein letzter Gruß, dann wurde U-702 entlassen. Wenig später verschwand es am Horizont. Die Männer auf den Geleitschiff ahnten nicht, daß sie die letzten sein würden, die das Boot sahen, denn U-702 blieb von diesem Zeitpunkt an verschollen. Trotz ständiger Aufforderung, sich zu melden, kam von U-702 keine Antwort mehr. Mit Wirkung vom 4. April an erhielt das Boot „ein X“ und am 29. Juli „zwei X“. Im KTB des Befehlshabers der U-Boote wurde als Verlustursache festgehalten: „[...] Möglicherweise Mine oder Gefechtsberührung mit englischem Flottenverband westlich Norwegen.“ Bis heute konnte das Rätsel dieses Verlustes nicht geklärt werden. Fest steht lediglich, daß U-702 bereits kurz nach Beginn seiner Feindfahrt in der Nordsee gesunken sein muß.

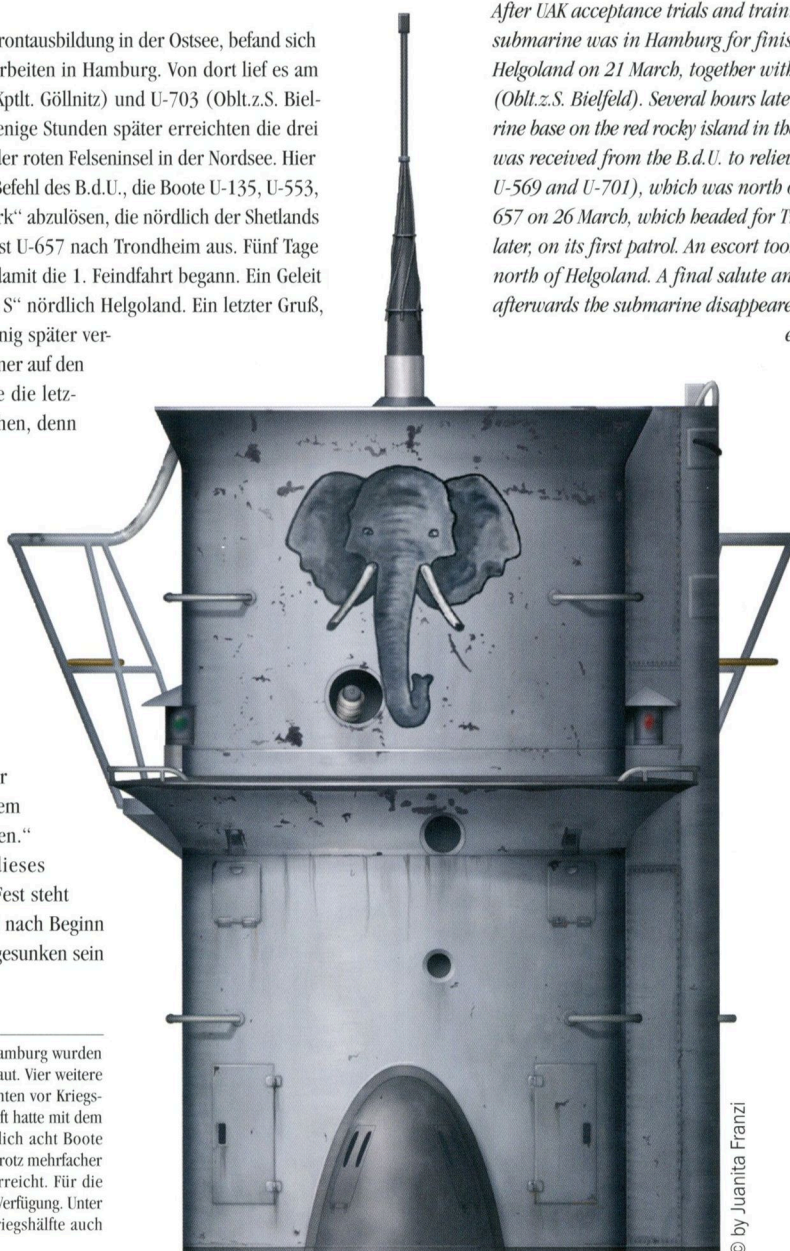
* Bei der Werft H.C. Stülcken Sohn in Hamburg wurden während des Krieges 24 VII C Boote gebaut. Vier weitere (U-723, U-724, U-906 und U-908) konnten vor Kriegsende nicht fertiggestellt werden. Die Werft hatte mit dem Reich die Vereinbarung, ab 1942 jährlich acht Boote abzuliefern. Diese Fertigungszahl wurde trotz mehrfacher Zerstörungen durch Luftangriffe fast erreicht. Für die Fertigung standen ca. 1.500 Arbeiter zur Verfügung. Unter diesen befanden sich in der zweiten Kriegshälfte auch etwa 250 jüdische Zwangsarbeiter.

A significant number of German submarines were sunk on their first patrol. Often there is little or no information about the emblems worn by these boats. In many cases no photos exist, and the emblems can only be found as drawings in the guest books of the training flotillas. One boat which fits this category is U-702.

U-702's "Elephant Head" emblem has been described in detail, for example in "Embleme, Wappen, Malings" by Georg Högel, but until now no photo has surfaced showing the boat and its emblem, though Högel maintained the existence of one. We are now able to present a photo of the boat and its emblem. It shows that the impressively large "Elephant" emblem was painted on the front of the conning tower. It extends almost all the way from the wave deflector to the wind deflector and must thus have been about one meter tall. The finish on the conning tower had suffered greatly during the hard winter of 1941-42, giving the impression of an older boat. In fact, at the time the photo was taken the submarine was not yet six months old. Built by the H.C. Stülcken Sohn Shipyard* in Hamburg in 1940-41, the Type VII C boat was officially commissioned on 3 September 1941. Its commander was Korv.Kpt. Rolf-Rüdiger von Rabenau.

After UAK acceptance trials and training in the Baltic, in March 1942 the submarine was in Hamburg for finishing work. From there it sailed for Helgoland on 21 March, together with U-657 (Kptlt. Göllnitz) and U-703 (Oblt.z.S. Bielfeld). Several hours later the U-boats arrived at the submarine base on the red rocky island in the North Sea. Four days later an order was received from the B.d.U. to relieve the "York Group" (U-135, U-553, U-569 and U-701), which was north of the Shetlands. First to sail was U-657 on 26 March, which headed for Trondheim. U-702 followed five days later, on its first patrol. An escort took the submarine as far as "Point S" north of Helgoland. A final salute and U-702 was sent on its way. Soon afterwards the submarine disappeared over the horizon. The men on the escort vessel had no way of knowing that they would be the last to see the boat, for at that point U-702 disappeared, never to be heard from again. Despite repeated requests to check in, no answer was received from U-702. On 4 April the boat was given an X and on 29 July two Xs. The diary of the Commander of Submarines recorded: "[...] Possibly a mine or hostile contact with English fleet units west of Norway." The fate of U-702 remains a mystery to this day. All that is certain is that U-702 must have gone down in the North Sea soon after beginning its first patrol.

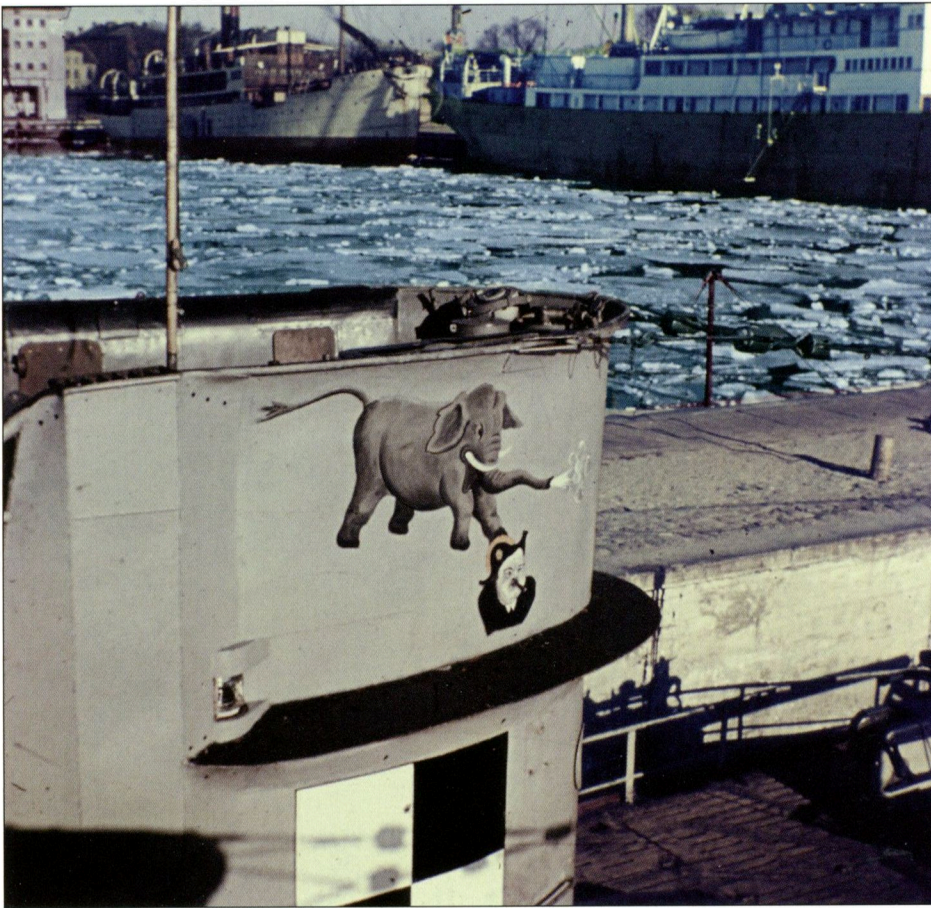
*The H.C. Stülcken Sohn Shipyard in Hamburg constructed twenty-four Type VII C submarines during the war. Four more (U-723, U-724, U-906 and U-908) were begun but could not be completed before the war ended. The shipyard had an agreement with the Reich to build eight boats per year beginning in 1942. Despite widespread damage caused by air raids, the company almost achieved this production figure. The shipyard had approximately 1,500 workers. During the second half of the war this figure included about 250 Jewish forced laborers.



© by Juanita Franzl



Foto/Photo 17



Foto/Photo 18

Schulboote in Farbe

Training Boats in Color

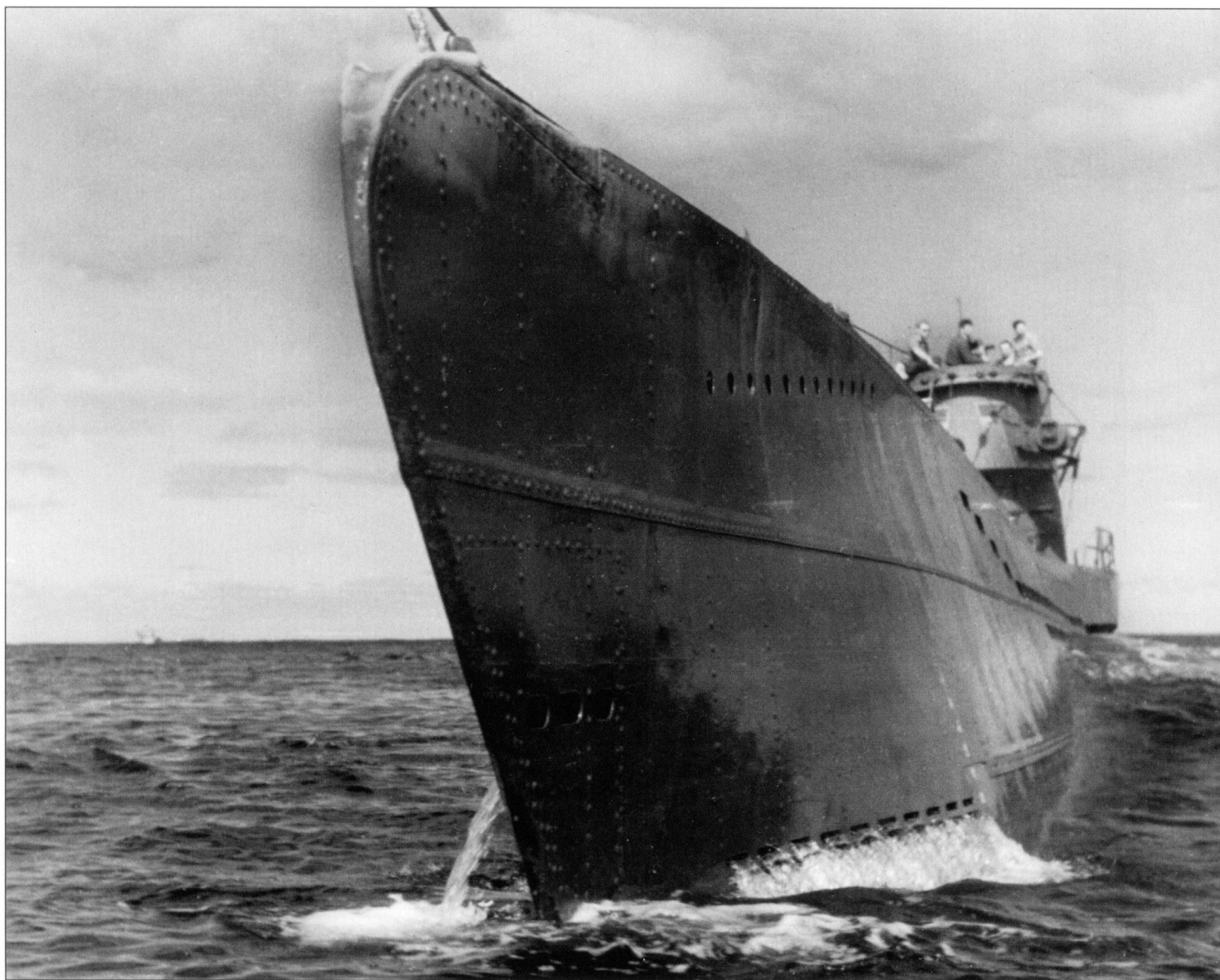
So manches Schulboot konnte auf eine interessante Einsatzzeit zurückblicken und hatte keinesfalls immer nur Ostseewasser unter dem Kiel gehabt. Unsere Farbfotos zeigen einige dieser Boote. So ist auf dem Foto 17, das Typ II Boote 1943 beim Einlaufen und Festmachen in Pillau bei der 21. U-Flottille zeigt, im Vordergrund U-62 zu sehen. Dieses II C Boot hatte vom 1.2.-30.9.1940 auf fünf Feindfahrten unter Oblt.z.S. Michalowski zwei Schiffe versenkt, darunter den britischen Zerstörer „HMS Grafton“. Dieser war bei der Operation „Dynamo“, der Evakuierung der alliierten Truppen aus Dünkirchen, eingesetzt. In der Nacht des 29. Mai 1940 versuchte der Zerstörer mit anderen Schiffen gerade Schiffbrüchige der kurz zuvor durch das deutsche Schnellboot S-30 versenkte „HMS Wakeful“ zu retten, als er von U-62 torpediert wurde und sank. Ab Oktober 1940 dient U-62 dann als Schulboot. Beachte die Rettungsboje auf dem Achterdeck und das Ausbildungsabzeichen am Turm. Im Hintergrund läuft U-61 heran, ein weiteres II C Boot. U-61 brachte es zwischen Oktober 1939 und Oktober 1940 auf 11 Feindfahrten, davon neun unter Oblt.z.S. Jürgen Oesten (siehe Edition 3, S. 4/5). Er versenkte fünf Schiffe mit 19.668 BRT. Anschließend stieg Kptlt. Stiebler auf U-61 ein. Der spätere Kommandant der „Milchkuh“ U-461 absolvierte noch zwei Unternehmungen. Nach seiner Frontverwendung führte der Weg von U-61 ebenfalls zur 21. U-Flottille in die Ostsee. Beachte am Turm das Emblem der Crew 37 b, das sich bisher keinem der bekannten Kommandanten von U-61 zuordnen ließ.

Auf Foto 18 ist schließlich ein alt bekanntes VII A Boot im harten Winter 1940/41 bei der 24. U-Flottille in der Ostsee zu sehen (siehe Edition 2, S. 28-32). Es ist U-34 mit dem Emblem des Elefanten, der dem ersten Seelord Englands, Winston Churchill, auf den Kopf tritt. Unter diesem ist das Schulbootabzeichen zu sehen (siehe Edition 2, S. 5). Wann genau das Elefanten-Emblem eingeführt wurde ist unklar, denn seine sieben Feindfahrten soll das Boot mit dem „Raben Hucklebein“-Emblem gemacht haben (siehe Edition 4, S. 36-40). U-34 sank am 5.8.1943 nach einer Kollision mit dem U-Tender „Lech“ vor Memel.

bpk Hubmann (Foto 17)
Sammlung Kolan (Foto 18)

Many training boats could look back on an interesting operational life and their activities were in no way restricted to the Baltic Sea. Our color photos illustrate several such boats. Photo 17 shows Type II boats approaching and tying up at the 21st Submarine Flotilla's base in Pillau. The submarine in the foreground is U-62. Under Oblt.z.S. Michalowski, the Type II C sank two ships during five patrols in the period 1 Feb. – 30 Sept. 1940, including the British destroyer „HMS Grafton“. The latter vessel was taking part in „Operation Dynamo“, the evacuation of Allied troops from Dunkirk. During the night of 29 May 1940, while attempting to rescue survivors from „HMS Wakeful“, which had been sunk by the German motor torpedo boat S-30 a short time before, the destroyer was torpedoed by U-62 and sank. In October 1940 U-62 became a training vessel. Note the rescue buoy on the afterdeck and the training emblem on the conning tower. Approaching in the background is U-61, another Type II C. U-61 completed eleven patrols between October 1939 and October 1940, including nine under Oblt.z.S. Jürgen Oesten (see Edition 3, pp. 4-5). He sank five ships with a combined tonnage of 19,668 GRT. Kptlt. Stiebler subsequently replaced Oesten as commander of U-61. Stiebler, who later commanded the „Milk Cow“ U-461, completed two more patrols. After its days of frontline service were over, U-61 also joined the 21st Submarine Flotilla in the Baltic. Note the emblem of Crew 37 b on the conning tower. To date none of U-61's commanders has been linked to that crew. Finally, in Photo 18 can be seen a well-known Type VII A boat of the 24th Submarine Flotilla in the Baltic during the hard winter of 1940-41 (see Edition 2, pp. 28-32). It is U-34, wearing the emblem consisting of an elephant stepping on the head of Winston Churchill, England's First Sea Lord. Beneath it is the training boat emblem (see Edition 2, p. 5). Exactly when the elephant emblem was introduced is not clear, for the boat is believed to have worn the „Raven Hucklebein“ emblem during its seven operational patrols (see Edition 4, pp. 36-40). U-34 was lost on 5/8/1943, when it sank after a collision with the submarine tender „Lech“ off Memel.

bpk Hubmann (Photo 17)
Kolan Collection (Photo 18)



U-404 – das „Wikingerboot“ auf Feindfahrt mit der Unterwasserkamera

U-404 – The “Viking Ship” on a Patrol with an Underwater Camera

von Axel Urbanke

Welchem U-Boot-Interessierten sind sie nicht bekannt, die Wochenschauaufnahmen, bei denen man einen an die Wasseroberfläche kommenden U-Booturm sieht, der schließlich die Wasseroberfläche durchbricht und dann den Atlantik durchpflügt. Andere beeindruckende Filmaufnahmen zeigen den in schwerer See von Brechern überspülten Turm. Viele dieser Aufnahmen verdanken wir dem Kriegsberichterstatter Gerhard Garms.

Vom Frühjahr bis Herbst 1942 befand sich Oblt. Gerhard Garms als Bild- und Filmberichterstatter bei den an der französischen Atlantikküste liegenden U-Flottillen. Dort machte er unzählige Fotos und Filmaufnahmen von ein- und auslaufenden Booten, die in der Nachkriegsliteratur vielfach publiziert wurden. Garms nahm aber auch

They are familiar to all submarine enthusiasts, the newsreel images showing the conning tower of a U-boat nearing the surface, finally emerging and then plowing through the Atlantic. Other impressive footage shows waves breaking over the conning tower in heavy seas. Many of these images were the work of war correspondent Gerhard Garms.

From spring to autumn of 1942 Oblt. Gerhard Garms was a photo and film correspondent attached to the submarine flotillas based on the Atlantic coast of France. There he took countless still photos and movies of submarines leaving and returning to port, which have appeared often in the postwar literature. Garms also went along on at least two operational U-boat sorties. His first

Foto 19

Während U-404 vom 16.- 20. September 1942 am Versorgungspunkt im Pl.Q. BC 9355 lag, um Reparaturen am Diesel vorzunehmen und von der „Milchkuh“ U-461 Treib- und Schmieröl zu übernehmen, macht Kriegsberichterstatter Garms eine Schauboottour um das Boot. Hierbei entstand das vorliegende Foto, auf dem links im Hintergrund ein weiteres Boot zu sehen ist.

Photo 19

Sometime in the period from 16 to 20 September 1942, while U-404 was at the supply point in grid square 9355 making repairs to its diesel motors and taking on diesel fuel and lubricating oil from “Milk Cow” U-461, war correspondent Garms made a tour around the submarine in an inflatable boat, during which he took this photo. Note a second U-boat in the background.

Foto 20

Ein Besatzungsmitglied bei Arbeiten am Druckbehälter für die Askania Z –Kamera, der an der Backbordseite des Turms angebracht war. Beachte das „Wikingerstev“ -Emblem von U-404.

bpk BSB

Photo 20

A crewman working on the pressure housing for the Askania Z camera, which was installed on the port side of the conning tower. Note U-404's "Viking Ship Prow" emblem.

bpk BSB



Foto/Photo 20

Foto/Photo 19

mindestens an zwei Feindfahrten teil. Seine erste Unternehmung dürfte die 8. Feindfahrt von U-552 unter Kptlt. Topp gewesen sein, bei der das Boot unmittelbar vor der amerikanischen Küste operierte. Garms filmte hierbei die beleuchtete Skyline einer US-Stadt. Aufnahmen dieser vom 7. März bis 27. April 1942 dauernden Unternehmung kamen mit der Wochenschau 599 in die Kinos im Reichsgebiet und dem besetzten Ausland.

Für seine zweite Feindfahrt stieg Garms im August 1942 auf U-404, dem Boot von Kptlt. Otto von Bülow ein. Garms, dessen Vater bereits 1920 die Nordmark-Film in Kiel gegründet hatte und ihm das Film-Handwerk von der Pike auf beigebracht hatte, ließ sich diesmal etwas Besonderes einfallen. Bei der Werft in St. Nazaire wurde nach seinen Vorgaben ein Kamerabehälter für die Askania Z gebaut, den er an der Backbordseite des Turms von U-404 befestigen ließ. Tests ergaben, daß die Kamera in dem Druckbehälter bis zu einer Tiefe von 60 m funktionierte. Auf diesem Weg wollte Garms einmalige Tauch- und Unterwasseranöver filmen, was ihm tatsächlich auch gelingen sollte. Die Askania Z war eine sehr hochwertige 35 mm Kamera, die seit 1929 von der Askania Werke AG in Berlin gebaut wurde. Mit diesem Kameratyp wurde 1929/30 z.B. der UFA-Film „Blauer Engel“ mit Marlene Dietrich gedreht. Das Gewicht der Kamera ohne Objektiv betrug bereits 25 Kilogramm.

operation was the eighth patrol by U-552 under Kptlt. Topp, during which the submarine operated off the American coast. It was on this patrol that Garms filmed the brightly-lit skyline of an American city. Footage shot during this operation, which lasted from 7 March until 27 April 1942, appeared in Newsreel 599, which was shown in theaters in Germany and occupied Europe. In August 1942 Garms boarded Kptlt. Otto von Bülow's U-404 for his second patrol. Garms' father had established Nordmark-Film in Kiel in 1920 and had taught him the film trade from the ground up. For this assignment Garms came up with something special. A mount for his Askania Z camera was built to his specifications in the workshops in St. Nazaire and mounted on the port side of the U-404's conning tower. Tests showed that the camera was capable of functioning to depths of 60 meters in the pressure capsule. Garms wanted to film the submarine diving and carrying out underwater maneuvers, and he succeeded. The Askania Z was a sophisticated 35-mm camera which the Askania AG had been producing in Berlin since 1929. This type of camera was used, for example, to shoot the UFA film "Blauer Engel" (Blue Angel) with Marlene Dietrich in 1929-30. The weight of the camera without lens was 25 kilograms. The following text describes the patrol in which Gerhard Garms took part as a war correspondent.



Foto 21

23. August 1942, U-404 legt in der Schleuse von St. Nazaire zur 4. Feindfahrt ab. Im Wintergarten ist als erster von rechts Kriegsberichtiger Gerhard Garms mit Kamera um den Hals zu sehen. Vorn rechts im Turm Kommandant Otto von Bülow. Zum Auslaufen ist der Kommandantenwimpel gesetzt.

Sammlung Wilhelmj

Photo 21

23 August 1942: in the lock at St. Nazaire, U-404 casts off on its fourth patrol. First from the right on the Wintergarten flak platform is war correspondent Gerhard Garms, his camera around his neck. Front right in the conning tower is the ship's captain Otto von Bülow. The commander's pennant is set for departure.

Wilhelmj Collection

Foto/Photo 21

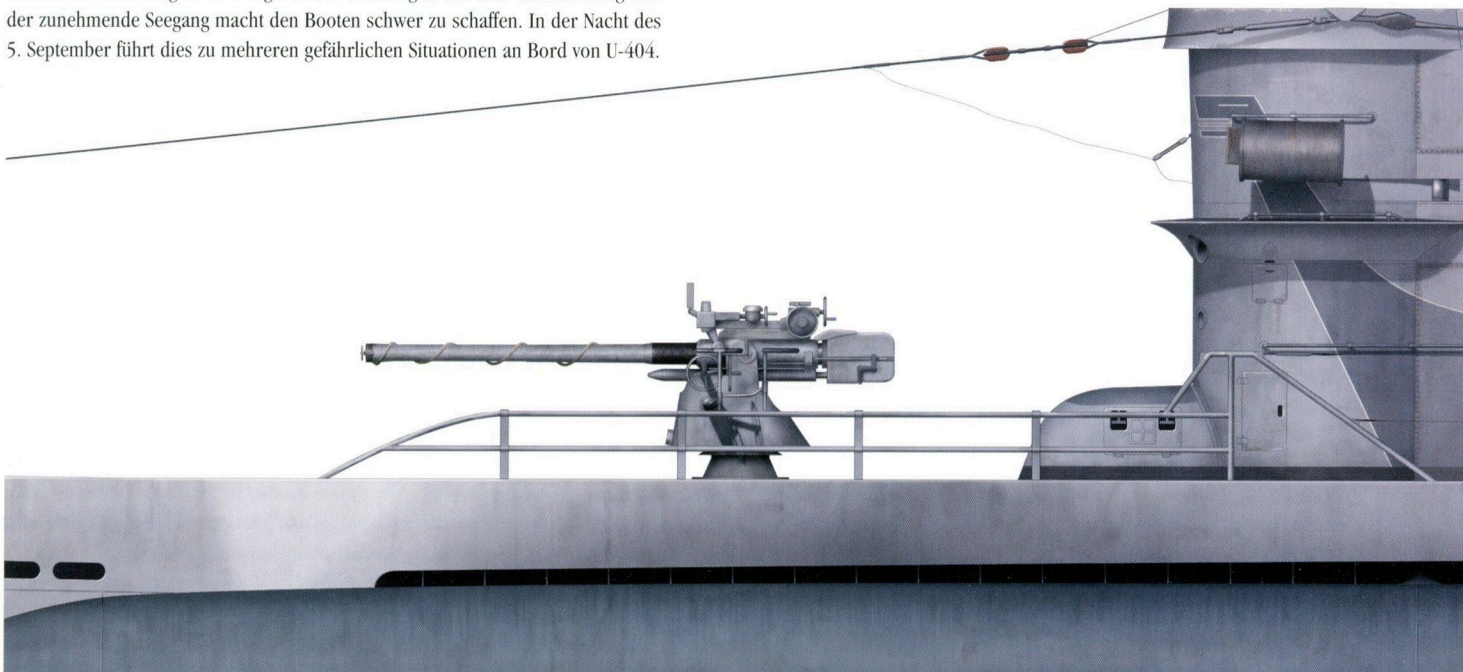
Nachfolgend sei nun die Feindfahrt geschildert, an der Gerhard Garms als Kriegsberichtiger teilnahm.

Die Uhr an der Schleuse in St. Nazaire zeigt 11.45 Uhr, als U-404 am 23. August 1942 die Leinen zur 4. Feindfahrt loswirft. Im Sperrbrechergeleit geht es die Loire-Mündung hinaus. Gute drei Stunden später wird das Boot vom Geleit entlassen. Am Tag getaucht, nachts aufgetaucht passierte Kptlt. von Bülow die Biskaya.

Am 27. August fängt das Boot einen Funkspruch von U-566 Oblt.z.S. Remus auf, welches ein Geleit gesichtet hat (siehe Edition 2, S. 50-51). Eine Freigabe zu Operation auf dieses Geleit wird vom B.D.U. aber abgelehnt, da U-404 zunächst benötigte Ersatzteile übernehmen soll. Am 29. geht dann jedoch ein anderslautender FT-Spruch ein, der das Boot zur Teilnahme an einem Vorpostenstreifen mit der Bezeichnung Gruppe „Stier“ im Pl.Q. AL auffordert. Neben U-404 werden U-608 (Struckmeier), U-694 (Mumm), U-380 (Röther), U-584 (Deecke) und U-96 (Hellriegel) hierfür herangezogen. Am 31. August erreicht von Bülow das angewiesene Pl.Q. Dort steht er mit dem Boot zwei Tage auf- und ab, bis kurz nach Mitternacht des 2.9. von Gruppe „Stier“, der bereits seit 27.8. bestehenden Gruppe „Vorwärts“ zugeteilt. Nachdem diese Gruppe den Konvoi SC-97 angegriffen hat, bildet sie nun einen Vorpostenstreifen zur Erfassung eines westgehenden Geleitzuges. Die sehr hohe Dünung und der zunehmende Seegang macht den Booten schwer zu schaffen. In der Nacht des 5. September führt dies zu mehreren gefährlichen Situationen an Bord von U-404.

The clock on the lock in St. Nazaire showed 11:45 when U-404 cast off on its fourth operational sortie on 23 August 1942. The submarine and its accompanying minesweeper sailed out of the mouth of the Loire. Three hours later the escort turned back. Kptlt. von Bülow crossed the Bay of Biscay, sailing submerged by day and surfaced by night.

On 27 August the submarine received a radio message from Oblt.z.S. Remus' U-566, which had sighted a convoy (see Edition 2, pp. 50-51). The B.d.U. refused permission to attack the convoy, however, as the U-404 was under orders to take aboard needed spare parts first. Then on the 29th another radio message was received which directed the submarine to join a patrol line designated "Bull Group" in grid square AL. Also summoned were U-608 (Struckmeier), U-694 (Mumm), U-380 (Röther), U-584 (Deecke) and U-96 (Hellriegel). On 31 August von Bülow reached the assigned grid square. There he patrolled for two days until, shortly after midnight on 2 September, the bridge watch reported dark shadows ahead to port. U-404 had sighted the westbound convoy. The very dark night and the heavy seas with high swell and spray made it difficult for the





Foto/Photo 22

Foto 22

Kriegsberichterstatter Oblt. Gerhard Garms bei Außenaufnahmen auf dem Wintergarten von U-404. Bei der Kamera handelt es sich um die fast 30 Kilogramm schwere Askania Z. Wie dem KTB des Bootes zu entnehmen ist, erlaubten schlechtes Wetter und ständige Kontakte mit Konvois in den ersten drei Wochen keine Außenaufnahmen.

Photo 22

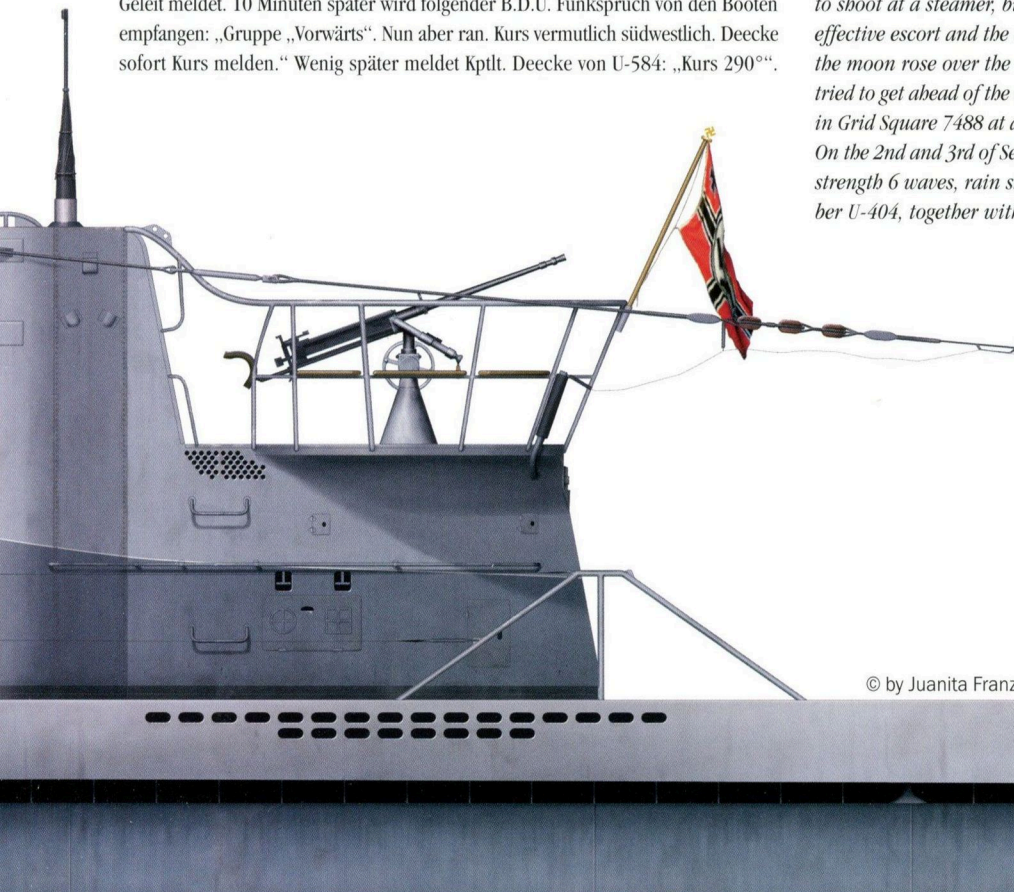
War correspondent Oblt. Gerhard Garms on U-404's Wintergarten flak platform, taking exterior photos. His camera is an Askania Z, which weighed almost thirty kilograms. The U-boat's war diary reveals that during the first three weeks of the patrol Garms was unable to take any exterior shots because of bad weather and constant contact with convoys.

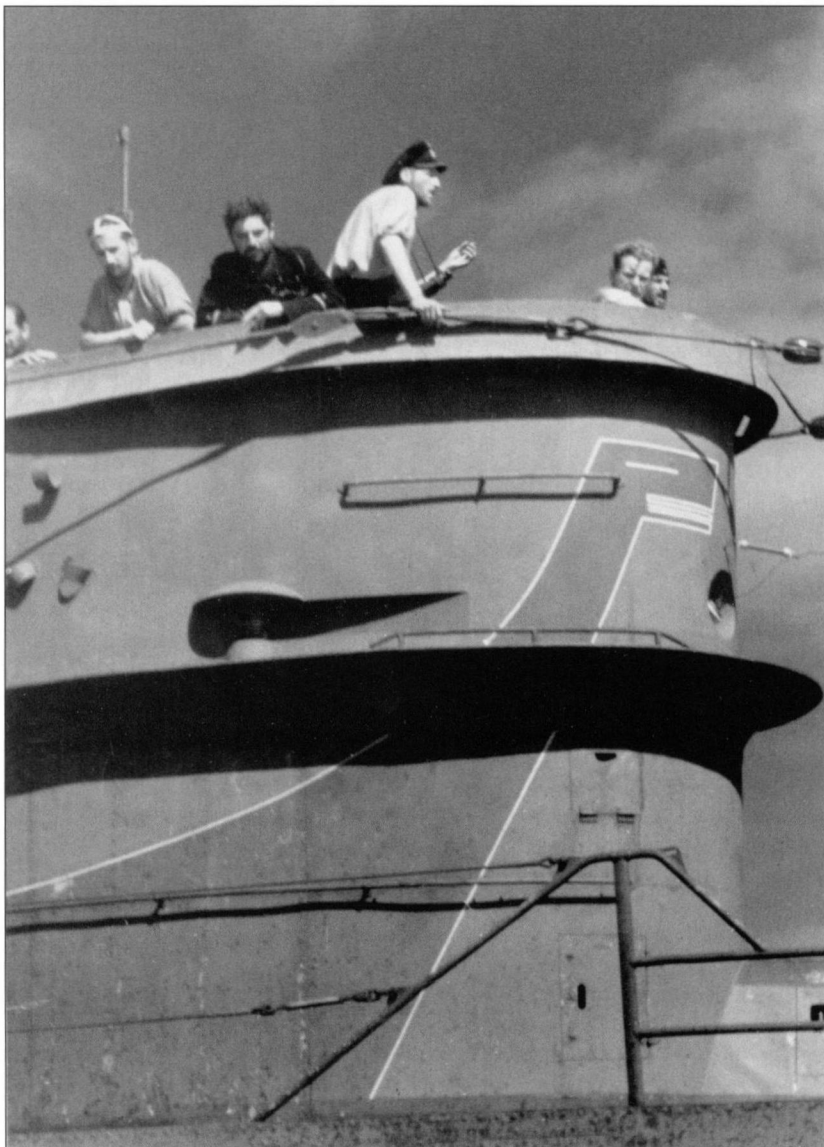
Um 2.20 Uhr wird der backbord achtere Ausguckposten Matr.Gefr. Lautrich von der See gegen die Turmverkleidung geschlagen und bricht sich den linken Oberarm. Um 5.46 Uhr biegt der Haken des Sicherheitsgurtes des Backbord Ausguckpostens bei einem Brecher völlig auf, so daß der Mann achteraus gerissen wird, sich aber gerade noch am MG festhalten kann. Während der Woche werden noch zwei weitere Haken aufbiegen, weil offensichtlich das Material nicht hart genug ist. Am 6.9. melden U-608 und U-694 Zerstörer und halten Fühlung. Der B.D.U. dirigiert die Gruppe in die Richtung dieser beiden Boote, da er dort den Konvoi vermutet. Doch am nächsten Tag geht die Fühlung bei schwacher See und Nebel verloren. Um 21.30 Uhr kommt dann aber ein FT von U-584 herein, in dem Deecke Fühlung zu einem Geleit meldet. 10 Minuten später wird folgender B.D.U. Funkspruch von den Booten empfangen: „Gruppe „Vorwärts“. Nun aber ran. Kurs vermutlich südwestlich. Deecke sofort Kurs melden.“ Wenig später meldet Kptlt. Deecke von U-584: „Kurs 290°“.

bridge lookouts to see, and they were unable to clearly make out the position and composition of the convoy. The only vessels clearly visible were the escorting destroyers, thanks to their bright bow waves. Von Bülow immediately decided to attack. At 00:28 hours, just five minutes after sighting the convoy, U-404 moved in for a surface attack. A destroyer providing flanking cover was skillfully outmaneuvered and the submarine approached a large tanker on a heading of 320°. Because of strong marine phosphorescence von Bülow had to move in slowly. The tanker was accompanied by two small vessels as close escorts, consequently he was unable to close and the marine phosphorescence forced U-404 to submerge. Until 02:50 hours von Bülow attempted to get into position to shoot at a steamer, but the zigzagging by the roughly eight-ship convoy, the effective escort and the unfavorable sea conditions prevented this. Then, when the moon rose over the southeastern horizon, the commander moved off and tried to get ahead of the convoy at high speed. In the process the convoy was lost in Grid Square 7488 at about 04:00.

On the 2nd and 3rd of September U-404 tried to catch up, but the heavy sea with strength 6 waves, rain showers and bad visibility prevented this. On 3 September U-404, together with the other boats of the "Bull Group" were assigned to

the "Forward Group", which had been assembled on 27 August. Having attacked convoy SC-97, it now formed a picket line to catch a westbound convoy. The very strong waves and rising sea state made things difficult for the submarines. During the night of 5 September this led to several dangerous situations aboard U-404. At 02:20 the port aft lookout Matr.Gefr. Lautrich was dashed against the conning tower mantel by heavy seas and broke his left arm. At 05:46 the hook on the safety belt of the portside lookout broke off in a wave. The man was carried astern but was able to grab hold of the machine-gun. Two more hooks were bent during the week, because obviously the material wasn't hard enough. On 6 September U-608 and U-694 reported destroyers and maintained contact. Suspecting they had found the convoy, the B.d.U. ordered the group to head in their direction. The next day, however, contact was lost in light seas and fog. But then at 21:30 hours a radio message was received from U-584 reporting that it was in contact with a convoy. Ten minutes later the boats received the following





Foto/Photo 23



Der gesichtete Konvoi ist der ON-127, der aus 32 Schiffen und der Escortgruppe C-4 besteht. Nachdem nachts die Fühlung kurzzeitig verloren geht, kann sie am Vormittag des 10.9. wieder aufgenommen werden. U-404 kämpft unterdessen seit Stunden mit einem Schaden am Backbord-Diesel. Um die Mittagszeit stößt es aufgetaucht nach, dabei sind drei Kameradenboote zu sehen. Um 13.35 Uhr sichtet auch U-404 den Konvoi. Nach einem Vorsetzmanöver läuft es um 17.08 Uhr zum Angriff an. Torpedodetonationen und Sinkgeräusche sind zu hören, aber es gelingt Bülow nicht, das Boot in Schußposition zu bringen.

Um 24 Uhr läuft das Boot zum Überwasserangriff auf eine Formation von 15 Schiffen, darunter vier große Dampfer und ein Tanker, an. Nachdem eine sichernde Korvette ausmanövriert ist, feuert von Bülow um 0.17 Uhr auf größere Entfernung drei gezielte Einzelschüsse auf den Tanker und 3 Frachter ab. Nach 3 Minuten 12 Sekunden ist die erste Detonation zu hören, wenig später eine weitere. Von der Brücke aus wird eine schwarze Wolke und ein der Brückenwache backbord voraus dunkle Schatten gemeldet werden. U-404 hat den westgehenden Geleitzug gesichtet. Die sehr dunkle Nacht, schwere See mit hoher Dünung und Sprühregen erschweren der Brückenwache die Beobachtung, so daß Lage und Formation des Geleits nicht genau ausgemacht werden können. Klar erkennbar sind anhand der hellen Bugsee lediglich die sichernden

message: "Forward Group". Close immediately. Probable heading southwest. Deecke report heading immediately." Moments later Kptlt. Deecke reported: "Heading 290 degrees." The convoy he had sighted was ON-127, consisting of 32 ships and escort group C.4. During the night contact was briefly lost, but it was regained on the morning of 10 September. Meanwhile U-404 had been struggling for hours with problems with its port diesel motor. At noontime it set off in pursuit on the surface, during which three other submarines were seen. U-404 sighted the convoy at 13:35. After maneuvering in front of the convoy, at 17:08 it attacked. Torpedo explosions and the sounds of sinking ships were heard, but Bülow was unable to get the boat into firing position.

At 24:00 hours the submarine closed on the surface with a group of fifteen vessels, including four large steamers and a tanker. After outmaneuvering an escorting corvette, at 00:17 von Bülow fired three aimed shots from long range at the tanker and three freighters. The first explosion was heard three minutes and twelve seconds later, followed shortly by another. From the bridge a black cloud

*U-608 (Struckmeier) fired torpedoes at this ship almost simultaneously (00:20 hours). On bearing the torpedo detonation, he believed that he had also scored a hit. The "Forward Group" sank three ships from convoy ON-127 that night.

Foto 23

Diese Aufnahme entstand bei derselben Gelegenheit wie Foto 19, als U-404 zwischen dem 16. – 20. September 1942 mehrere Tage am Versorgungspunkt im Pl.Q. BC 9355 lag. Die Aufnahme zeigt ausgezeichnet das Bootsemlen. Die Brückenwache ist nicht besetzt, vermutlich deshalb, weil einige der am Versorgungsplatz befindlichen Boote als Außensicherung abgestellt waren.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 23

This photo was taken on the same occasion as Photo 19, while U-404 was at the supply point in grid square 9355 between 16 and 20 September 1942. The photo provides an outstanding view of the boat's emblem. There are no lookouts on the bridge, probably because several of the submarines at the supply point had been positioned to stand guard.

Library of Contemporary History



Foto/Photo 24

Zerstörer. Von Bülow faßt sofort den Entschluß, anzugreifen. Bereits fünf Minuten nach der Sichtung des Geleits läuft U-404 um 0.28 Uhr zum Überwasserangriff an. Ein Seitensicherungszerstörer wird geschickt ausmanövriert und dann mit Kurs 320° ein großer Tanker angelaufen. Wegen starken Meeresleuchtens ist dies aber nur mit geringer Fahrtstufe möglich. Der Tanker hat zwei kleine Fahrzeuge zur Nahsicherung neben sich. Bülow gelingt es in der Folge nicht, heranzukommen, und schließlich muß U-404 wegen Meeresleuchten tauchen. Bis 2.50 Uhr versucht von Bülow, auf einen der Dampfer in Schußposition zu kommen, aber das Zacken des aus etwa 8 Dampfern bestehenden Konvois, die gute Sicherung und die ungünstigen Seeverhältnisse verhindern dies. Als dann auch noch der helle Mond über der südöstlichen Kimm aufgeht, versucht der Kommandant, abgesetzt vom Geleit, mit hoher Fahrt vorzulaufen. Dabei geht das Geleit gegen 4.00 Uhr im Pl.Q. 7488 verloren. Sowohl am 2. als auch am 3.9. versucht U-404 nachzustoßen, aber die grobe See mit Stärke 6, hoher Dünung, Regenschauern und schlechter Sicht verhindert dies. Am 3.9. wird U-404, zusammen mit den anderen Booten der Feuerschein im Geleit beobachtet. Nun schießt die Sicherung Leuchtraketen und -granaten. Der Konvoi ist hell erleuchtet. Über einem der 5.000 BRT-Frachter können die Männer auf der Brücke eine hohe Rauchsäule sehen und der

* Fast zeitgleich (0.20 Uhr) feuert auch U-608 (Struckmeier) Torpedos auf dieses Schiff. Bei der Detonation glaubt auch er einen Treffer erzielt zu haben. Die Gruppe „Vorwärts“ versenkt in dieser Nacht drei Schiffe des Konvoi ON-127.

Foto 24

Ein weiteres Bild vom Versorgungspunkt im Atlantik. Neben dem beidseitig aufgemalten Bootsemlen ist der Druckbehälter für die Kamera gut sichtbar.

and the glow of a fire was seen from the area of the convoy. Then the escorts began firing illumination rockets and shells. The convoy was brightly lit. The men on the bridge were able to see a tall pillar of smoke above the 5,000 GRT freighter and that the tanker was sitting low in the water. Soon afterwards illumination rockets burst nearby and boat submerged. After resurfacing at 00:48, U-404 approached two dark shapes. In von Bülow's opinion they were the sinking tanker and a nearby destroyer. In reality only one of von Bülow's torpedoes had found its mark*. It damaged the Norwegian tanker "Marit II" (7,417 GRT), but after inspection the ship was able to continue on its way.

After this observation the submarine submerged again. Soon afterwards the diesel motor began acting up again. Nevertheless, on the morning of 12/9 the boat gave chase and at 09:25 the convoy was again sighted, in grid square BD. During the afternoon a four-masted schooner was sighted by the bridge lookouts. The ship was stopped with two shots across its bow, but when it turned out to be Portuguese it was allowed to proceed on its way.

After regaining contact with ON-127, during the evening a destroyer suddenly approached and U-404 was forced to move off at maximum speed. Then von Bülow resurfaced, set off in pursuit and sighted the convoy again at 00:43 after star shells had showed him the way. At 04:20 hours, with good visibility and gentle swells, the

Photo 24

Another photo taken at the supply point in the Atlantic. In addition to the boat's emblem painted on both sides of the conning tower, the pressure housing for the camera is also visible.



Foto/Photo 25

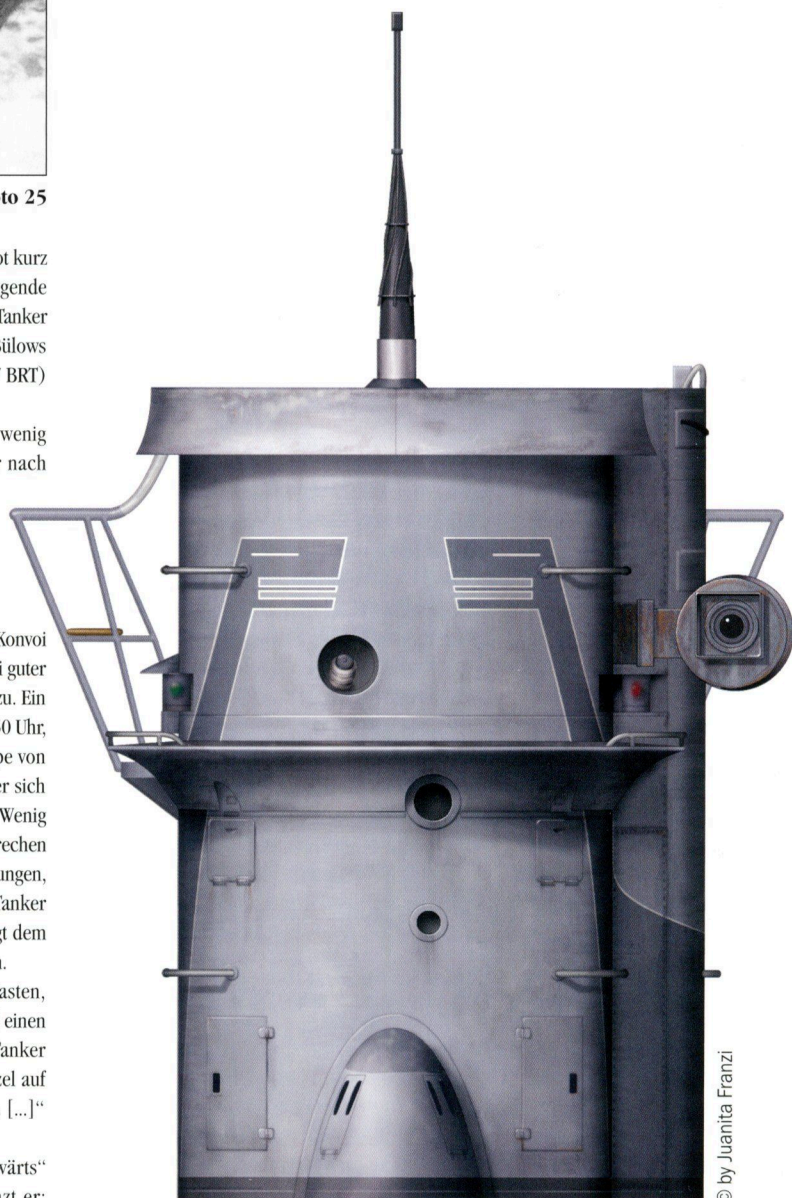
Foto 25

Ein weiteres Foto von Arbeiten am Kamerabehälter. Die Aufnahme macht deutlich, wie massiv dieser Behälter war, um schwerer See, Tauchmanövern und Wasserbombenangriffen zu widerstehen. Gut zu sehen ist auch die Öffnung im Behälter, durch welche die Aufnahmen entstanden.

Photo 25

Another photo of work on the camera housing. The photo gives an idea of how massive the housing was, in order to stand up to heavy seas, diving maneuvers and depth charge attacks. Also clearly visible is the opening in the housing through which images were taken.

boat approached a group of steamers. A second VII C boat was directly abeam to starboard. At 05:50, with the horizon already becoming light, von Bülow moved in to attack a group of ten ships. At 06:17 he fired three single shots from tubes I – III at four overlapping steamers and then immediately submerged because of the lightening horizon. A short time later three torpedo detonations shook the boat. Inside the submarine the crew could hear the sound of collapsing bulkheads and sinking noises. Once again von Bülow was certain he had sunk several vessels, but again he had only damaged a single ship. The Norwegian tanker "Daghild" (9,272 GRT) was hit by one of U-404's torpedoes, but it did not sink. The ship was able to reach St. John's, Newfoundland with a large hole in her hull.



© by Juanita Franzi

Tanker liegt tief im Wasser. Wegen naheliegender Leuchtgranaten taucht das Boot kurz darauf. Nach dem Wiederauftauchen um 0.48 Uhr werden zwei dunkle festliegende Schatten angelaufen. Es handelt sich von Bülow's Ansicht nach um den sinkende Tanker und einen in der Nähe liegenden Zerstörer. In Wirklichkeit hat nur einer von Bülow's Torpedos getroffen*. Durch ihn wird der norwegische Tanker „Marit II“ (7.417 BRT) zwar beschädigt, kann aber nach einer Inspektion die Fahrt fortsetzen.

Nach dieser Beobachtung taucht das Boot erneut. Der Dieselmotor bereitet wenig später wieder einige Probleme. Am Morgen des 12.9. stößt das Boot aber nach und um 9.25 Uhr kommt das Geleit im Pl.Q. BD wieder in Sicht. Im Laufe des Nachmittags sichtet die Brückenwache einen Viermast-Gaffelschoner, den von Bülow mit zwei Schüssen stoppt, aber ziehen läßt als er sich als Portugiese entpuppt.

Wieder am ON-127 muß U-404 am Abend mit AK ablaufen, als sich plötzlich ein Zerstörer nähert. Dann taucht von Bülow wieder auf, stößt nach und sichtet den Konvoi um 0.43 Uhr wieder, nachdem ihm Leuchtgranaten den Weg gewiesen haben. Bei guter Sicht und leichter Dünung läuft das Boot um 4.20 Uhr auf eine Dampfergruppe zu. Ein zweites VII C Boot befindet sich in unmittelbarer Nähe Steuerbord querab. Um 5.50 Uhr, als der Horizont bereits hell wird, läuft von Bülow zum Angriff auf eine Gruppe von 10 Schiffen an. Um 6.17 Uhr feuert er aus Rohr I-III drei Einzelschüsse auf vier sich überlappende Dampfer und taucht dann sofort wegen der hellen Kimm weg. Wenig später erschüttern drei Torpedodetonationen das Boot. Vom Boot werden das Brechen von Schotten und Sinkgeräusche gehört. Von Bülow glaubt erneut an Versenkungen, aber erneut beschädigt er nur ein Schiff. Der 9.272 BRT große norwegische Tanker „Daghild“ wird zwar von einem Torpedo getroffen, sinkt aber nicht. Es gelingt dem Schiff mit einem großen Loch im Rumpf St. Johns auf Neufundland zu erreichen.

Um 8.45 Uhr steht von Bülow bereits wieder aufgetaucht am Geleitzug. Masten, Schornsteine und Brückenaufbauten werden sichtbar. Um 9.23 Uhr setzt U-404 einen Funkspruch an den B.D.U. ab in dem es u.a. heißt: „[...] 2.) 10.9. Nachts Tanker 6.000 BRT versenkt. Ein weiterer Treffer beobachtet. 3.) 12.9. Nachts. 3 Einzel auf Frachter. 2 je 6.000 BRT und ein 5.000 BRT. 3 Treffer. 2 sinken einwandfrei gehört. [...]“

Um 11.26 kommt vom B.D.U. ein heroischer Funkspruch: „-Gruppe „Vorwärts“ -Brav gemacht, weiter so, zerreißt den Geleitzug.“ Und um 13.20 ergänzt er:



Foto/Photo 26

Foto 26

Eine seltene Farbaufnahme, die Gerhard Garms (rechts) auf dem Turm von U-404 im Gespräch mit einem Besatzungsmitglied zeigt.

Sammlung Ertl

Photo 26

A rare color image showing Gerhard Garms (right) in U-404's conning tower, speaking with a member of the crew.

Ertl Collection

„1.) An Gruppe „Vorwärts“ – Die Meldediziplin muß noch besser werden. Fühlungs- haltermeldungen sind nicht Selbstzweck, sondern sollen alle Boote heranzuführen. [...] 3.) Keine Segler versenken, sind meist fahrberechtigte Portugiesen. 4.) Vorsicht mit Tonnageschätzung besonders bei Nacht. Altes Motto: Solides Unternehmen.“ Der Funkspruch des B.d.U. macht deutlich, daß dieser mit seinen Kommandanten nicht restlos zufrieden ist. Ganz offensichtlich ist auch, daß er die gemeldeten Tonnage- zahlen anzweifelt.

Im Laufe des Nachmittags dieses 12.9. versucht U-404 weiter Fühlung zum Geleitzug zu halten, muß aber vor einem plötzlich auftauchenden Zerstörer ablaufen, der schließlich die Verfolgung aufgibt. Kurz vor 19 Uhr zieht dann von Südwesten eine dunkle Regen- wand auf. Der Wind frischt auf. Um 19.35 Uhr kommt der Konvoi außer Sicht. Unter Ausnutzung der Regenwand ist er nach Süden gezackt. Wenig später nehmen starke Regenböen der Brückenwache von U-404 fast völlig die Sicht. Zehn Minuten später lassen die Böen etwas nach. Die Kimm ist dunstig und genau aus dieser brechen plötz- lich ein Zerstörer und eine Korvette hervor und laufen mit hoher Fahrt auf U-404 zu. Offensichtlich hat der Gegner seit der Verfolgung am Nachmittag mitgekoppelt und nun auf das Boot gewartet. Von Bülow läuft mit AK ab und taucht. Was folgt, ist eine zwei- stündige Wasserbombenverfolgung bis 22 Uhr, dann wandern die Schraubengeräusche bis 1.00 Uhr langsam aus. Doch die Fühlung zum Geleit hat U-404 damit verloren.

Am 13.9. macht der Diesel weiter Schwierigkeiten. In den ersten Nachtstunden des 14. September werden Wabos und Fliegerbomben gehorcht, das Geleit muß in der Nähe stehen. Dauernde Horschpeilung und Wabos. Schraubengeräusche kommen näher, so daß von Bülow sich mit Schleichfahrt absetzt. Kurz vor Mitternacht bricht der B.d.U. die Operation ab und beordert die Boote zu einem Versorgungspunkt in BC 9355.

Am 15. September setzt von Bülow mittags einen Funkspruch ab. Dabei meldet er neben Ersatzteilbedarf auch: „Für Film PK bisher keine Möglichkeiten für Außenauf- nahmen.“ Kriegsberichter Garms hat bis zu diesem Zeitpunkt also nur Aufnahmen aus dem Kameratopf oder im Boot gemacht.

At 08:45 von Bülow was again on the surface again and in contact with the convoy. Masts, funnels and superstructures could be seen. At 09:23 hours U-404 sent a radio message to the B.d.U., part of which stated: “[...] 2.) 10/9 night. 6,000-GRT tanker sunk. A further hit observed. 3.) 12/9 night. 3 single shots at freighter. 2 each 6,000 GRT and one 5,000 GRT. 3 hits. 2 sinkings clearly heard. [...]”

At 11:26 an heroic radio signal was received from the B.d.U.: “Forward Group” – well done, carry on, destroy the convoy.” And at 13:20 he added: “To “Forward Group” – Reporting discipline must improve. Contact reports are not an end in themselves, rather they are intended to bring in all boats. [...] 3.) Do not sink any sailing vessels, most are Portuguese with right of passage. 4.) Be cautious when estimating tonnages, especially at night. Old motto: sound operation.” This message from the Commander of Submarines made it clear that he was not completely satisfied with his commanders. It is also quite obvious that he had doubts about the tonnage figures being reported.

During the afternoon of that 12 Sept. U-404 tried to maintain contact with the convoy, but the sudden appearance of a destroyer caused it to move off. The destroyer subsequently abandoned the pursuit. Then, just before 19:00, a dark wall of rain moved in from the southwest. The wind picked up. Visual contact with the convoy was lost at 19:35. Taking advantage of the rain, von Bülow veered south. A short time later heavy rain squalls reduced visibility to almost zero. Ten minutes later the squalls eased up slightly. The horizon was misty and it was precisely from there that a destroyer and a corvette suddenly emerged and beaded straight for U-404. The enemy had obviously gotten a fix after the earlier pursuit and was now waiting for the U-boat. Bülow moved off at full power and dived. What followed was a two-hour depth charge pursuit which lasted until 22:00. The screw noises subsequently moved off slowly until 01:00. U-404 had lost contact with the convoy, however.



Foto/Photo 27

Foto 27

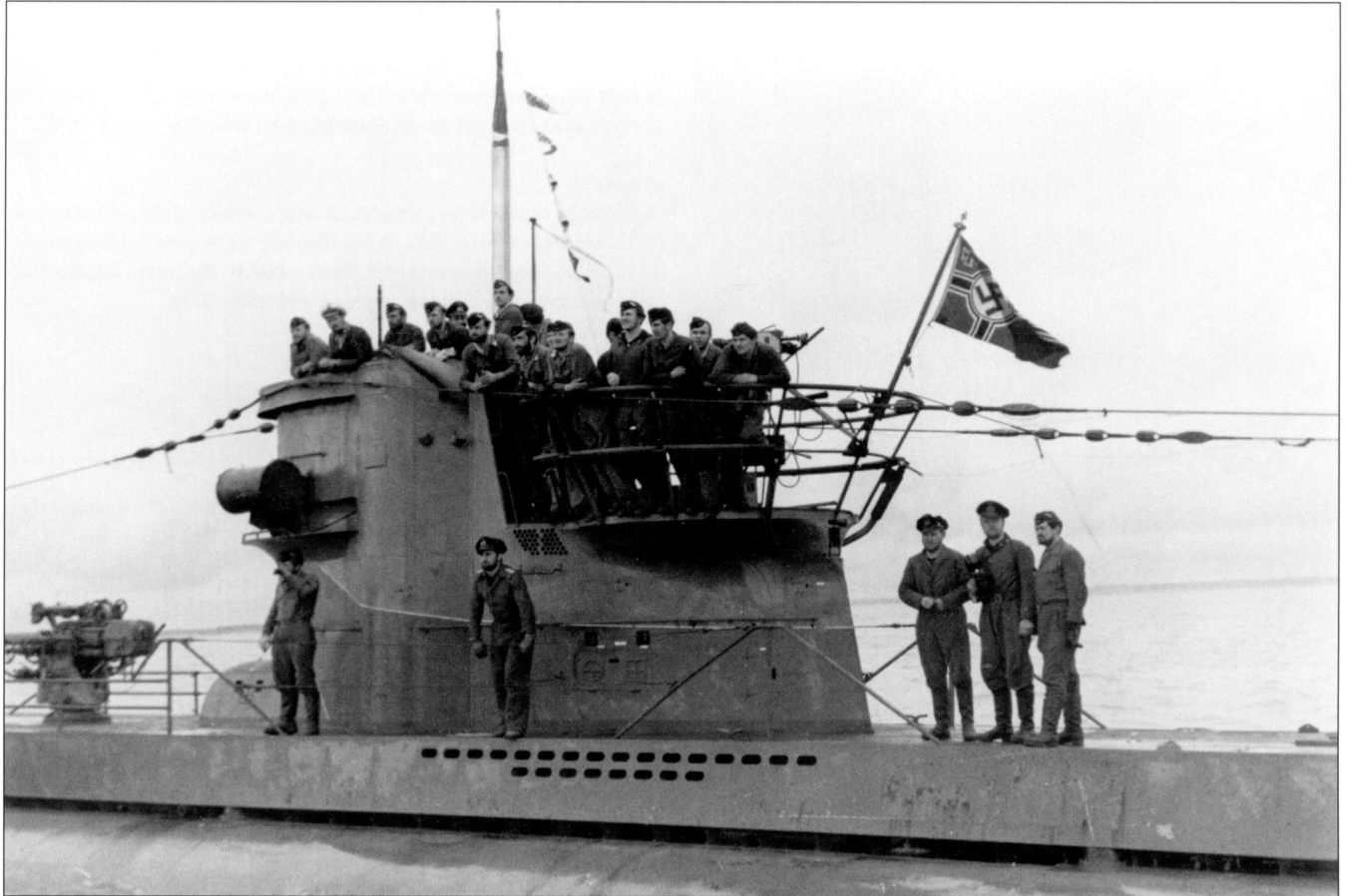
Während Gerhard Garms sich auf einem Sitzbrettchen am Serohr hat hochziehen lassen, sind andere Besatzungsmitglieder dabei, das 8,8 cm Deckgeschütz zu pflegen. Aus dieser Position am Serohr machte Garms bei schwerer See einmalige Aufnahmen, die zeigen, wie die Brückenwache im Turm von schweren Brechern überrollt wird.

Photo 27

While Gerhard Garms has allowed himself to be hoisted up on a simple plank seat attached to the periscope, members of the crew service the 88-mm deck gun. From this position on the periscope, Garms took some unique photos in heavy seas, showing waves rolling over the bridge lookouts in the conning tower.

Bei Nebel und ruhiger Sicht wird am 16.9. der Versorgungsplatz erreicht, an dem bis 19.00 weitere neun Boote und um 21.20 Uhr die „Milchkuh“ U-461 (Stiebler) eintreffen. U-404 übernimmt von U-694 (Mumm) und U-92 (Öhlrich) Dieselerersatzteile und führt am 17. und 18.9. Reparaturarbeiten durch. Am 18.9. liefert U-411 nochmals Ersatzteile. Unterdessen werden die anderen Boote von U-461 betankt. An den Versorger wird am 19.9. der Matr.Gefr. Lautrich abgegeben und am 20.9.

On 13/9 there were more problems with the diesel motors. Depth charges and aerial bombs were heard in the early hours of the night of 14 September, therefore the convoy had to be close by. Continuous ASDIC and depth charges. Screw noises drew closer so, running silently, von Bülow moved away. Just before midnight the B.d.U called off the operation and ordered the U-boats to a supply point in BC 9355.



Foto/Photo 28

Foto 28

13. Oktober 1942 – U-404 läuft wohlbehalten wieder in St. Nazaire ein. Während Kriegsberichter Garms als zweiter von rechts mit seiner Ariflexkamera auf dem Achterdeck steht, kann man auf dem Wintergarten die Askania Z Kamera auf einem Stativ sehen. Am Turm flattern fünf Versenkungswimpel. Als zweiter von links ist Kommandant Kptlt. von Bülow zu erkennen.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 28

13 October 1942: U-404 returns safely to St. Nazaire. While war correspondent Garms is standing second from the right on the after deck with his Ariflex camera, the Askania Z can be seen on the Wintergarten platform on a tripod. Five sinking pennants flutter on the conning tower. Second from the left is commander Kptlt. von Bülow.

Library for Contemporary History

erfolgt dann die Betankung. Inzwischen ist auch der Diesel wieder klar. In diesen Tagen macht Kriegsberichter Garms die Masse seiner Außenaufnahmen von U-404, die wir in diesem Bericht zeigen.

Am Nachmittag des 20. September zieht U-404 mit klaren Dieselmotoren wieder alleine seiner Wege. Eine Überprüfung des Portugiesen „Alferrarede“ ergibt, daß er mit Zeitungspapier nach Porto läuft, so läßt von Bülow ihn ziehen.

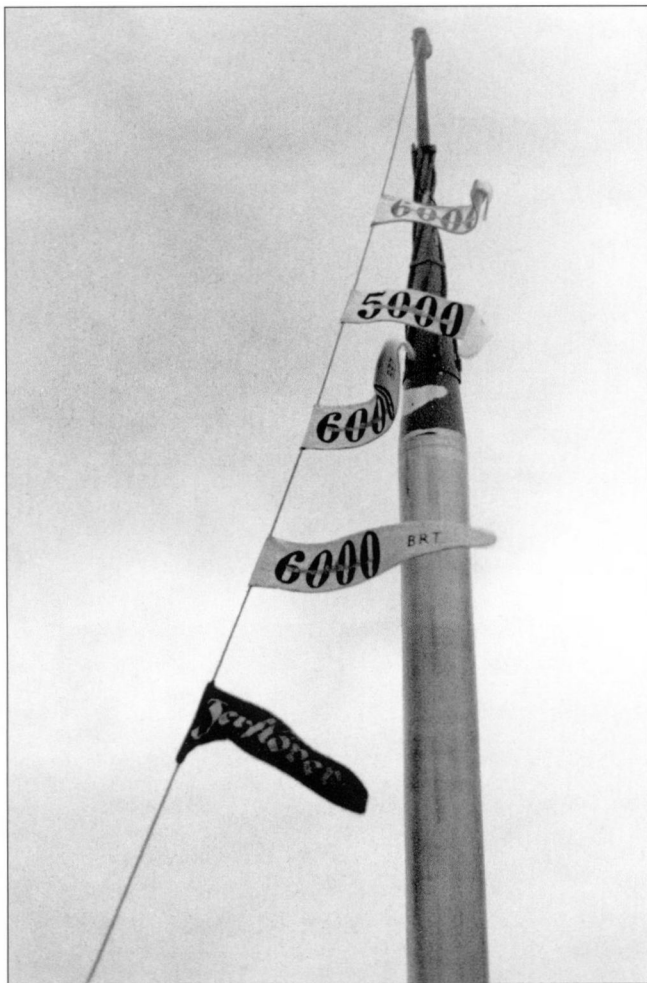
Am 21.9. besetzt die Gruppe „Vorwärts“ mit 7 Booten einen neuen Vorpostenstreifen in Pl.Q. BC. Nach zweitägigem Auf- und Abstehen wird ein FT-Spruch von U-380 empfangen, daß es den Geleitzug gesichtet hat. Es ist der Konvoi RB-1. Obwohl die Diesel trotz Reparatur schon wieder Probleme bereiten, nimmt U-404 Kurs auf die angegebene Position. Trotz mehrfacher Positionsmeldungen anderer Boote, findet von Bülow den Konvoi erst am Abend des 24.9. Am 25.9. um 0.45 Uhr taucht U-404 in der Nähe des Geleits auf. Es ist eine helle Mondnacht mit guter Sicht und mittlerer Dünung. Wenig später werden Steuerbord querab ein Zerstörer- und mehrere Dampferschatten gemeldet. Da es für einen Überwasserangriff zu hell ist, taucht von Bülow. Um 6.28 Uhr steht das Boot vor dem Geleit und läßt sich hineinsacken. Zwei Sicherungsfahrzeuge laufen laut Horchpeilung links und rechts vorbei, aber aufgrund einer breit auseinander gezogenen Dwarlinie des Konvois kommt danach nichts mehr. Mit nicht voll arbeitendem Diesel stößt von Bülow sofort nach, zumal U-595 immer noch Fühlung hält. Es ist 9.25 Uhr, als U-404 bei Tageslicht wieder Anschluß an den Geleitzug gewinnt. Das Boot taucht. Ein Zerstörer und ein Dampfer werden gesichtet. Wegen Nebelschwaden und hoher Dünung hat von Bülow aber durch das Sehrohr einen schlechten Überblick. Um sich ein klares Bild zu verschaffen, taucht er um 10.12 Uhr für eine Minute kurz auf. Direkt voraus liegt ein Dampfer. Wieder getaucht, ist die Sicht erneut schwierig. Offensichtlich handelt es sich um eine durch den Nebel versprengte Geleitzuggruppe, die durch den Zerstörer wieder eingesammelt wird.

On 15 September von Bülow transmitted a radio message. In addition to a request for spare parts, he added: "Thus far no opportunity for external shots for the propaganda company film." Until then, therefore, war correspondent Garms had only been able to take photos from the camera pod or inside the boat.

U-404 reached the supply point on 16. Sept. in fog and moderate visibility. Nine other boats arrived by 19:00 and at 21:20 the "Milk Cow" U-461 (Stiebler) also appeared. U-404 took aboard replacement parts for its diesel motors from U-694 (Mumm) and U-92 (Öblrich) and carried out repairs on the 17th and 18th. On 18/9 U-411 delivered additional spare parts. Meanwhile U-461 refueled the other boats. Matr.Gefr. Lautrich was transferred to the supply boat on 19/9 and refueling began on the 20th. By then the problem with the diesel motor had been corrected. It was during this interval that war correspondent Garms took the majority of his exterior shots of U-404, some of which accompany this article.

On the afternoon of 20 September, with diesel motors serviceable, U-404 went on its way alone. An inspection of the Portuguese "Alferrarede" revealed that it was carrying newsprint to Porto and it was allowed to proceed.

On 21/9 the "Forward Group", made up of seven U-boats, established a new picket line in grid square BC. After two days of searching the area, a signal was received from U-380 that it had sighted a convoy. It was convoy RB-1. Although its diesel engines were again causing problems, U-404 set course for the position given in the radio message. Despite repeated position reports from other boats, it was not until the evening of 24/9 that von Bülow located the convoy. U-404 surfaced near the convoy at 00:45. It was a bright moonlit night with good visibility and moderate swells. Soon afterwards lookouts reported sighting the outlines of a destroyer and a steamer to starboard abeam. As it was too light for



Foto/Photo 29

Foto 29

Das Foto zeigt nochmals die Versenkungswimpel am Sehrohr beim Einlaufen. Es ist zu erkennen, daß über der Tonnagezahl eine gelbe Schiffsilhouette gemalt oder gestickt wurde. Der Wimpel für den versenkten Zerstörer war rot. Letzterer war im übrigen das einzige Schiff, das auf dieser Feindfahrt tatsächlich versenkt wurde.

Photos 29

The photo provides another view of the sinking pennants on the periscope as the submarine enters barbor. Note that a yellow ship's silhouette has been painted or pasted over the tonnage number. The pennant for the sunken destroyer was red. It was in fact the only ship sunk by U-404 on this patrol.

Plötzlich liegt um 10.35 Uhr ein Zweischornstein-Zerstörer mit geringer Fahrt direkt voraus in geringer Schußentfernung. Von Bülow's Erfahrung sagt ihm, er muß sofort handeln. Nur eine Minute später macht er einen Torpedofächer aus Rohr I, II und IV aus einer Entfernung von 700 m los. Da das Boot auf 12 m eingependelt ist, um das Sehrohr angesichts der hohen Dünung überhaupt gebrauchen zu können, durchbricht es nach dem Fächer die Wasseroberfläche. Es kann aber sofort abgefangen werden. Nach 53 und 57 Sekunden erschüttern zwei Detonationen das Boot. Nachfolgend ist Brechen und Rauschen im ganzen Boot für jeden zu hören. Ein dritte Detonation ist nach 104 Sekunden zu hören und wird auf einem dahinterlaufenden Dampfer angenommen. Unmittelbar darauf nähern sich schnelle Schraubengeräusche. Um 10.45 Uhr erschüttern zwei gewaltige Detonationen das gesamte Boot. Starkes Rauschen und Brechen folgt. Ohne das Sehrohr nochmals auszufahren, läuft U-404 mit Schleichfahrt ab. Die Schraubengeräusche sacken achteraus. Kptlt. von Bülow geht davon aus, den Zerstörer sicher, und möglicherweise noch einen Dampfer versenkt zu haben. Tatsächlich hat von Bülow nur den Zerstörer „Veteran“ versenkt. Von zwei Torpedos getroffen, sinkt das Schiff so schnell, daß kein Mann der 158köpfigen Besatzung überlebt. Darüber hinaus kommen 78 Gerettete von zuvor versenkten Schiffen des RB-1 ums Leben.

Am 27.9. wird U-404 kurzzeitig der Gruppe „Luchs“ zugeteilt und ab 29. September 23.55 Uhr der Gruppe „Letzter Ritter“. Beide Vorpostenstreifen haben keine Geleitsicherung. Am 1.10. wird die Gruppe „Letzter Ritter“ per FTF-Spruch vom B.d.U. aufgelöst. Nachdem U-404 noch fünf Tage frei operiert hat, tritt es am 6. Oktober 1942 den Rückmarsch nach St. Nazaire an. Auf diesem wird am 8.10. nochmals ein Geleit gesichtet, aber wegen der großen Entfernung nicht angegriffen. Von Bülow meldet lediglich den Standort. Am 13. Oktober läuft U-404 mit fünf Versenkungswimpeln am Seerohr in St. Nazaire ein. Was keiner der Besatzung ahnt, tatsächlich sind nur drei Schiffe getroffen worden, von denen lediglich der Zerstörer „Veteran“ gesunken ist. Dönitz Funkspruch „Vorsicht mit der Tonnageschätzung besonders bei Nacht“ bewahrheitet sich. Zu oft ist der Wunsch Vater der Versenkungswimpel.

Sieben Tage später wird Kptlt. Otto von Bülow für seine Erfolge auf den zurückliegenden vier Feindfahrten das Ritterkreuz verliehen.

a surface attack, von Bülow submerged. By 06:28 the submarine was in front of the convoy and von Bülow held position and allowed it to overtake him. The hydrophone operators heard two escorts pass to the left and right, but because of the wide line-abreast formation of the convoy, no more followed. With his diesel motors producing less than full power, von Bülow immediately gave chase, especially since U-595 was still in contact. It was 09:25 when, in daylight, U-404 again caught up with the convoy. The U-boat submerged. A destroyer and a steamer were sighted, but patches of fog and heavy swells were hampering von Bülow's view through the periscope. To get a better view, at 10:12 he surfaced momentarily. A steamer was sighted directly ahead. Once submerged, von Bülow found that his view was still poor. The enemy ship was obviously one of several that had become separated in the fog and were now being rounded up by the destroyers.

Suddenly, at 10:35, von Bülow sighted a two-stack destroyer directly ahead at close firing range, moving at low speed. Bülow's experience told him that he had to act quickly. Just one minute later, he fired a spread of torpedoes from tubes I, II and IV from a range of 700 meters. As the boat was level at a depth of twelve meters to enable the periscope to be used in the heavy swells, after firing the spread it broke the surface. The crew was, however, able to immediately halt its ascent. After 53 and 57 seconds two detonations shook the boat. Afterwards, everyone in the submarine could hear breaking, rumbling sounds. A third explosion was heard after 104 seconds and was assumed to have been caused by a torpedo striking a steamer sailing behind the destroyer. Immediately afterwards high-speed screws were heard approaching. At 10:45 two tremendous explosions shook the entire boat. Loud sinking noises were heard. Without raising the periscope again, U-404 moved off silently. The propeller noises faded astern. Kptlt. von Bülow was certain he had sunk a destroyer and probably sunk a steamer. In fact von Bülow had sunk the destroyer „Veteran“. Struck by two torpedoes, the ship went down so quickly that none of its crew of 158 survived. Seventy-eight survivors of ships previously sunk from convoy RB-1 also lost their lives in the sinking.

On 27/9 U-404 was briefly assigned to „Lynx Group“ and at 23:55 hours on the 29th to the „Last Knight Group“. Neither picket line sighted a convoy. On 1/10 a radio signal from the B.d.U. disbanded the „Last Knight Group“. After operating independently for five days, on 6 October 1942 U-404 set course for St. Nazaire. On 8/10 another convoy was sighted, but the distance was great and it was not attacked. Von Bülow merely signaled its position. On 13 October U-404 sailed into St. Nazaire flying five sinking pennants from its periscope. What none of the crew suspected, however, was that just three ships had been hit, of which only the destroyer „Veteran“ had sunk. Dönitz's signal, „Be cautious when estimating tonnages, especially at night“, had turned out to be on the mark. Too often, sinking pennants were fathered by wishes.

Seven days later Kptlt. Otto von Bülow was awarded the Knight's Cross for his success during his last four patrols.



U-153 – mit der Streitaxt am Turm auf Feindfahrt

U-153 – Into Combat with a Battleaxe Emblem on its Conning Tower

Von der Masse der deutschen U-Boote sind aufgemalte Bootseembleme und abnehmbare Blechschilder mit Emblem bekannt. Daß es aber auch andere Varianten gab, zeigt ein bisher unbekanntes Abzeichen von U-153.

Nachgewiesen war bisher durch die Recherchen von Georg Högel, welche dieser in seinem Buch „Embleme, Wappen, Malings“ veröffentlichte, daß U-153 an der Stirnseite des Turms ein Wappen trug, auf dem ein goldener Wikingerbootstevan sowie eine Axt und ein Rundschild mit Edelweiß zu sehen waren. Auf dieses Emblem bezog man bis heute den für U-153 während des Krieges verwendeten Begriff „U-Axt“, der sich auch im Gästebuch der 4. U-Flottille (Stettin) findet. Dort steht darüber hinaus das zur Axt passende Motto des Bootes: „Frisch, fröhlich, drauf und immer gebackst*!“ Durch zwei neue Fotos läßt sich nun aber belegen, daß von dem Boot neben dem Wappen auch eine aus Metall gefertigte große Streitaxt seitlich am Boot unterhalb des Wellenbrechers geführt wurde.

Entsprechend dem Eintrag im Gästebuch der Ausbildungsflottille führte U-153 das Emblem und die Axt wahrscheinlich schon während der Frontausbildung in der Ostsee von Juli 1941 bis Mai 1942. Anschließend der 2. U-Flottille in Lorient angehörend, wurde das Boot bereits auf der 2. Feindfahrt versenkt. Zu dieser Unternehmung lief U-153 am 6. Juni 1942 aus. Operationsgebiet war der westliche Atlantik und die Karibik. Nach drei Versenkungserfolgen wurde das Boot von Korv.Kpt. Reichmann am 12. Juli in der Karibik vor Colon/Panama, nach einem mißglückten Angriff auf einen Netzleger, von dem amerikanischen U-Jäger PC 458 gesichtet, unter Wasser gedrückt und verfolgt. In der Folge beteiligten sich an der Jagd auch Flugzeuge der US-Army (59. Squadron). Letztlich wendete sich das Blatt aber erst durch den von den Flugzeugen herbeigerufenen Zerstörer „USS Landsdowne“ zu Ungunsten von U-153. Er ortete und versenkte U-153. Kein Mann der Besatzung von „U-Axt“ überlebte.

Sammlung Richter (Foto 31)

In most cases, U-boat emblems were painted on the conning tower or removable metal shields. The previously unknown emblem of U-153 proves that there were variations, however.



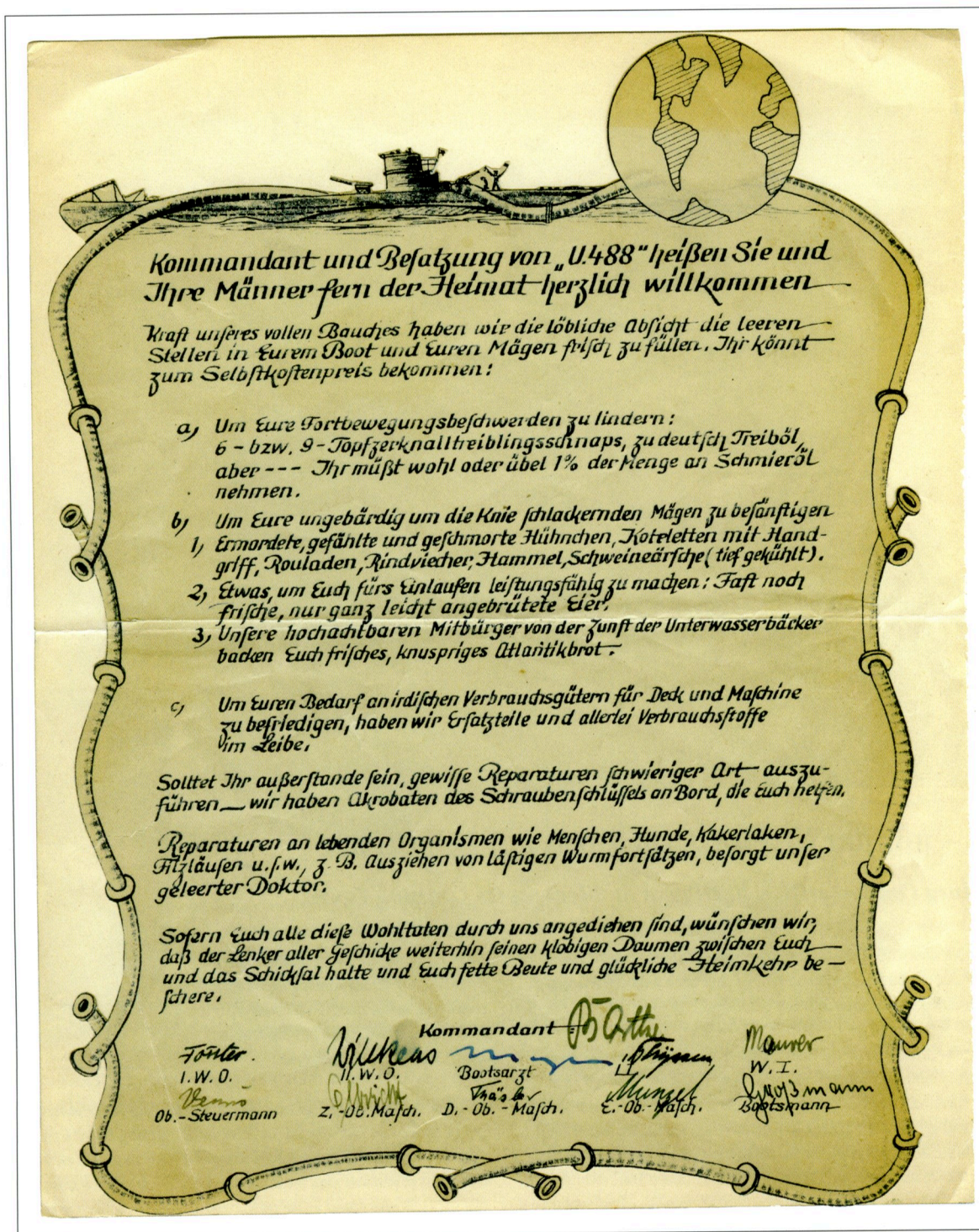
Research by Georg Högel for his book „Embleme, Wappen, Malings“ revealed that U-153 carried an emblem on the front of its conning tower which consisted of a golden Viking ship prow plus a axe and shield with flower. Even today, the emblem is associated with the name „U-Axt“ (U-Axe), which was used during the war and was also found in the guest book of the 4th Submarine Flotilla (Stettin). The latter also contains a motto which suited the boats axe emblem: „Bright, cheerful, at them and strike hard!“. Thanks to two recently-discovered photos, we can now prove that, in addition to the emblem, there was also a large metal battleaxe on the side of the boat beneath the wave deflector.

According to an entry in the training flotilla's guest book, U-153 probably already wore the emblem and the battleaxe during pre-operational training in the Baltic from July 1941 to May 1942. Subsequently attached to the 2nd Submarine Flotilla in Lorient, the submarine was sunk during its second patrol. U-153 departed on this patrol on 6 June 1942, and its area of operations was the Western Atlantic and the Caribbean. After sinking three ships, on 12 July Korv.Kpt. Reichmann's boat was sighted by the American sub-chaser PC 458 off Colon, Panama following a failed attack on a net layer. The U-boat was forced to submerge. Aircraft of the US Army (59th Squadron) joined the hunt. Ultimately, however, it was the destroyer „USS Landsdowne“, which had been called in by the aircraft to help, that sealed the U-boat's fate. He located U-153 and sank her. None of the crew of the „U-Axt“ survived.

Richter Collection (Photo 31)

Graphic: © Copyright Claes Sundin

* gebackst = zuschlagen



Foto/Photo 31

Die Versorgungsurkunde von U-488

U-488's Supply Certificate

Die Besatzungen der „Milchkühe“ fühlten sich in jeder Hinsicht oft als Retter der Kameraden auf den Frontbooten. Die Versorger hatten all das an Bord, was auf den „Kunden“ oft fehlte wie Treibstoff, Frischwasser, Ersatzteile, frisches Brot, Obst und Gemüse oder einen Arzt. So wundert es nicht, daß die Versorgung seitens der „Milchkühe“ regelrecht zelebriert wurden, sie fühlten sich zweifelsohne als etwas Besonderes. Die hier abgedruckte Versorgungsurkunde von U-488 dokumentiert dies sehr eindrücklich. Das Boot gehörte zu vier später gebauten Versorgern des Typs XIV. Unter Oblt.z.S. Erwin Bartke absolvierte es 1943 zwei sehr erfolgreiche Unternehmungen von 54 und 97 Tagen. Am 26.4.1944 wurde U-488 unter Oblt.z.S. Studt versenkt. Von den Unterzeichnern waren Obersteuermann Venus und Obermaschinist Olbricht Träger des Deutschen Kreuz in Gold.

Sammlung Huss

The crews of the „Milk Cows“ often felt that they were the saviors of their comrades in the frontline boats. The supply ships carried everything their „customers“ might need, such as fuel, fresh water, spare parts, fresh bread, fruit and vegetables, or a doctor. It is no wonder, therefore, that the supply missions by the „Milk Cows“ were literally celebrated. They undoubtedly felt that they were something special. The supply certificate from U-488 reproduced here documents this quite impressively. The boat was one of four Type XIV supply submarines built later in the war. In 1943 it completed two very successful operations under Oblt.z.S. Erwin Bartke which lasted 54 and 97 days. U-488 was sunk on 26/4/1944 while under the command of Oblt.z.S. Studt. Of the signatories, Obersteuermann Venus and Obermaschinist Olbricht were wearers of the German Cross in Gold.

Huss Collection



Foto/Photo 32

Die vergessenen Negativfilme – die einzigen Fotos von U-215

The Forgotten Negatives – The Only Photos of U-215

von Axel Urbanke

In der Geschichte ist es nicht selten der Zufall, der Licht in bis dahin „dunkle Ecken“ bringt. Unerwartet auftauchende schriftliche Aufzeichnungen, Karten, Zeichnungen oder Fotos sind daher das Salz in der Suppe der Historiker und Enthusiasten. Von einem solchen Fall wollen wir nachfolgend berichten.

1992 entdeckt die in Heikendorf an der Ostsee lebende Pensionswirtin Leni Voß beim Aufräumen in ihrem Schreibtisch drei Negativfilme in Aluminium-Filmdosen. Die Filme führen Frau Voß in ihren Erinnerungen 50 Jahre zurück, in den Sommer 1942. Damals war sie als junge Bademeisterin am Strand. In den ersten warmen Tagen dieses Frühsommers lernte sie dort den genauso jungen U-Bootfahrer Hans Maier kennen. Er gehörte als Maschinenmaat zur Besatzung von U-215, einem VII D Minenleger. Das Boot war am 22. November 1941 in Kiel in Dienst gestellt worden und lag im Mai 1942 noch zur Ausbildung in Kiel. Die Freundschaft zwischen Leni Voß und Hans Maier hatte gerade erst begonnen, da erhielt das Boot im Juni 1942 den Befehl zur Feindfahrt. Der Auslaufbefehl kam so überraschend, daß Hans Maier beim Abschied von Leni Voß dort drei unentwickelte Negativfilme hinterlegte, um sie nach der Feindfahrt zum Fotografen zu bringen.

Am 9. Juni 1942 lief U-215 unter dem Kommando von Kptlt. Fritz Höckner von Kiel zur 1. Feindfahrt aus. Als Operationsgebiet war dem Boot der Westatlantik sowie die ameri-

In history, it is often by chance that light is shone into dark corners. Records, maps, drawings or photos that appear unexpectedly are the salt in the soup of the historian and enthusiast. The following article describes one such case.

In 1992 Leni Voß, the owner of a small hotel in Heikendorf on the Baltic, discovered three rolls of undeveloped film in aluminum film containers in a desk while house cleaning. The rolls of film took Frau Voß back fifty years, to 1942. Back then she was a young beach attendant. During the first warm days of early summer, she met the equally young Hans Maier, a submariner. A machinist's mate, he was part of the crew of U-215, a Type VII D minelayer. The boat had been commissioned at Kiel on 22 November 1941 and in May 1942 it was still based in Kiel for training. The friendship between Leni Voß and Hans Maier had just begun when, in June 1942, the submarine was ordered to sea. The orders to sail came so unexpectedly that when they said goodbye, Hans Maier gave her three exposed rolls of film, planning to have them developed when he returned. Under Kptlt. Fritz Höckner, the U-215 sailed from Kiel on 9 June 1942. Its assigned area of operations was the Western Atlantic and the east coast of the United States. The submarine passed through the Kattegat and Skagerrak around Great Britain and headed west. Two weeks later Hans Maier's boat was east of Boston. During the night of 3 July, U-215 spotted an eastbound convoy running with

Foto 32

U-215 während einer Erprobungsfahrt in der Ostsee. Das Boot gehörte während dieser Zeit der 5. U-Flottille in Kiel an. Rechts im Bild der Schacht zum Ein- und Ausfahren des Peilrahmens. Die Aufnahme entstand im Frühjahr 1942.

Photo 32

U-215 during a test cruise in the Baltic Sea. At that time the boat was attached to the 5th Submarine Flotilla in Kiel. On the right of the photo is the shaft for retracting and extending the DF loop. The photo was taken in the spring of 1942.



Foto 33

Ober-Masch. Hans Maier im Turm von U-215. Der damals 23jährige machte einmalige Aufnahmen von dem Minenleger und hinterlegte die belichteten aber noch nicht entwickelten Filme vor der 1. Feindfahrt bei seiner Bekannten Leni Voß.

Photo 33

Ober-Masch. Hans Maier in U-215's conning tower. The 23-year-old took unique photos of the minelayer and left the undeveloped rolls of film in the keeping of his friend Leni Voß when the submarine sailed on its first patrol.

Foto 34

Der LI von U-215 Kptlt. Ing. Hans Schmidt auf dem Wintergarten des Bootes. Auf dem Achterdeck sind die Minenschächte und deren Abdeckkappen ausgezeichnet zu erkennen. Schmidt war Jahrgang 1907 und mit 34 Jahren neben dem Obersteuermann das älteste Besatzungsmitglied. Soweit bekannt, hatte Schmidt zuvor keine Feindfahrten auf anderen Booten absolviert und verfügte somit über keine Front-erfahrung. Beachte die von Schmidt getragene ungewöhnliche Lederkombi sowie die beschädigten, bzw. fehlenden Abdeckungen der Minenschächte.

Photo 34

U-215's LI, Kptlt. Ing. Hans Schmidt, on the submarine's Wintergarten flak platform. The mine shafts on the afterdeck and their covers are clearly visible. Schmidt was born in 1907, and at 34 was the oldest member of the crew next to the senior belmsman. As far as is known, Schmidt had never completed a patrol in another boat and thus had no operational experience. Note his unusual leather suit, and the damaged or rather missing covers of the mine shafts.

Foto/Photo 33

Foto/Photo 34





Foto 35

Kommandant Kptlt. Fritz Höckner im Turm von U-215. Der aus Berlin stammende Höckner war bis zum März 1941 Chef der 5. Minensuch-Flottille gewesen. Anschließend hatte er sich zur U-Bootwaffe gemeldet und war zum Kommandanten ausgebildet worden. Im November 1941 übernahm er in Kiel das neu gebaute U-215. Es verwundert, daß ein derart unerfahrener Kommandant das Kommando über einen der wenigen VII D Minenleger erhielt, zumal sein LI Kptlt. Ing. Schmidt, hier rechts zu sehen, ebenfalls ohne Einsatzerfahrung war.

Photo 35

Commander Kptlt. Fritz Höckner in U-215's conning tower. A native of Berlin, Höckner had been commander of the 5th Minesweeper Flotilla until March 1941. He subsequently volunteered to serve in the submarine arm and was trained as a boat commander. In November 1941 he took over the newly-built U-215 at Kiel. It is surprising that such an inexperienced captain was given command of one of the few Type VII D minelayers, especially as Kptlt. Ing. Schmidt, his LI seen here on the right, also had no operational experience.

kanische Ostküste zugewiesen worden. Durch das Kattegatt und den Skagerrak ging es um England herum Richtung Westen. Gute zwei Wochen später stand das Boot mit Hans Maier östlich Boston. In der Nacht des 3. Juli machte U-215 einen beleuchtet fahrenden Geleitzug aus, bei dem es sich um den ostlaufenden Konvoi BX-27 handelte. Eines der in diesem Geleitzug laufenden Schiffe war der 7.191 BRT große amerikanische Frachtdampfer „Alexander Macomb“. Das Schiff befand sich auf seiner Jungfernfahrt und war mit 9.000 Tonnen Militärgütern für Rußland beladen, die es nach Archangelsk befördern sollte. Aufgrund dichten Nebels und der damit verbundenen Gefahr, andere Konvoischiffe zu rammen, fiel die „Alexander Macomb“ in dieser Nacht zurück und verlor den Anschluß an das Geleit. Der Kommandant Carl Monsen Froislandas entschied sich, einen Zickzack-Kurs zu laufen und hoffte, bei Tageslicht wieder Anschluß an den Konvoi zu bekommen. Tatsächlich kam dieser im Laufe des Vormittags in Sicht. Die „Alexander Macomb“ war gegen 12.30 Uhr gerade im Begriff, Anschluß an eine Gruppe von sieben Schiffen und einem Sicherungsfahrzeug zu gewinnen, als es von einem Torpedo von U-215 getroffen wurde. Der Frachter stand sofort in Flammen. Da es neben Flugzeugen und Panzern auch Explosivstoffe geladen hatte, verließ die 33 köpfige Mannschaft und das 25 Mann zählende Wachkommando sofort das Schiff.

Die Freude auf U-215 über den Erfolg dürfte nur kurz gewährt haben, denn unmittelbar darauf wurde das Boot durch den U-Jäger „HMS Le Tiger“ geortet und mit

lights on. It was convoy BX-27. One of the ships in the convoy was the American freighter „Alexander Macomb“ of 7.191 GRT. The ship was on its maiden voyage and was bound for Arkhangelsk, carrying 9,000 tons of military equipment for Russia. Because of heavy fog and the resulting danger of collision with other vessels in the convoy, during the night the „Alexander Macomb“ fell back and lost contact with the convoy. Captain Carl Monsen Froislandas decided to sail a zigzag course and hoped to regain contact with the convoy after daybreak. The next morning the convoy was in fact sighted. The „Alexander Macomb“ was in the process of joining a group of seven ships and an escort when she was struck by a torpedo from U-215. The ship immediately burst into flames. As the ship's cargo included explosives in addition to tanks and aircraft, the crew of 33 and the 25-man guard detachment immediately left the vessel.

Aboard U-215, the crew's joy over their success must have been short-lived, for immediately after the „Alexander Macomb“ went down, the boat was located by the sub chaser „HMS Le Tiger“ and depth charged. Despite all efforts, the U-215 was unable to elude its pursuer. Salvo after salvo of depth charges was dropped, finally bringing about its end. At about 13:00 hours the „HMS Le Tigre“ reported that it had sunk an enemy submarine at 41°48' N / 66°38' W. U-215's entire crew went down with the ship. And so on that day Hans Maier went to his death in the North Atlantic.



Foto/Photo 36

Foto 36

Noch einmal ein schöner Blick vom Wintergarten auf das Achterdeck von U-215 mit den Minenschächten. Bemerkenswert sind die mit Löchern versehenen Abdeckungen der Minenschächte. Diese Form der Abdeckbleche ist sonst von keinem anderen Minenleger bekannt.

Photo 36

Another excellent view from the Wintergarten platform of U-215's afterdeck with mine shafts. Note the wholes in the mine shaft covers: Such covers were not knowingly used on other Minelayers.



Foto/Photo 37

Foto 37

Auch dieses Foto entstand im Frühjahr 1942 in der Ostsee. Es zeigt im Vordergrund v.l.n.r.: II. WO Lt.z.S. Eugen Rottmann, I. WO Lt.z.S. Erhard Döge und den LI Kptlt. Ing. Hans Schmidt. Im Hintergrund rechts ist erneut Hans Maier zu sehen, mit dessen Fotoapparat die Aufnahmen gemacht wurden. In der Mitte hinten ist der III. WO und Obersteuermann StOStrm. Gustav Brandt zu sehen. Bei dem Ausguck links im Bild ist am Schiffchen das Bootselement zu erkennen, bei dem es sich um eine Ratte handelt.

Alle Fotos U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 37

This photo was also taken in the Baltic in the spring of 1942. In the foreground, from left to right: II. WO Lt.z.S. Eugen Rottmann, I. WO Lt.z.S. Erhard Döge and LI Kptlt. Ing. Hans Schmidt. In the right background is Hans Maier, whose camera was used to take these photos. The III. WO and Obersteuermann StOStrm. Gustav Brandt may be seen in the rear center. The boat's emblem, in the form of a rat, may be seen on the cap of the lookout on the left of the photo.

All photos U-Boot Museum Cuxhaven

Wasserbomben belegt. U-215 gelang es trotz aller Versuche nicht, seinem Verfolger zu entkommen. Immer neue Wasserbombenserien gingen auf das Boot nieder und brachten schließlich sein Ende. Auf 41°48' N / 66°38' W meldete „HMS Le Tiger“ gegen 13 Uhr die Versenkung des U-Bootes. Kein Mann der Besatzung von U-215 überlebte den Untergang. So fand auch Hans Maier an diesem Tag im Nordatlantik den Tod.

Von all dem erfuhr Leni Voß in Heikendorf nichts. Sie stellte nur fest, daß es von Hans Maier keine Nachricht mehr gab. Der junge U-Bootfahrer war wie vom Erdboden verschluckt. Erst nach Kriegsende konnte sie in Erfahrung bringen, daß U-215 versenkt und Hans Maier gefallen war. Das Leben von Leni Voß ging weiter und die Zeit verstrich. Die Filme in der Schreibtischschublade gerieten in Vergessenheit – bis 1992. In diesem Jahr stieß Leni Voß wieder auf die Aluminiumdosen und erinnerte sich. Sie übergab die Filme daraufhin an Peter Josteit, ein ehemaliges Besatzungsmitglied von U-2511, den sie kannte. Josteit ließ die Filme entwickeln und zum Vorschein kamen einmalige Aufnahmen der Ausbildungsfahrten von U-215 in der Ostsee. Die Bilder sind aufgrund der Tatsache, daß das Boot von seiner 1. Feindfahrt nicht zurückkehrte, einzigartige Fotodokumente. Durch Kontakte zu der Witwe des Kommandanten, die auf den Aufnahmen ihren gefallenen Ehemann Kptlt. Höckner erkannte, wurde nochmals bestätigt, daß es sich auf den Fotos tatsächlich um U-215 handelt. So tauchten 50 Jahre nach ihrer Entstehung Fotos von U-215 auf, die diesen seltenen Minenleger endlich im Bild zeigten.

In Heikendorf, Leni Voß learned nothing of this. All she knew was that she never heard from Hans Maier again. It was as if the earth had swallowed him up. Only after the war ended did she learn that U-215 had been sunk and Hans Maier killed. Leni Voß' life went on and time passed. The films in the desk drawer were forgotten - until 1992. That year Leni Voß came across the aluminum containers again and remembered. She gave the films to Peter Josteit, a former member of U-2511's crew, whom she knew. Josteit had the film developed, and what he discovered were unique images of U-215 during training voyages in the Baltic Sea. Because the boat failed to return from its first operational patrol, these photos are priceless photographic documents. Contact with the widow of the commander, who recognized her husband in the photos, confirmed that the submarine in the pictures was in fact U-215. And so photos of the U-215 appeared fifty years after they were taken, photos which depict this rare mine-laying U-boat.



Foto/Photo 38

„U-178“ mit Rädern!

„U-178“ with Wheels!

Als Kapitän z.S. Hans Ibbeken am 14. Februar 1942 bei der Deschimag AG Weser in Bremen das IX D 2 Boot U-178 in Dienst stellte, hielt die Werft für den Kommandanten ein besonderes Geschenk bereits. Diesmal gab es kein Zigarettentui mit Gravur oder eine besondere Uhr, sondern ein Geschenk, für das der Kommandant bereits deutlich zu alt war. Da man auf der Werft wusste, daß Ibbeken einen 5jährigen Sohn hatte, baute man dort U-178 ein zweites Mal, nun jedoch auf Rädern als Tretauto-Boot. Als Ibbeken, der zuvor Kommandeur der 1. U-Boot Lehrdivision in Pillau gewesen war, dort mit U-178 im Rahmen der Ausbildung bei der AGRU-Front einlief, staunte der mit seiner Mutter nach wie vor hier wohnende Sohn Dirk nicht schlecht. So etwas hatte er sich natürlich immer erträumt. An Deck des „großen“ Bootes durfte er das „kleine“ Boot erstmals untersuchen und eine Sitzprobe vornehmen.

Als die Familie Anfang 1943 dann von Pillau nach Flensburg-Mürwik umzog, weil Ibbeken dort Kommandeur der Torpedo-Schule I geworden war, befand sich das Tretauto-Boot natürlich im Umzugsgepäck. Dirk machte in Flensburg mit dem „Boot“ fortan regelmäßig die Ziegeleistraße unsicher, in der die Ibbekens nun wohnten. So auch am Sonntag, dem 13. Mai 1945. Inzwischen hatte die Wehrmacht kapituliert und der Krieg war vorüber. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte man in Kiel aber noch

When Kapitän z.S. Hans Ibbeken commissioned the Type IX D 2 submarine U-178 at the Deschimag AG Weser in Bremen on 14 February 1942, the shipyard had a special gift for the captain. This time it was no engraved cigarette case or a special watch, rather a gift for which the commander was already too old. As the people at the shipyard knew that Ibbeken had a young son, they built U-178 a second time, this time with wheels as a pedal car boat. When Ibbeken, who had previously been commander of the 1st Submarine Training Division in Pillau, arrived there in U-178 during AGRU Front training, his son Dirk, who was still living there with his mother, was overjoyed. Of course he had never dreamt of such a gift. On the deck of the “big boat” he got to examine the “little boat” and try it out for the first time.

Ibbeken was subsequently named commander of Torpedo School I, and at the beginning of 1943 he and his family moved from Pillau to Flensburg-Mürwik. Of course the pedal car boat went with them. Dirk regularly made the street where they lived unsafe in his “boat”. Such was the case on 13 May 1945. By then the Wehrmacht had surrendered and the war was over. No Allied troops had yet been seen in Flensburg, but on that day little Dirk Ibbeken on his U-178 pedal car suddenly found himself facing British tanks, which turned onto the street.

Foto 38

Kpt.z.S. Hans Ibbeken kehrt am 10. Januar 1943 nach 125 Tagen auf See mit U-178 von dessen 1. Feindfahrt zurück. Der Einlaufhafen war Bordeaux und U-178 damit das erste Boot, welches in den neuen Stützpunkt einlief. Für Ibbeken blieb es die einzige Feindfahrt während des Krieges. Er war mit über 40 Jahren der älteste U-Boot Kommandant des Zweiten Weltkrieges.

Photo 38

Kpt.z.S. Hans Ibbeken brought U-178 home from its first patrol on 10 January 1943 after 125 days at sea. Its destination port was Bordeaux, and U-178 was thus the first U-boat to arrive at the new base. This was Ibbeken's sole submarine patrol of the war. At more than forty years of age, he was the oldest submarine commander of the Second World War.



Foto/Photo 39

keinen alliierten Soldaten gesehen. Doch an diesem Tag sah sich der kleine Dirk Ibbeken auf seinem U-178-Tretauto plötzlich britischen Panzern gegenüber, die in die Straße einbogen. Die Eltern schafften es gerade noch, Sohn und U-Boot von der Straße zu holen, bevor die britischen Soldaten diese als „Geheimwaffe“ ansprachen.

His parents retrieved son and U-boat from the street before the British soldiers mistook it for a secret weapon.

The boat survived the postwar years and the rebuilding. Then, sometime in the 1970s, the end came. During housecleaning it was put out with the trash and taken away, never to be seen again.

Das Boot blieb auch in der Folge erhalten. Es überstand die Nachkriegsjahre und den Wiederaufbau. Doch irgendwann in den 70er Jahren schlug auch diesem „Boot“ die letzte Stunde. Eines Tages wurde es beim Aufräumen zum Sperrmüll an die Straße gestellt und verschwand von dort auf Nimmerwiedersehen.

Foto/Photo 40

Foto 39 + 40

Kpt.z.S. Hans Ibbeken präsentiert seinem Sohn Dirk an Bord von U-178 die Miniaturausgabe des Bootes in Form eines Tretautos. Das Foto entstand im Frühjahr 1942 in Pillau/Ostpreußen. Beachte am Turm von U-178 das schwarze UAK-Abzeichen. Foto 41 zeigt den „stolzten Kommandanten“ der Tretautoversion von U-178, Dirk Ibbeken, im Turm.

Fotos Ibbeken

Photos 39 + 40

On board U-178, Kpt.z.S. Hans Ibbeken presents his son Dirk with a miniature version of the boat in the shape of a pedal car. The photo was taken at Pillau, East Prussia in the spring of 1942. Note the black UAK emblem on U-178's conning tower. Photo 41 shows Dirk Ibbeken, the proud "commander" of the pedal car version of U-178, in the conning tower.

All photo Ibbeken





Nach einem langen Tag!

Hochbetrieb in der Hafeneinfahrt einer Ausbildungsflottille im Spätsommer 1943 an der Ostsee. Nach einem langen Tag stehen die Boote am Abend sozusagen Schlange, um einzulaufen. Beeindruckend ist aber nicht nur das im Bild festgehaltene Einlaufszenario, sondern auch die Vielfalt der Boote und die auf dem Foto erkennbaren seltenen Details.

Eine wirkliche Besonderheit stellt das im Vordergrund laufende Boot dar. Es handelt sich dabei um einen Minenleger vom Typ X B. Es ist das erste uns bekannte Foto, auf dem ein Boot dieses Typs mit doppeltem Wintergarten zu sehen ist. Auf jeder dieser Plattformen ist ein 2 cm Geschütz montiert. Auf dem Achterdeck verfügt das Boot darüber hinaus über ein 3,7 cm Geschütz, das durch den dicht heranreichenden zweiten Wintergarten schon schwierig zu bedienen ist. Hochinteressant ist ferner die Decksverbreiterung im Bereich des 10,5 cm Geschützes, wie sie bisher von Minenlegern dieses Typs nicht bekannt ist. Gut erkennbar sind ferner die für X B Boote typischen druckfesten Transportbehälter, mit denen die Minenschächte vom Turm nach achtern überbaut sind.

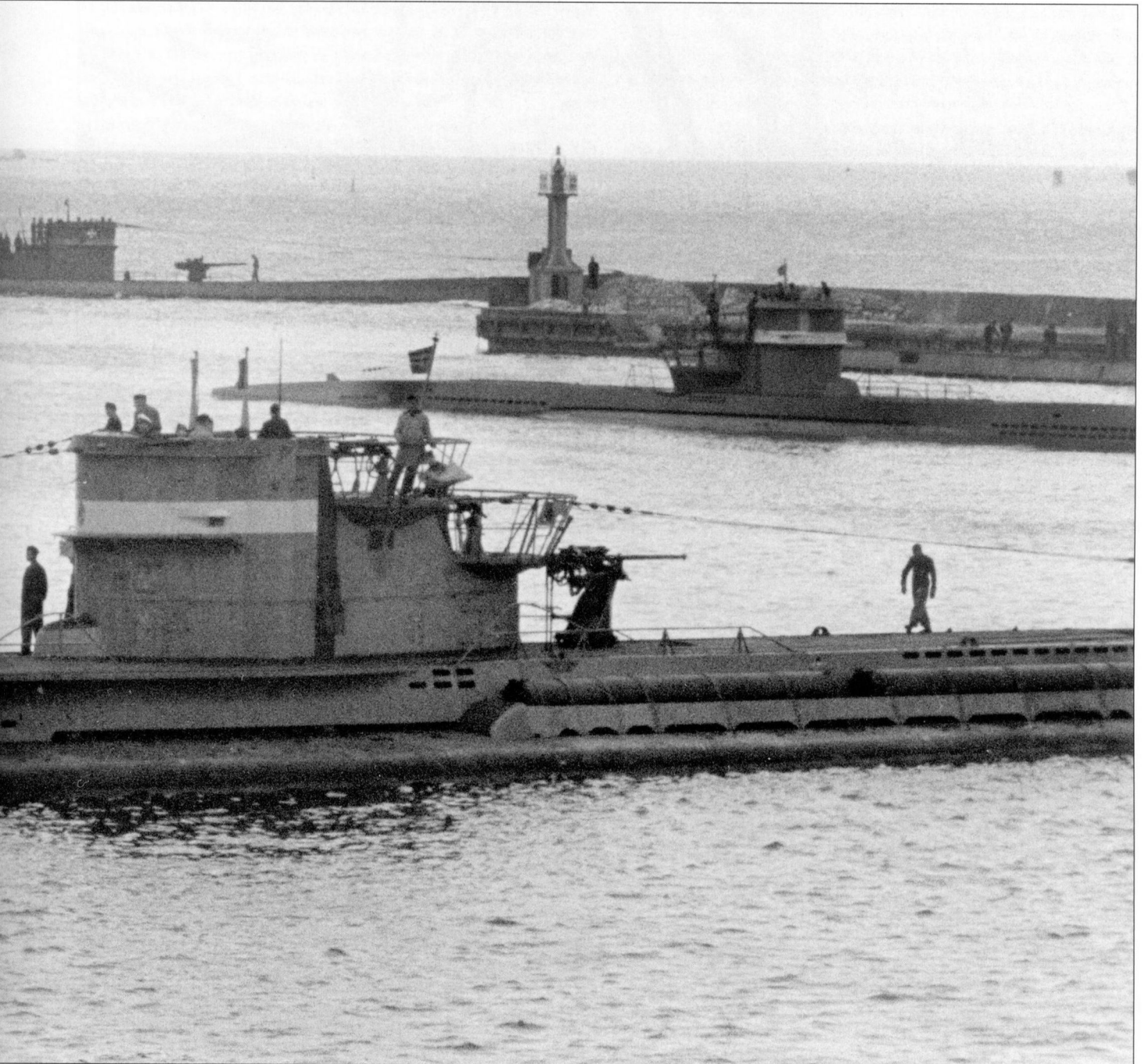
Rechts vom Turm des Minenlegers ist ein VII C Boot zu erkennen. Ein weiteres VIIer Boot ist ganz hinten querliegend sichtbar. Beide Boote verfügen über kein

Deckgeschütz mehr. Zwischen den beiden VIIer Booten sind zwei Typ XI Boote erkennbar, jeweils mit Deckgeschütz. Bei dem rechten der beiden handelt es sich wahrscheinlich um ein Fernkampfboot vom Typ XI D. Dieses Boot hat am Fuß des Turms keine Kompaßnase mehr, sondern verfügt bereits über die freistehende, verkleinerte Verkleidung des Askania-Magnetkompasses. Alle Boote weisen im übrigen doppelte Wintergärten auf.

Zusammen mit dem am Horizont wartenden und dem am rechten Bildrand zu sehenden Boot, sind auf dem Foto sieben U-Boote beim Einlaufen zu sehen.

Die einzelnen Boote zu identifizieren, ist nahezu unmöglich. Lediglich bei dem Minenleger ist eine Annäherung möglich. Da bekannt ist, daß die Aufnahme 1943 von dem Kriegsberichter Hubmann gemacht wurde, kann es sich nur um U-219 (Korv.Kpt. Burghagen) oder U-233 (Kptlt. Steen) handeln. Nur diese X B Boote befanden sich zu dieser Zeit zur Ausbildung in der Ostsee.

bpk Hubmann



Foto/Photo 41

After a Long Day!

Feverish activity at the entrance to a harbor used by a training flotilla in the Baltic Sea in the late summer of 1943. After a long day the boats are, so to speak, lined up to enter port. Not only is the entrance scenario captured in the photo impressive, but so is the diversity of the submarines and the unusual details that can be seen. The submarine sailing in the foreground, a Type XB minelayer, is a real rarity. It is the first photo we have seen of a boat of this type with twin Wintergarten platforms. A 20-mm anti-aircraft gun is mounted on each platform. There is also a 37-mm gun mounted on the afterdeck which, because of its proximity to the second Wintergarten, must have been difficult to serve. Also of great interest is the widening of the deck in the area of the 105-mm gun, something not previously seen on a minelayer of this type. Also clearly visible in the photo is the pressure-tight transport container fitted over the mine shafts from the conning tower aft.

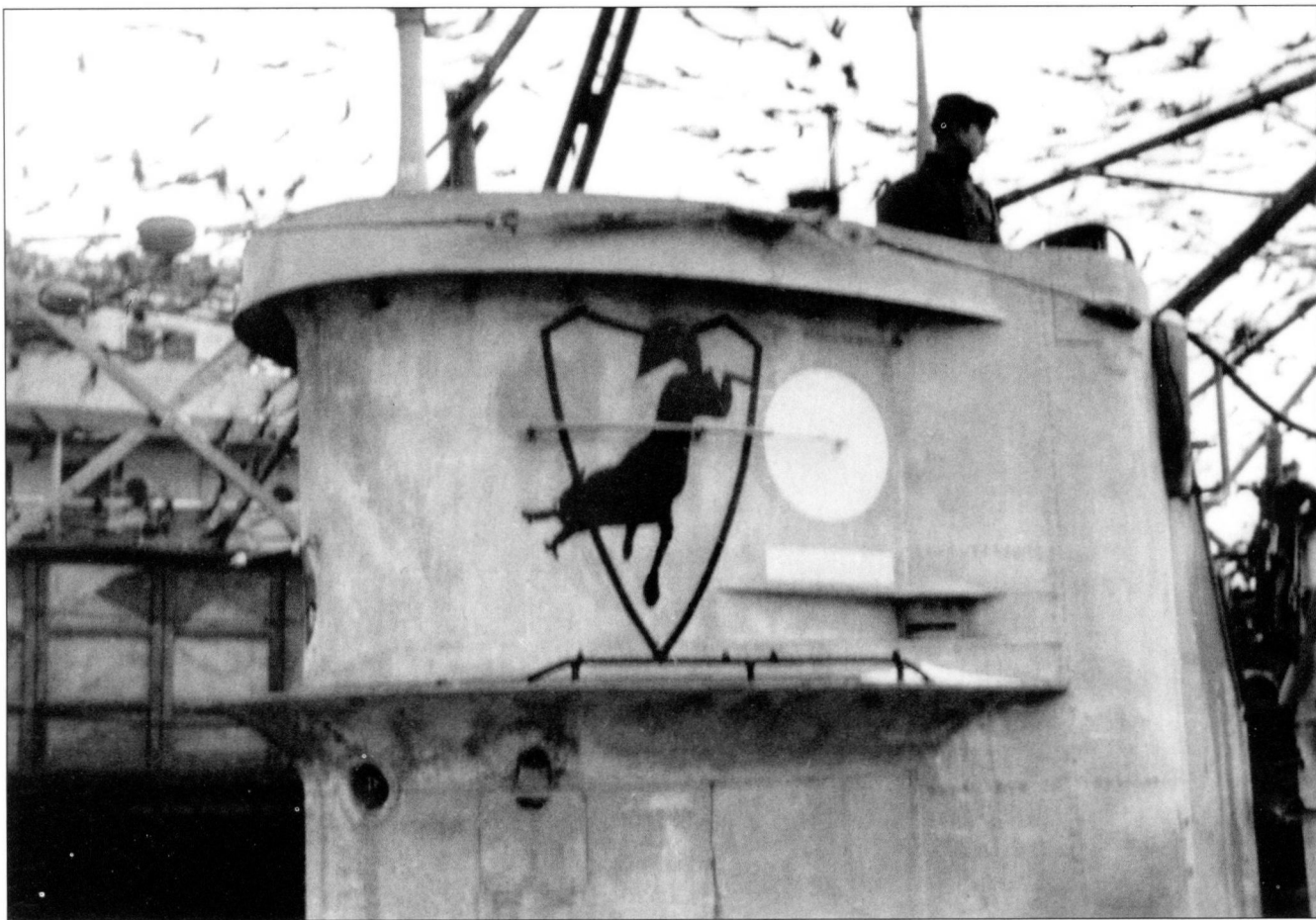
A Type VII C boat can be seen to the right of the minelayer's conning tower. Far to the rear, sitting transversely, is another Type VII submarine. The deck gun has been removed from both boats. Between the two Type VIIs are two Type XI boats, each with a deck gun. The submarine on the right is probably a Type XI D long-range attack boat. The compass housing at the base of the conning tower has

been removed, and in its place there is a smaller, freestanding housing for the Askania magnetic compass. In addition, all of the submarines have the twin Wintergarten platforms.

Counting the boat waiting on the horizon and the one on the right of the photo, there are seven U-boats putting into port.

Identifying the submarines is almost impossible. Only in the case of the minelayer is it possible to speculate. As the photo was taken by war correspondent Hubmann in 1943, it could only have been U-219 (Korv.Kpt. Burghagen) or U-233 (Kptlt. Steen). These were the only XB boats training in the Baltic at that time.

bpk Hubmann



Foto/Photo 42

Beisetzung von Bord des Gegners

Burial at Sea on an Enemy Ship

von Axel Urbanke

Sieht man sich die Erfolge aller während des Zweiten Weltkrieges eingesetzten deutschen U-Boote an, ist festzustellen, daß von den ca. 1.200 Booten ca. 75% nie ein gegnerisches Schiff versenkt oder torpediert haben. Eine Tatsache, der sich die wenigsten Interessierten bewußt sind angesichts der vielen Berichte über erfolgreiche Geleitzugschlachten im Atlantik. Fakt ist somit, es gab eine geringe Anzahl erfolgreicher und viele glücklose Kommandanten. Zu letzteren zählte Oblt.z.S. Heinz Rahe mit U-257. Das Schicksal dieses Bootes soll nachfolgend geschildert werden.

Am 14. Januar 1942 wird U-257 unter Oblt.z.S. Rahe in Bremen in Dienst gestellt. Heinz Rahe hat zuvor im Sommer 1941 zwei Feindfahrten als Wachoffizier auf U-73 von Kptlt. Rosenbaum absolviert, auf denen das Boot aber erfolglos bleibt. Nach einem Kommandanten-Lehrgang erhält Rahe nun sein eigenes Boot. Nach der mehrmonatigen Erprobung und Ausbildung in der Ostsee läuft U-257 am 15. September 1942 von Kiel zur 1. Feindfahrt aus. Über Bergen/Norwegen geht es in den Atlantik. Am 18. Oktober macht das Boot dann ohne einen Versenkungswinkel am Seehorizont in La Pallice, dem Stützpunkt der 3. U-Flottille, fest. Vom 22.12.1942 bis 12.2.1943 findet eine weitere erfolglose Feindfahrt im Nordatlantik statt. Die nächste Unternehmung vom 14. März bis 7. Mai 1943 verläuft ebenso glücklos. Immerhin bringt Rahe das Boot in diesem für die U-Bootwaffe „schwarzen Monat“ heil nach Hause, obwohl U-257 am 2. und 3. Mai aus der Luft angegriffen wird. Die 4. Feindfahrt beginnt, wie die vorherige geendet hat. Bereits zwei Tage nach dem Auslaufen wird U-257 am

On examining the results achieved by German submarines during the Second World War, one realizes that of the approximately 1,200 boats roughly 75% never sank or torpedoed an enemy ship. Given the numerous accounts of successful convoy battles in the Atlantic, only a very few people are aware of this fact. The fact is that there were very few successful commanders and very many luckless ones. Among the latter was Oblt.z.S. Heinz Rahe, commander of U-257. The fate of this U-boat is described in detail in the following article.

U-257 was commissioned by Oblt.z.S. Rahe at Bremen on 14 January 1942. In the summer of 1941, Rahe had completed two patrols as watch officer on U-73 under Kptlt. Rosenbaum. No ships were sunk on either patrol. After completing a submarine commander's course, Rahe was given his own boat. After several months of trials and training in the Baltic, on 15 September 1942 U-257 left Kiel on its first patrol. Rahe took the boat to Bergen and from there into the Atlantic. On 18 October it tied up at La Pallice, base of the 3rd Submarine Flotilla, without a single sinking pennant on its periscope. Another unsuccessful North Atlantic patrol followed from 22/12/1942 to 12/2/1943. U-257's next operation, from 14 March to 7 May 1943, was equally unproductive. At least Rahe was able to bring his U-boat home safely during that "Black Month" for the submarine arm, although U-257 was attacked by enemy aircraft on the 2nd and 3rd of May. The next patrol began the way the last had ended. On 14 June, two days after sailing,

Foto 42

U-257 während der Zeit beim U-Boots-Abnahme-Kommando in der Ostsee im Januar 1942. Am Turm ist neben dem UAK-Abzeichen das Boots-Emblem zu sehen. Letzteres wurde lt. Verhörprotokollen auf der letzten Feindfahrt 1944 nicht mehr geführt.

Photo 42

U-257 during trials in the Baltic with the U-Boat Acceptance Detachment in January 1942. On the conning tower are the UAK emblem and the ship's emblem. According to interrogation transcripts, the latter was not present during the boat's final patrol in 1944.

14. Juni mehrfach unerwartet von alliierten Flugzeugen angegriffen und dabei schwer beschädigt. Trotzdem setzt Rahe die Unternehmung fort. Am 16. Juni wehrt das Boot zwei Flugzeugangriffe mit Flakwaffen ab. Dreizehn Wochen später kehrt es aus dem Einsatzgebiet vor Freetown nach Frankreich zurück, wiederum ohne Versenkungserfolg. Das Boot läuft diesmal in Lorient ein.

In Lorient erhält U-257 einen zweiten „Wintergarten“ mit einer 3,7 cm Flak, um die Abwehrbewaffnung gegen Luftangriffe zu erhöhen. Auf dem oberen „Wintergarten“ werden aus demselben Grund zwei 2 cm Zwillingsgeschütze montiert. Mitte November 1943 verlegt U-257 nach St. Nazaire zur 6. U-Flottille. Nachdem die Besatzung noch zünftig Sylvester gefeiert hat, legt das Boot dort am 2. Januar 1944 zu seiner 5. Feindfahrt ab. Erneut steuert der inzwischen zum Kapitänleutnant beförderte Rahe den Nordatlantik an. Getaucht passiert das Boot die Biskaya. Am 20. Januar sichtet die Brückenwache einen Geleitzug. Rahe versucht, das Boot vorzusetzen, kommt aber nicht heran. Ab Anfang Februar wird U-257 als Wetterboot eingesetzt. Der Angriff auf eine am 12. Februar zufällig gesichtete Fregatte mißglückt, da es nicht gelingt, das Boot in Schußposition zu bringen.

Am 23. Februar befindet sich U-257 nördlich der Azoren aufgetaucht auf dem Rückmarsch Richtung Frankreich. Rahe glaubt sich in Sicherheit vor gegnerischen Sicherungskräften, da er die Konvoibewegungen weiter nördlich vermutet. Die Besatzung ist daher völlig überrascht, als das „Naxos“-Gerät gegen 23.00 Uhr plötzlich eine Radar-Warnung gibt. Bereits kurz nach dem Alarmtauchen werden Schraubengeräusche gemeldet. Um 1.00 Uhr erfolgt dann der erwartete erste Waboangriff. U-257 ist von den Fregatten „HMS Nene“ und „HMCS Waskesiu“ geortet worden, die zur Sicherung des Geleitzuges SC-153 gehören. Die Bewacher lassen U-257 nun nicht mehr aus ihrem Zangengriff. Nach der ersten Waboserie befiehlt Kptlt. Heinz Rahe tiefer zu gehen. Um 2.00 Uhr erfolgt der nächste Waboangriff. Erneut liegen die Wasserbomben nahe am Boot, wodurch der Tiefenmesser beschädigt wird. Doch dann wandern die Schraubengeräusche plötzlich aus. Einige Minuten später entscheidet sich Rahe aufzutauchen, doch bevor es dazu kommt, wird U-257 erneut geortet. Um 6.00 Uhr liegt eine Wasserbombenserie sehr dicht am Boot, das von

U-257 was attacked by Allied aircraft several times without warning. The boat sustained serious damage, but Rahe continued the patrol. On 16 June the boat fought off several air attacks with its anti-aircraft guns. Thirteen weeks later it returned to France from its area of operations off Freetown, once again without having sunk any enemy ships. This time the U-boat sailed into Lorient.

In Lorient U-257 was fitted with a second „Wintergarten“ with a 37-mm anti-aircraft gun to improve its ability to defend against air attack. Two 20-mm twin guns were mounted on the upper „Wintergarten“ for the same reason. In mid-November U-257 joined the 6th Submarine Flotilla at St. Nazaire. After a raucous New Year's Eve celebration, on 2 January 1944 the boat left on its fifth patrol. Rahe, since promoted to Kapitänleutnant, again steered the boat into the North Atlantic. U-257 crossed the Bay of Biscay under water. On 20 January the bridge lookouts spotted a convoy. Rahe tried to position the boat in front of the convoy but was unable to close. From the beginning of February U-257 was employed as a weather ship. A frigate was sighted on 12 February, however Rahe was unable to bring the boat into firing position.

On 23 February U-257 was on the surface north of the Azores, heading back towards France. Rahe thought he was safe from enemy escort vessels, as he believed the convoy to be farther to the north. The crew was completely surprised, therefore, when at 23:00 the „Naxos“ device suddenly gave a radar warning. The submarine crash-dived and almost immediately screw noises were heard. The anticipated first salvo of depth charges followed at 01:00. U-257 had been located by the frigates „HMS Nene“ and „HMCS Waskesiu“, part of the escort force attached to convoy SC-153. The escorts grimly continued their pursuit. After the first salvo of depth charges, Kptlt. Rahe ordered the boat to go deeper. The next depth charge attack followed at 02:00. Once again the depth charges went off near the submarine, and the depth gauge was damaged. But then the screw noises suddenly moved off. Several minutes later Rahe decided to surface, but before he could, the enemy found U-257 again. At 06:00 the boat was rattled by a salvo of depth charges exploding close by. The diesel engines were damaged



Foto/Photo 43

Foto 43

Am 24. Februar 1944 ortet hier zu sehende kanadische Fregatte „HMCS Waskesiu“ zusammen mit der britischen Fregatte „HMS Nene“ U-257 und zwangen das Boot nach einer mehrstündigen Wasserbombenverfolgung zum Auftauchen. Nachdem der Großteil der U-Boot-Besatzung das unter Beschuß liegende U-Boot verlassen hatte, versenkte der Kommandant das Boot mit einigen Männern selber.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 43

On 24 February 1944 the Canadian frigate „HMCS Waskesiu“ (seen here) and the British frigate „HMS Nene“ located U-257 and, after several hours of depth charge attacks, forced her to surface. After most of the crew had abandoned the submarine under fire, the captain and several men scuttled the boat.

Library of Contemporary History



Foto/Photo 44

Foto 44

Beisetzung des an Bord der „HMCS Outremont“ verstorbenen Besatzungsmitglieds von U-257. Vor der angetretenen Besatzung spricht Wachoffizier Lt.z.S. Waldemar Nickel ein paar Abschiedsworte. Leider ließ sich bisher nicht ermitteln, um wen es sich bei dem Verstorbenen gehandelt hat.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 44

Burial of the U-257 crewmember who died aboard the "HMCS Outremont". Watch officer Lt.z.S. Waldemar Nickel spoke a few words of farewell. Unfortunately, it has not been possible to discover the name of the man who died.

U-Boot Museum Cuxhaven

den Explosionen schwer erschüttert wird. Die Dieselmachine wird beschädigt und durch die undicht gewordenen Außenbordventile dringt Wasser in die Zentrale ein. In dieser Situation faßt der Kommandant nach siebenstündiger Verfolgung den Entschluß aufzutauchen.

Als U-257 in der Morgendämmerung des 24. Februar 1944 die Wasseroberfläche durchbricht, liegt es sofort im konzentrierten Feuer der beiden Fregatten. Überall schlagen Treffer ins Boot ein. Rahe befiehlt „Alle Mann von Bord“. Das Ruder liegt mittschiffs und die Diesel laufen volle Kraft voraus, als die Besatzungsmitglieder das Boot über die dem Feuer abgewandte Seite verlassen. Überall in der eiskalten See treiben die Männer, viele von ihnen sind durch den Beschuß verwundet. Den Kommandanten sehen Besatzungsangehörige das letzte Mal, als er den im Wasser Treibenden vom Turm aus seine Schwimmweste und sein Schlauchboot zuwirft. Wenig später versenken die an Bord gebliebenen Männer das Boot selber. Auf 47° 19' N / 26° 00' W verschwindet U-257 für immer von der Wasseroberfläche, ohne jemals einen Torpedo im Einsatz abgefeuert zu haben. Die beiden alliierten Fregatten retten insgesamt 20 Besatzungsmitglieder, darunter nur einen Offizier. Es ist der 20jährige Wachoffizier Lt.z.S. Waldemar Nickel, der erst kurz vor Beginn der letzten Unternehmung an Bord gekommen ist. 30 Männer sterben in der See oder gehen mit dem Boot unter.

Die von den Fregatten „HMS Nene“ und „HMCS Waskesiu“ geretteten Männer werden unmittelbar darauf an die kanadische Fregatte „HMCS Outremont“ übergeben. Dort an Bord stirbt noch ein Besatzungsmitglied, so daß sich die Zahl der Überlebenden auf 19 verringert. Der Verstorbene wird wenig später vor den angetretenen Kameraden der See übergeben.

Der B.d.U. hat am 22. Februar eine letzte Wettermeldung von U-257 aus 48°N / 24°W empfangen. Danach bleibt es im Äther ruhig. Mit Wirkung vom 5.3. erhält das Boot am 15. März 1944 „ein x“.

and a leaking outboard valve allowed water to begin entering the control room. In this situation, having been under pursuit for seven hours, the commander decided to surface.

When U-257 broke the surface at dawn on 24 February 1944, it immediately came under concentrated gunfire from the two frigates. Numerous hits were scored all over the boat. Rahe gave the order to abandon ship. The rudder lay amidships and the diesels were running at full power when the crew abandoned ship over the side away from the enemy fire. The men drifted in the icy water, several of them wounded. The commander was last seen in the conning tower, tossing his life jacket and life raft to the men in the water. Soon afterwards the men left on the boat scuttled her. U-257 went under for the last time at 47° 19' N / 26° 00' W, having never fired a torpedo. The two Allied frigates rescued twenty members of the submarine's crew, including a single officer. He was the twenty-year-old watch officer, Lt.z.S. Waldemar Nickel, who had joined the ship's crew just prior to its final operation. Thirty men died in the sea or went down with the submarine. The men picked up by the "HMS Nene" and the "HMCS Waskesiu" were immediately transferred to the Canadian frigate "HMCS Outremont". One member of the crew died there, reducing the number of survivors to 19. The man was later buried at sea as his comrades looked on.

The BdU had received a final weather report from U-257 from position 48°N / 24°W on 22 February. After that the airwaves were quiet. Effective 5 March the submarine was given an X.



Foto/Photo 45

Foto 45

Die kanadische Fregatte „HMCS Outremont“ übernahm die Überlebenden von U-257 und brachte sie nach England, wo sie in Gefangenschaft kamen.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 45

The Canadian frigate "HMCS Outremont" took aboard the survivors from U-257 and delivered them to England, where they became prisoners of war.

Library of Contemporary History

Foto 46

Ein weiteres Foto von der Beisetzung des verstorbenen Besatzungsmitglieds von U-257 an Bord der „HMCS Outremont“ kurz nach der Versenkung des Bootes. Beachte, daß dabei an Bord des Gegners sogar der deutsche Gruß mit erhobenem Arm entboten wurde.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 46

Another photo of the burial at sea of the U-257 crewman who died on board the "HMCS Outremont" shortly after the U-boat went down. Note that the raised-arm German salute was offered even on board the enemy vessel.

U-Boot Museum Cuxhaven



Foto/Photo 46



Foto/Photo 47

„Milchkuh“ längsseits querab!

„Milk Cow“ Alongside!

Die deutschen U-Tanker verlängerten durch die Versorgung mit Brennstoff, Proviant und Ersatzteilen nicht nur die Einsatzdauer der Frontboote, sondern ein Treffen mit den Versorgern war für die Besatzungen der lange in See stehenden Boote auch immer eine Abwechslung der besonderen Art. Man sah andere Gesichter, hörte die letzten Neuigkeiten aus dem Stützpunkt und hatte die Gelegenheit, sich medizinisch versorgen zu lassen.

Im Jahr 1942 waren Treffen mit den „Milchkühen“ in abgelegenen Seegebieten wie bei den Bermudas, Azoren und den Kapverdischen Inseln oder dort, wo die alliierte Luftüberwachung Lücken aufwies, ein weitestgehend ungefährliches Beieinanderliegen. Mit der Schließung der Überwachungslücken im Mittelatlantik und der Entschlüsselung der Funksprüche, in denen die Versorgungstreffpunkte genannt wurden, änderte sich die Situation 1943 vollständig. Nun drohte überall und jederzeit höchste Gefahr und alles mußte in größter Eile geschehen. Es blieb nur wenig Zeit für jene Dinge, die bisher diese Treffen ausgemacht hatten. Waren Versorgungsgüter bisher fast immer mit dem Drei-Meter-Schlauchboot im Pendelbetrieb vom Versorger hinübergeschafft worden, sah man von dieser Methode jetzt oft ab. Bei schlechtem Wetter, das für Versorgungen inzwischen bevorzugt wurde, war der Schlauchbooteinsatz zu gefährlich oder zu langsam. Deshalb ging man zur Übergabe mittels einer Art Hosenboje über. Dabei wurde mit der Leinenpistole zunächst eine dünne Leine von einem Boot zum anderen geschossen, mit der ein Joltau herübergeholt werden konnte. Mit dem Joltau wurde dann das Führungstau hinüber gezogen und oberhalb des Joltaus befestigt. Nun konnte mit dem Joltau die „Hosenboje“ hin und her gezogen werden. Die Boote lagen dabei gestoppt parallel zueinander und etwa 50-100 m auseinander. Auf diesem Wege konnten in einer Stunde leicht 4-5 Ladungen je 100-150 Kilo ausgetauscht werden. Unsere Fotoserie zeigt, wie so ein Austausch am 26. April 1942 zwischen U-571 (KpIt. Möhlmann) und der „Milchkuh“ U-459 von KpIt. Wilamowitz-Möllendorf stattfindet. In diesem Fall schickt U-571 etwas zum Versorger hinüber. U-571 war zuvor von U-459 mit 20 m³ Treibstoff versorgt worden. U-459 befand sich auf seiner 1. Feindfahrt und stand seit Ende März in See. Das anhaltend schlechte Wetter in dieser Zeit hat starke Verwitterungsspuren am Turm hinterlassen

Bundesarchiv Bild 101 II/ MW / 18, 21, 23, 25 und 27

By supplying fuel, provisions and spare parts, the German submarine tankers extended the operational endurance of the attack boats. For the crews of boats in the middle of lengthy patrols, the arrival of a supply submarine was also a welcome diversion. It was a chance for the men to see different faces, hear the latest news from the base and obtain medical treatment if required.

In 1942, rendezvous with the „Milk Cows“ in remote seas such as those near Bermuda, the Azores and the Cape Verde Islands, where there were gaps in Allied air cover, were relatively safe. In 1943, however, the situation changed completely when the Allies closed the so-called „Atlantic gap“ and began decoding German signals identifying the supply rendezvous points. The U-boats were now subject to attack anywhere and anytime, and everything had to be rushed. There was now little time for the things that had previously been part of these meetings. Before, supplies had been shuttled across using three-meter inflatable boats, but now this method fell into disfavor. The use of inflatable boats was too slow or too dangerous in bad weather, the preferred conditions for a supply transfer. The crews therefore switched to a type of breeches buoy. A line-throwing gun was used to shoot a thin line from one boat to the other, and this was used to pull across a hauling line. A guide line was then pulled across with the hauling line and secured above it. The hauling line could then be used to pull the „breeches buoy“ back and forth. The two boats lay stopped, parallel to each other and 50-100 meters apart. Using this method, four to five loads of 100-150 kg each could easily be exchanged in an hour.

Our series of photos shows one such exchange between U-571 (KpIt. Möhlmann) and „Milk Cow“ U-459 (KpIt. Wilamowitz-Möllendorf) on 26 April 1942. In this case U-571 is sending something over to the supply boat. U-571 had previously received twenty cubic meters of fuel from U-459. The latter was on its first operation and had been at sea since the end of March. The persistent bad weather at that time had caused the finish on the conning tower to become worn.

Bundesarchiv Bild 101 II/ MW / 18, 21, 23, 25 und 27



Foto/Photo 48

Foto/Photo 49





Foto/Photo 50

Foto/Photo 51

