

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

EDITION
No 2
2007

deutsch-english

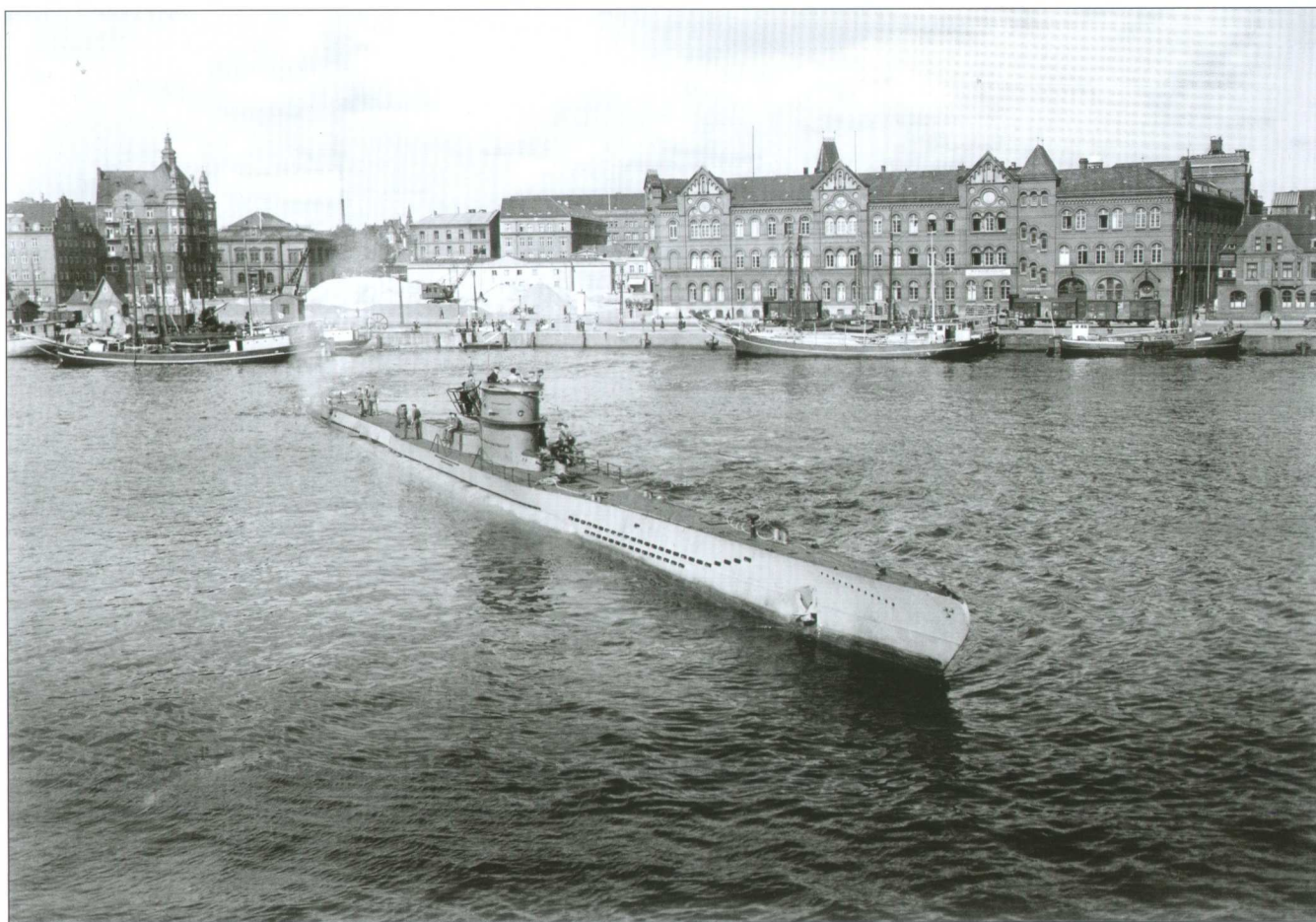
U-BOOT

IM FOCUS



LUFTFAHRTVERLAG
START

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



Foto/Photo 1

Foto/Photo 2

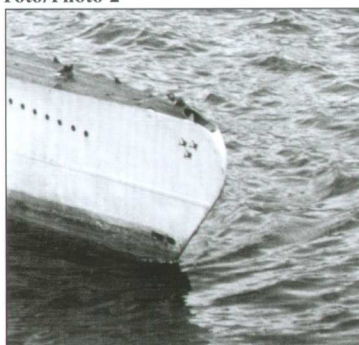


Foto 1 + 2

Eine schöne Panoramaaufnahme des U-Minenlegers U-218 im Kieler Hafen. Die Minenleger vom Typ VII D gehörten zu den seltensten Bootstypen der deutschen U-Bootwaffe. Nur sechs dieser Boote wurden von der Kieler Krupp-Germania Werft gebaut (U-213 bis U-218). Von diesen erlebte nur U-218 das Kriegsende.

Die Identifizierung des Bootes ist recht einfach über das Bootsemlen möglich. Entgegen der sonstigen Gepflogenheit bei der U-Bootwaffe, das Emblem am Turm zu führen, malte die Besatzung von U-218 ihr Emblem an der Bugspitze auf. Es handelt sich dabei um ein "Drei kleine Fische"-Emblem, bei dem es sich um das abgewandelte Staffellabzeichen der 2. Staffel der Küstenfliegergruppe 706 handelte. Dort wurden die Fische auf einem blauen Wappenschild an den Wasserflugzeugen geführt. Auf U-218 führte der erste Kommandant des Bootes, Kptlt. Richard Becker, das Emblem ein, da er bis zu seiner Rückversetzung zur U-Bootwaffe dem fliegenden Personal der 2./Kü.Fl.Gr. 706 angehört hatte. Kptlt. Becker wollte damit zum einen seine Verbundenheit zu dieser Staffel ausdrücken, zum anderen jenen Talisman weiterführen, der ihm bis dahin bei seinen Feindflügen Glück gebracht hatte.

Das Foto zeigt U-218 am 25.8.1942 beim Auslaufen zu einer Verlegungsfahrt nach Kristiansand / Norwegen, von wo aus das Boot am 28.8.1942 seine erste Feindfahrt antrat. Nach einem Monat auf See lief das Boot am 29.9.1942 in Brest, dem Stützpunkt des 9. U-Flottille ein.

Bemerkenswert ist, daß bei U-218 der vordere druckfeste Behälter für das Marcks-Rettungsfloß (backbord vor dem Geschütz) nicht eingebaut ist.

Photos 1 + 2

A lovely panoramic shot of the minelayer submarine U-218 in Kiel harbor. The Type VII D minelayer was one of the rarest types of boat used by the German submarine arm. Just six were built by Krupp's Germania Shipyard in Kiel (U-213 to U-218). Of these, only U-218 survived the war.

The boat's emblem makes identification of the submarine easy. Whereas it was customary in the submarine arm to paint emblems on the conning tower, the crew of U-218 placed theirs on the bow. The "Three Little Fish" emblem was derived from the unit emblem of the 2nd Staffel of Coastal Aviation Group 706. As applied to the unit's seaplanes, the emblem had the fish on a blue shield. The emblem was painted on the submarine by U-218's first captain, Kptlt. Richard Becker, who had served as an airman with 2./Kü.Fl.Gr. 706 before being transferred back to the submarine arm. Kptlt. Becker obviously intended the emblem to express his ties to the squadron, but perhaps he also wanted to retain the good luck charm that had seen him through his operational flights.

The photo shows U-218 on 25 Aug. 1942 leaving for Kristiansand, Norway, from where it began its first operational sortie on 28 August. On 29 September, after a month at sea, the submarine arrived in Brest, home of the 9th Submarine Flotilla.

It is noteworthy that the forward pressure-tight container for the Marcks rescue float (portside in front of the gun) is not present on the U-218.

IMPRESSUM

Herausgeber und Chefredakteur:

Axel Urbanke · Heckenkamp 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, Rimpar
Manfred Dörr, Grassellenbach
Andreas Dwulecki, Dörfles-Esbach
Markus Dyhr, Erfurt
Thomas Huss, Kiel
Wolfgang Ockert
Walter Storbeck, Hamburg

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Übersetzung:

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

Druck: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke · 2007

ISBN 978-3-9811042-5-7

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.

Umschlagsfoto

U-83 unter Oblt.z.S. Hans-Werner Kraus, während seiner 1. oder 2. Feindfahrt im Herbst 1941 im Nordatlantik. U-83 gehörte zu dieser Zeit zur 1. U-Flottille in Brest. Das Boot trägt am Turm einen interessanten Tarnanstrich, den es zumindest auch noch anfänglich im Mittelmeer trug, nachdem es ab Januar 1942 bei der dortigen 23. U-Flottille eingesetzt war.

Sammlung Huss

INHALT content

Seite/page

Minenleger / Minelayer	II
U-218, 1942	
Editorial / Leserforum	2
Editorial / Reader's forum	2/3
Typ I Boote / Type I boats	4
U-25, 1939 + 1940	
Typ VII A Boote / Type VII A boats	5
U-34	
Typ VII C Boote / Type VII C boats	6
U-553, 1941	6
VII C Boot-verstärkte Flakbewaffnung	7
U-588	8
VII C Schnorchelboot	9
VII C Schnorchelboot mit Emblem „Nachtgespenst“	
Typ IX Boote / Type IX boats	10
U-103	11
U-125, 1942	11
U-37, 1940	12
U-155	13
U-861	
Elektroboote / Electroboats	14
U-4701, 1945	15
U-2330, 1945	
Türme / Conning towers	
U-93 – Feindfahrten mit „Sonnenschein“ und „Teufel“	16-19
U-128 – „Hüähoh, Hüähoh alter Schimmel“	20/21
Boot im Focus / Boat in focus	
U-18 – das Schwarz-Meer-Boot mit dem Sowjetstern	22-26
Dokument / Document	
Die Schwimmurkunde mit dem U-Bootkriegsabzeichen	27
Farbfotos / Colour photos	
Januar 1942 – Gotenhafen-Oxhöft im Eis	28-32
Unbekannte Embleme / Unknown emblems	
Der „geschützte Hai“ von U-1192	33
Fotos mit Geschichte / Photos with a story	
Versenkt am Konvoi HX 228 – Das Schicksal von U-432 und U-444 im März 1943	34-37
Wimpel / Pennant	
Eine vergebene Chance – U-375 torpediert die „HMS Manxman“ im Dezember 1942	38-40
Porträt / Portrait	
Korvettenkapitän Helmut Rosenbaum, Kommandant U-2 und U-73	41-45
Szenerie / Scenery	
Vollkommene Tarnung	46/47
Ungewöhnliches / Unusual	
Sonnenlicht – Mangelware für U-Bootfahrer	48
Schicksal/U-Tanker / Fate/U-Tanker	III
Tod durch Rohrkrepiere (U-181)	III/IV
U-Tanker U-459	

Cover Photo

U-83, commanded by Oblt.z.S. Hans-Werner Kraus, in the North Atlantic during its first or second patrol in autumn 1941. At that time the U-83 was part of the 1st Submarine Flotilla in Brest. The boat wears an interesting camouflage scheme on its conning tower. This was retained, at least initially, after the boat was attached to the 23rd Submarine Flotilla in the Mediterranean in January 1942.

Huss collection

Liebe Leser,

mit etwas Verzögerung können wir Ihnen heute die Edition 2 von „U-Boot im Focus“ vorlegen. Technische Schwierigkeiten, die kurzfristig auftraten, sorgten dafür, daß wir die Bildbearbeitung für diese Ausgabe nicht in der gewohnten Schnelligkeit durchführen konnten. Wir bitten Sie, das verspätete Erscheinen zu entschuldigen.

Was uns sehr gefreut hat, waren die Reaktionen der Enthusiasten und Fachleute auf die Edition 1. Wir erhielten aus dem In- und Ausland durchweg positive Zuschriften, die uns vielfach aufmunterten, diese Reihe noch lange fortzuführen. Gleichzeitig bot uns eine Reihe von Sammlern Unterstützung an, da viele von Ihnen seit Jahren auf ein derartiges U-Bootheft gewartet hatten. All das haben wir uns natürlich sehr zu Herzen genommen und versucht, auch mit der Edition 2 wieder ein interessantes Heft zusammen zu stellen. Zu danken haben wir dabei wieder allen Freunden und Fachmitarbeitern, die erheblich dazu beigetragen haben, daß wir wieder eine bunte Themenmischung präsentieren können.

Interessiert haben wir beobachtet, wie die Altersstruktur unserer Leserschaft aussieht. Durch viele telefonische und schriftliche Kontakte war es wenigstens grob möglich, diese Struktur abzuschätzen. Demnach ist der Großteil unserer Leser zwischen Mitte dreißig und Mitte sechzig. Ältere und jüngere Leser stellen die Ausnahme dar. Vor allem der Anteil junger Leser ist bedauernswert gering. Wahrscheinlich ist das Interesse an maritimer Geschichte bei dieser Generation nicht geringer, nur fehlt es oft am Zugang zu der Materie und darüber hinaus steht Literatur jeder Art natürlich in Konkurrenz zum allgegenwärtigen „Computer“. Dabei gibt es doch kaum etwas spannenderes, als die Geschichte der Gegenwart, deren Personen, Dokumente und Schauplätze noch real „erlebbar“ sind. Ungewöhnlich oder vielleicht auch nicht, daß junge U-Bootfahrer an der Geschichte der U-Boote in der Kriegszeit nur gering interessiert sind. Wahrscheinlich steht bei diesen Männern die aktuelle Technik mehr im Vordergrund als die Historie alter Boote.

Denjenigen, die sich indes freuen abends eine interessante Lektüre zum Thema U-Bootgeschichte lesen zu können, wünschen ich auch mit diesem Heft wieder viel Freude.

Ihr Axel Urbanke
Herausgeber

Dear Readers,

somewhat belatedly we are now able to offer you Edition 2 of U-Boot im Focus. Temporary technical difficulties prevented us from preparing the photos for this edition with our customary speed. We hope that you will forgive its late appearance.

We were very pleased by the reaction of enthusiasts and professionals to Edition 1. We have received overwhelmingly positive correspondence from home and abroad, which has encouraged us to continue this potentially lengthy series. At the same time a number of collectors have come to our assistance, as many have been waiting for years for a publication dedicated to submarines like ours. Of course we have taken all this very much to heart and have tried to put together another interesting volume in Edition 2. Once again we must thank all our friends and expert contributors, whose efforts have helped us to once again present a wide variety of topics.

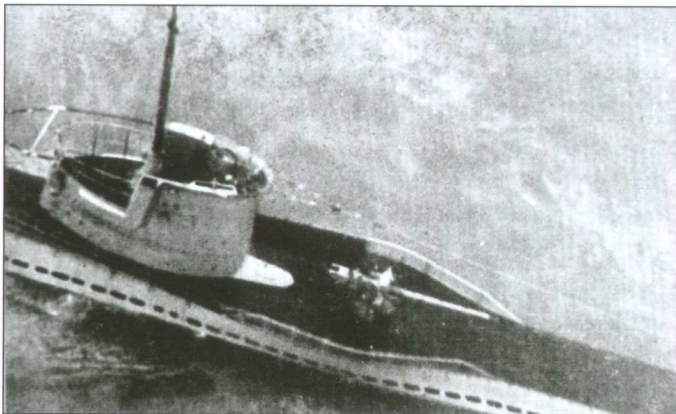
We have observed with interest the age breakdown of our readership. Telephone and mail contacts have enabled us to at least make a rough estimate of this. It reveals that the majority of our readers are between their mid-thirties and mid-sixties. Older and younger readers are the exception. The percentage of young readers in particular is regrettably low. This generation's interest in maritime history is probably no less, it is just that access to the material is often lacking. Of course nowadays literature of any kind is in competition with the omnipresent computer. There are, however, few things as gripping as contemporary history, whose personalities, documents and locations can still be "experienced". It is unusual, or perhaps also not, that current submariners exhibit little interest in the history of wartime U-boats. Perhaps the actual technology is of more interest to these men than the histories of old boats.

To those who do, however, enjoy a good read on the subject of U-boat history, we hope that this edition brings much enjoyment.

Axel Urbanke
Editor

LESERFORUM

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 1



Foto/Photo L1

Foto 2 + 3

Nach Erscheinen der Edition 1 erhielten wir von unserem Mitarbeiter Walter Storbeck noch ein Foto zu der Versenkung des VII A Bootes U-31 am 11. März 1940 durch einen britischen Bomber vor Wilhelmshaven. Die Aufnahme L 1 wurde im Moment des Überflugs der Blenheim der 82. Squadron aus dieser Maschine gemacht. Sie zeigt U-31 unmittelbar vor dem Einschlag der Bomben.

READERS' FORUM

Additions/Corrections to Edition 1

Photos 2 + 3

After the appearance of Edition 1 we received from our contributor Walter Storbeck another photo related to the sinking of the Type VII A boat U-31 by a British bomber off Wilhelmshaven on 11 March 1940. Photo L 1 was taken from the No. 82 Squadron Blenheim as it flew over the submarine. It shows U-31 immediately before the impact of the bombs.

U-177 – Farbfotos von der 2. Feindfahrt, Seite 22/23

Zum Foto 27 schrieb uns Dr. Detlef Köhler: „Die Ladung des Schiffes bestand aus Tee. Dieser wurde aufgefischt und in den kommenden Wochen durch die Besatzung von U-177 verbraucht.

Auf dem Bild sind zwei Herren zu sehen. Rechts sehen wir Kapitänleutnant Robert Gysae, links vermutlich den Sanitätsobermaat Helmke (Vorname?).“

[Einen Sanitätsobermaat Helmke konnten wir in der Besatzungsliste von U-177 nicht finden. Es ist lediglich ein Bootsmaat Willi Helm aufgeführt; die Redaktion]

Das „bunte Funkgerät“ von U-48, Seite 46/47

Aufgrund der Originalbeschriftung der Fotos waren wir uns bei diesen Aufnahmen eigentlich sicher, ein Funkgerät zu sehen. Tatsächlich handelt es sich bei dem bunt bemalten Gerät von U-48 aber um den Torpedorechner des Bootes. Für diesen Hinweis danken wir Jak P. Mallmann Showell.

Foto 58

Eine Vielzahl von Reaktionen rief das im Bildtext von Foto 58 erwähnte Außenklo an der Backbordreling von U-460 hervor. Viele jüngere Leser konnten sich nicht vorstellen, daß die Bedürfnisse hier im steifen Wind unter den Augen der Kameraden erledigt werden mußten. Für alte U-Bootfahrer war dies indes nichts Neues, auch wenn die Ausführung dieser wahrlich nicht stillen Örtchen variierte und längst nicht bei allen Booten Außenklos dieser Art montiert waren. Eine Anlage dieser Art im „Einsatz“ zeigt das Foto L 2, welches auf U-68 (Kptlt. Merten) entstand.

U-177 – Color Photos from Its Second Patrol, Pages 22-23

Concerning Photo 27 Dr. Detlef Köhler wrote: “The ship's cargo consisted of tea. Some of this was fished out of the water and consumed by the crew of U-177 in the following weeks.

Two officers may be seen in the photo. On the right is Kapitänleutnant Robert Gysae, left probably Sanitätsobermaat Helmke (first name?).”

[We were unable to find a Sanitätsobermaat Helmke in U-177's crew list. The closest is a Bootsmaat Willi Helm; the editors.]

U-48's Colorful Radio Equipment, Pages 46-47

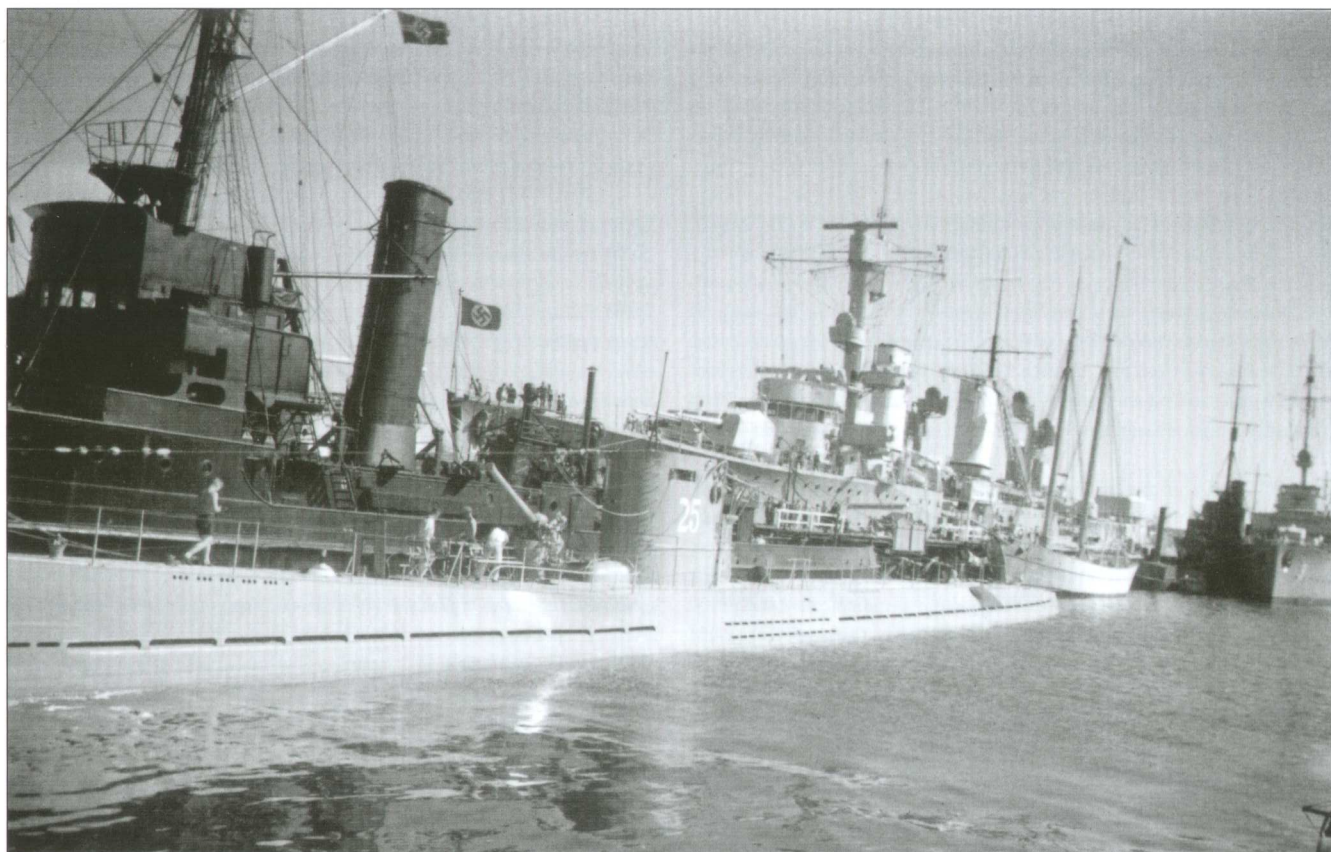
Because of the original caption on the photo, we were convinced that we were seeing a radio set. In fact the colorfully-painted device in U-48 was the boat's torpedo computer. We are grateful to Jak P. Mallmann Showell for pointing this out.

Photo 58

The outside toilet on U-460's portside railing mentioned in the caption accompanying Photo 58 elicited numerous responses. Many younger readers could not imagine that one had to relieve oneself in the stiff wind in full view of one's comrades. To veteran submariners this was nothing new, however, although the design of this truly public facility varied and many submarines did not have an outside toilet at all. Photo L 2, taken on U-68 commanded by Kptlt. Merten, shows one such installation “in action”.

Foto/Photo L2





Foto/Photo 3

Foto/Photo 4



Foto 3 + 4

Wenige Tage vor Kriegsausbruch liegt das Typ I Boot U-25 in einem makellosen hellgrauen Anstrich längsseits neben einem alten M-Boot, das noch aus dem Ersten Weltkrieg stammt. Im Hintergrund ist der leichte Kreuzer Karlsruhe zu sehen.

Foto 4 dürfte eine der letzten Torpedoübernahmen von U-25 zeigen und zwar vor dem Auslaufen zur letzten Feindfahrt am 1.8.1940. Es war die zweite Unternehmung unter Kptlt. Heinz Beduhn, der das erfolgreiche Boot von Victor Schütze übernommen hatte. Zwei Tage nach dem Auslaufen lief U-25 vermutlich auf eine Mine des Minenfeldes Nr. 7, das von brit. Zerstörern vor Terschelling gelegt worden war. Kein Besatzungsmitglied überlebte den Untergang. Beachte die ungewöhnlichen weißen Tarnsegmente an der Turmstirnwand sowie das „Glückspilze“-Emblem.

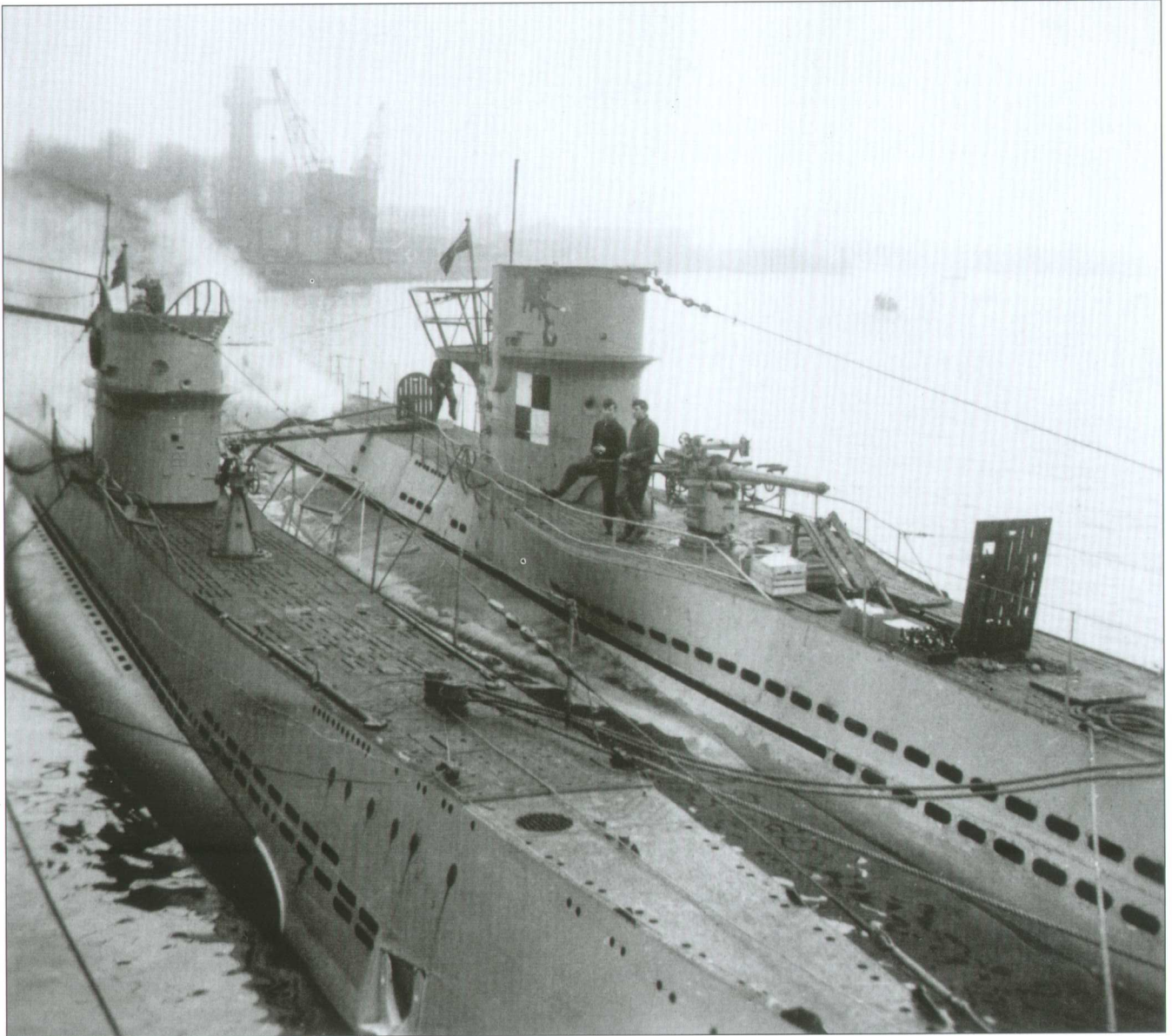
Bibliothek für Zeitgeschichte (Foto 4)

Photos 3 + 4

Here we see U-25, a Type I boat, alongside an old M-boat from the First World War. In this photo, taken a few days before the outbreak of war, U-25 wears an immaculate pale gray finish. Visible in the background is the light cruiser Karlsruhe.

Photo 4 must depict one of the last times U-25 took on torpedoes, prior to departing on its final patrol on 1 August 1940. It was the second patrol under Kptlt. Heinz Beduhn, who had taken over the successful boat from Victor Schütze. It is believed that U-25 struck a mine two days after leaving port, part of minefield no. 7 laid off Terschelling by British destroyers. None of the crew survived the sinking. Note the unusual white patches on the front of the conning tower and the "Lucky Fellows" emblem. [Glückspilze, literally "lucky mushrooms", translates as "lucky fellows", hence the depiction of mushrooms in the emblem: translator's note]

Bibliothek für Zeitgeschichte (Photo 4)



Foto/Photo 5

Foto 5

Obwohl es für die U-Boote im Schulbetrieb eigenständige Markierungen gab, finden sich an ehemaligen Kampfbooten, die zu Schulzwecken abgegeben worden waren, nicht selten auch noch Embleme aus der Einsatzzeit.

Auf unserem Foto liegt neben einem unbekannten Boot des Typs II D das ehemalige VII A Einsatzboot U-34. Dieses trägt neben seinem schwarz/weißen Schulbootsemlen auch noch das alte Einsatzemblem. Dabei handelt es sich um einen trompetenden Elefanten, der dem ersten Seelord Churchill auf den Kopf tritt. U-34 gehörte nach seiner sehr erfolgreichen Einsatzzeit, als Schulboot zuerst der 21. und dann bis zu seiner Außerdienststellung am 8. September 1943 der 24. U-Flottille an.

U-34 ist hier zur Übernahme neuer Schultorpedos vorbereitet, denn es ist nicht nur das Torpedoladefluk geöffnet, sondern auch die Laderutsche aufgestellt. Das Ladegeschirr im Turm fehlt indes noch. Die Qualmwolke im Hintergrund deutet darauf hin, daß bei einem der beiden Boote gerade der Dieselantrieb angelassen wurde. Der Aufnahmeort des Fotos ist unbekannt.

Photo 5

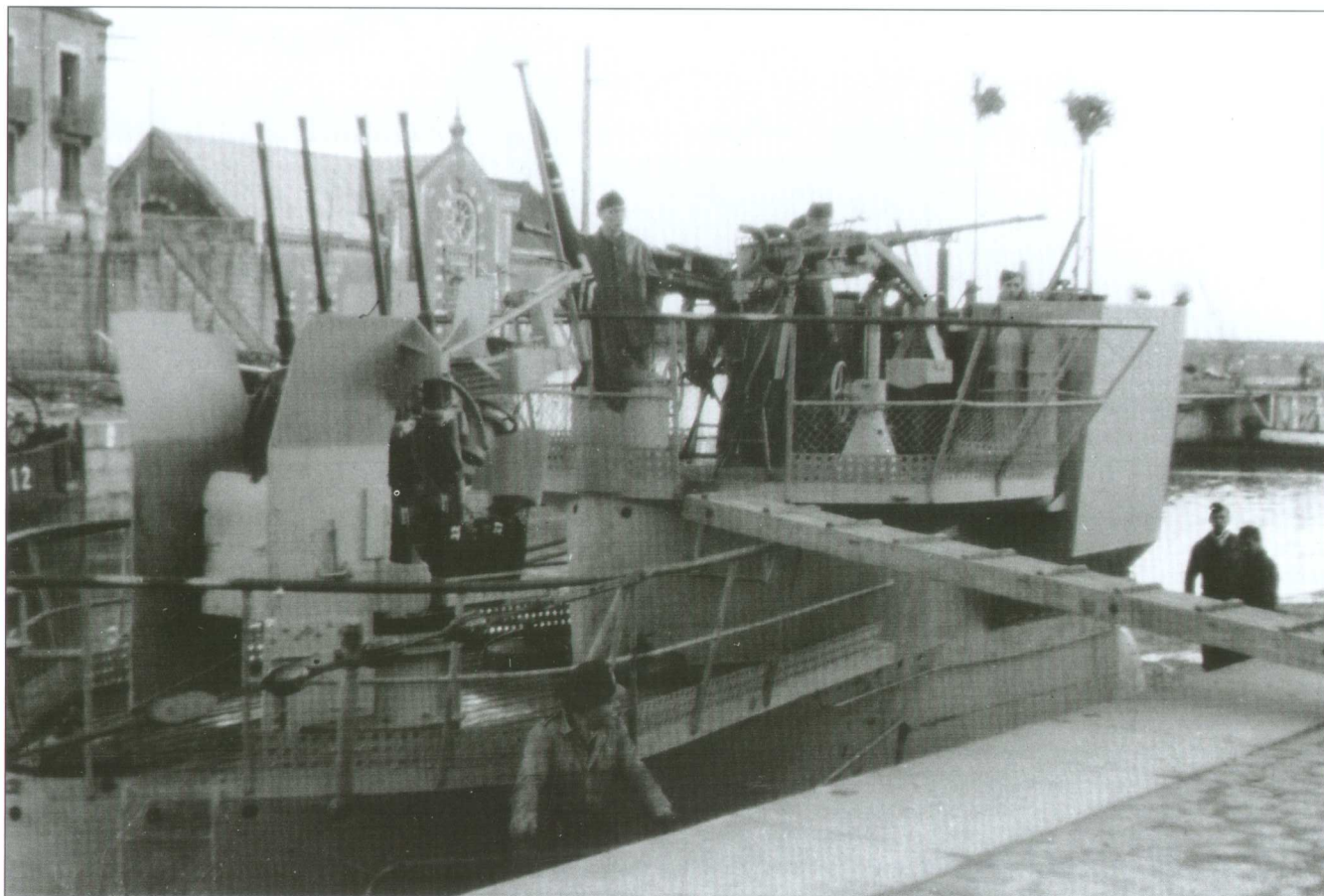
Although U-boats engaged in training duties sometimes carried autonomous emblems, it was not unusual for former operational boats assigned to training to retain emblems from their service days. Our photo depicts one such boat, the U-34, a Type VII A, alongside an unidentified Type II D. In addition to its black and white training boat emblem, U-34 still wears its old operational emblem. This consists of a trumpeting elephant stepping on the head of First Lord of the Admiralty Churchill. After a very successful career as an operational boat, U-34 served as a training boat, first with the 21st Submarine Flotilla, then with the 24th until decommissioned on 8 September 1943.

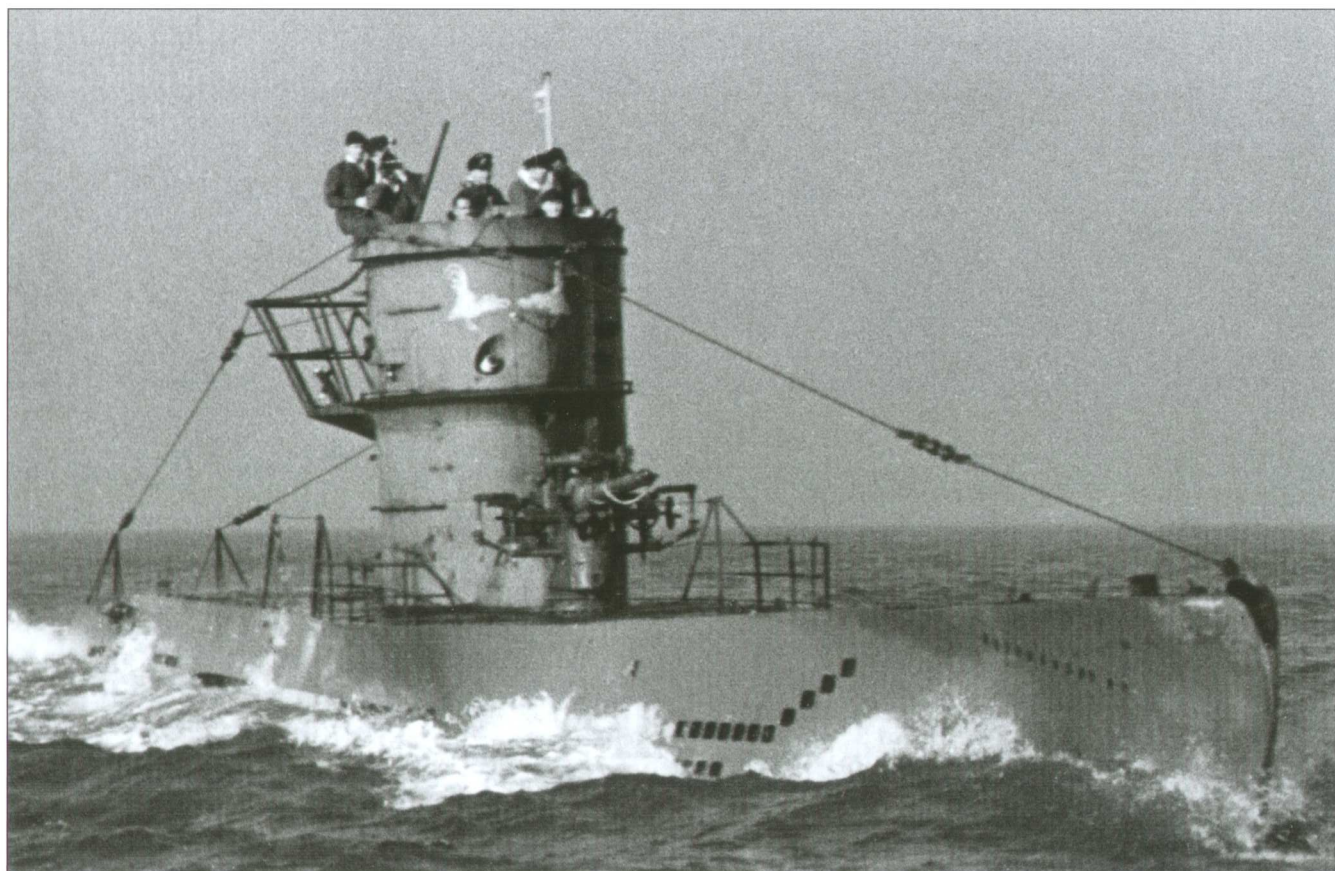
In our photo the U-34 is preparing to take on new training torpedoes. The torpedo loading hatch is open and the loading slide up, however the loading equipment in the conning tower is not yet in position. The cloud of smoke in the background suggests that one of the two boats has just started its diesel engines. The location is not known.



Foto/Photo 6

Foto/Photo 7





Foto/Photo 8

Foto 8

Eine dynamische Aufnahme des VII C Boots U-588 beim Auslaufen zu einer Feindfahrt. Offensichtlich wurden Teile des Überwasserschiffs mit einem dunkleren Grauton getarnt, um die lang gestreckte Silhouette des Bootes zu unterbrechen. Auffällig ist das Bootsemlen, zwei scheinbar aufeinander losgehende weiße Hähne. Wahrscheinlich steht das Emblem in Zusammenhang mit dem Nachnamen des Kommandanten, Kptlt. Victor Vogel.

Photo 8

A dynamic photo of U-588, a Type VII C boat, taken as it left on a patrol. Parts of the above-water ship are obviously camouflaged in a darker gray to break up the submarine's long silhouette. Note the ship's emblem, two white roosters apparently attacking each other. The emblem is probably a reference to the surname of the captain, Kptlt. Victor Vogel.

Foto 6

Ein deutlich „gezeichnetes“ U-553 kehrte am 19.7.1941 von seiner 2. Feindfahrt nach St. Nazaire zurück. Fünf Tage nach dem Auslaufen am 7.6.1941, war Kptlt. Thurmann nördl. der Azoren auf Nachzügler des westgehenden Geleits OG-64 gestoßen. In der Nacht des 12. Juni versenkte Thurmann um 1.22 Uhr zunächst den brit. Dampfer „Susan Maersk“ (2.355 BRT). Aufgrund der Nacht und des schnellen Sinkens des Schiffes binnen einer Minute, konnte die Tonnage nur grob geschätzt werden. Am Nachmittag, um 15.05 Uhr, erwischte U-553 dann den 5.590 BRT großen norwegischen Tanker „Ranella“, der trotz eines Torpedotreffers nicht sank. Ein versuchter Fangschuß scheiterte um 15.36 Uhr. Kptlt. Thurmann drehte nach dem Schuß in Richtung Dampfer ab und geriet unter den Bug der mittlerweile gestoppten „Ranella“. Dabei wurde das nicht komplett eingefahrene Standrohr auf 2 m Länge umgebogen. Ein dritter Torpedo traf schließlich um 16.35 Uhr sein Ziel und ließ das Schiff in zwei Teile zerbrechen, die aber nicht sanken (siehe Buchheim „Die U-Boot Fahrer“, S. 160/161). 100 Schuß des 8,8 cm Bordgeschützes waren nötig, um die Wrackteile endgültig zu versenken. Die 29köpfige norwegische Besatzung hatte zuvor das Schiff verlassen und erreichte 12 Tage später die Azoren.

Sammlung Dyhr

Photo 6

When U-553 returned to St. Nazaire from its second combat patrol on 19 July 1941, not only did it come home with two combat pennants, but a badly-damaged attack periscope as well.

On 12 June 1941, after five days at sea, Kptlt. Thurmann came upon stragglers from the westbound convoy OG-64 north of the Azores. At 0122 hours on the night of 12 June Thurmann sank the British steamer Susan Maersk (2,355 GRT). Because of the darkness and the speed with which the ship sank, less than a minute, only a rough tonnage estimate was possible, thus the gross registered tonnage on the sinking pennant is incorrect. At 1505 hours U-553 attacked the Norwegian tanker Ranella (5,590 GRT). A torpedo struck the ship, but it did not sink. A finishing shot was attempted at 1536, however the contact pistol failed. After the shot Kptlt. Thurman turned away in the direction of the steamer, passing under the bow of the Ranella, which was now stopped. The periscope, which was not fully lowered, struck the tanker and the top two meters were bent backwards. Finally, at 1635 hours, a third torpedo struck its target, causing the ship, to break into two parts. It still did not sink, however (see Buchheim Die U-Boot Fahrer, pp. 160-161). 100 rounds from the 88-mm deck gun were needed to finally sink the two parts of the wreck. The 29-man Norwegian crew had already left the ship and reached the Azores 12 days later.

Dyhr Collection

Foto 7

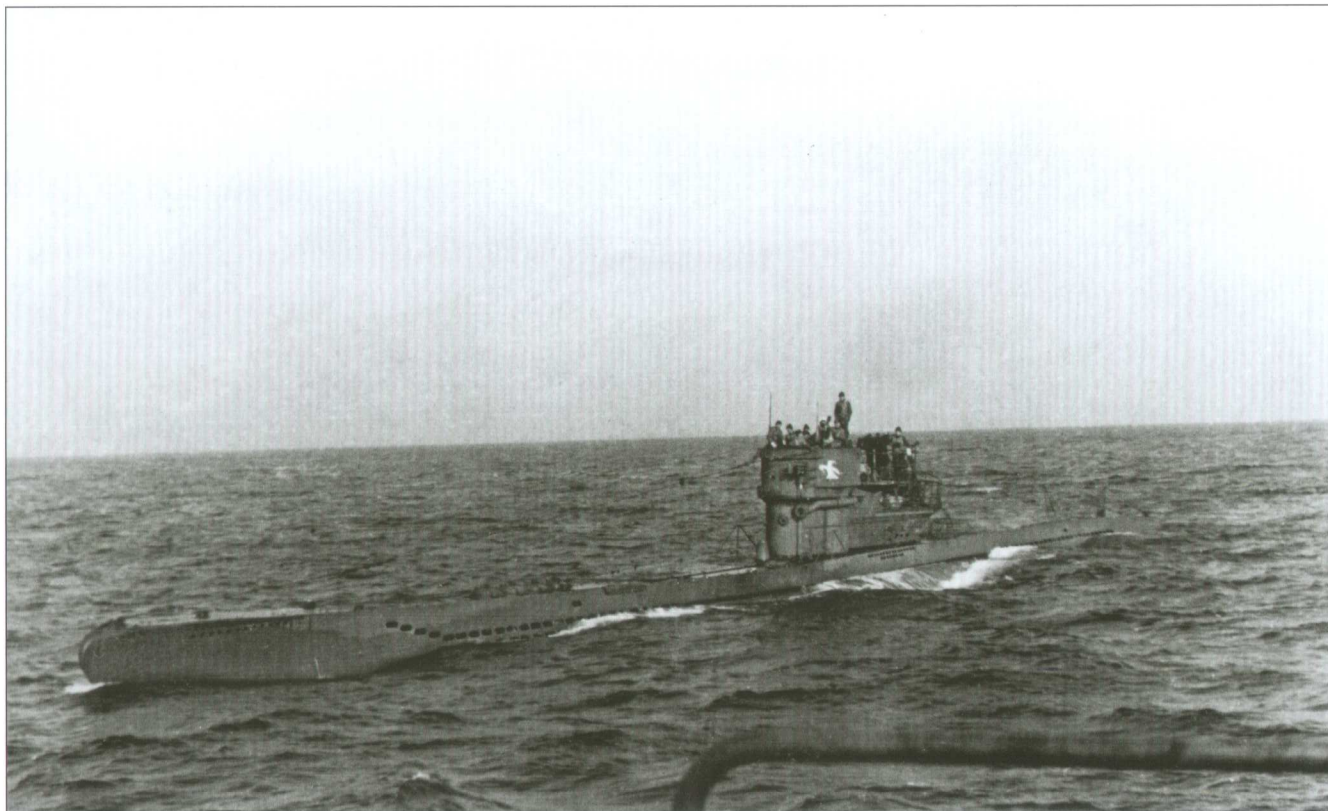
Viele Details bietet diese Aufnahme eines VII C Bootes mit verstärkter Flakbewaffnung, das in der Schleuse von St. Nazaire festgemacht hat. Die Bewaffnung besteht aus einem 2 cm Flak-Vierlingsgeschütz, zwei 2 cm Zwillinglafetten sowie zwei MG 81 Z vorne im Turm. Beachte die Preßluftflaschen zum Aufblasen des Täuschballons „Aphrodite“ an der Hinterkante des Panzerkastens sowie die Lochbleche an den Plattformkanten.

Photo 7

Taken in the lock at St. Nazaire, this photo of a Type VII C boat with augmented anti-aircraft armament reveals numerous details. The weaponry consists of a quad-barrel 20-mm anti-aircraft gun, two twin-20-mm mounts, and two MG 81 Z machine-guns on the forward conning tower. Note the compressed air bottles for inflating the „Aphrodite“ decoy balloon on the rear edge of the armored box and the perforated metal strips on the edges of the platform.



Foto/Photo 9



Foto/Photo 10



Foto/Photo 11

Foto 9

Dieses von der äußersten Bugspitze eines späten VII C Schnorchelbootes aus aufgenommene Foto zeigt einige interessante Details. So sind vorne rechts gut die die Aussparung für die druckfesten Rettungsflößebehälter erkennbar, die in diesem Fall aber nicht eingebaut sind. Statt dessen hat man die Öffnungen mit Metallplatten verschlossen. Dahinter ist gut der Wellenbrecher des Schnorchelschachtes zu sehen, der bei vielen Schnorchelbooten nicht vorhanden war. Beachte ferner das Fehlen der Reling im Bereich des ehemaligen Geschützdecks.

Foto 10 + 11

Diese Aufnahme eines späten VII C Schnorchelbootes mit seinem „Nachtgespenst“-Emblem wäre an sich ideal für die Rubrik bisher „Unbekannte Embleme“ geeignet gewesen, doch leider konnten wir das Emblem bisher keinem Boot zuordnen. Im Gegensatz zu dem Boot auf der linken Seite verfügt dieser „Schnorchler“ über vier druckfeste Rettungsflößebehälter vor dem Schnorchelschacht, allerdings fehlt auch hier die Reling im Bereich des ehemaligen Geschützdecks. Gut zu erkennen ist das nun einzeln stehende, verkleinerte Gehäuse des Askania-Magnetkompasses vor dem Turm. Diese schiffbauliche Änderung wurde für Neubauten am 15.10.1942 verfügt, aber auch an älteren Booten nachgerüstet.

Beachte, die Mehrheit der sichtbaren Besatzungsmitglieder trägt Schwimmwesten und Pudelmützen.

Photo 9

Taken from the bow of a late VII C snorkel boat, this photo reveals a number of interesting details. The cutout for the pressure-tight rescue float container may be clearly seen forward right. The container itself is not present and the openings have been covered with metal plates. Visible behind it is the snorkel shaft wave deflector, not present on many snorkel boats. Also note the absence of railing in the area where the deck gun was previously mounted.

Photos 10 + 11

This photo of a late VII C snorkel boat with its "Night Ghost" emblem would seem to be ideally suited for the category of "previously unknown emblems", but unfortunately we have so far been unable to discover the boat's identity. Unlike the U-boat on the facing page, this "snorkeller" does have four pressure-tight rescue float containers forward of the snorkel shaft, but it is missing the railing in the area of the former gun deck. The housing for the Askania magnetic compass, now smaller in size and standing alone, may be clearly seen forward of the conning tower. This modification was ordered for new boats on 15 Oct. 1942 but was also retrofitted to older submarines. Note that most of the visible crewmembers are wearing life jackets and woolen caps.



Foto 12

Besatzungsmitglieder von U-103 posieren in Lorient für ein Erinnerungsfoto. Am Turm das „Sig-Rune“-Emblem, das nicht nur als Boots-Talisman diente, sondern auch für den Anfangsbuchstaben des Kommandanten-Namens stand. Dieses von Victor Schütze auswählte Symbol brachte dem Boot tatsächlich Glück, denn U-103 gehörte zu den erfolgreichsten U-Booten überhaupt. Drei Kommandanten führten 11 Feindfahrten mit ihm durch, auf denen 45 Schiffe mit zusammen 237.596 BRT versenkt und drei weitere mit 28.158 BRT beschädigt wurden. Das Boot überstand alle Unternehmungen ohne schwere Beschädigungen und wurde schließlich im Januar 1944 außer Dienst gestellt. In der Folge war es bei der 2. und später 4. ULD eingesetzt, bis es am 15.4.1945 bei einem Bombenangriff auf Kiel versenkt wurde.

Sammlung Dyhr

Foto 13

Einer der erfolgreichen Kommandanten der 2. U-Flottille war Kptlt. Ulrich Folkers. Hier kehrt er am 6. November 1942 nach über drei Monaten auf See mit U-125 von dessen 5. Feindfahrt nach Lorient zurück. Folkers hatte auf dieser Unternehmung mit dem IX C Boot sechs britische Schiffe versenken können. Der Anstrich des Bootes ist aufgrund der Länge der Feindfahrt stark verwittert. Beachte die Windschutzscheiben auf dem Turm von U-125, wie man sie sonst nur von Schnellbooten kennt. U-125 ging in der Nacht des 6. Mai 1943 östlich Neufundland am Geleit ONS-5 verloren. Kein Besatzungsmitglied wurde gerettet.

Foto 14

Am 18. April 1940 kehrt U-37 von seiner 4. Feindfahrt in den Stützpunkt Wilhelmshaven zurück. Das von Korv.Kpt. Werner Hartmann kommandierte Boot hatte auf dieser Feindfahrt im Zuge der Operation „Weserübung“ in den Gewässern vor Norwegen operiert. Dabei war es nicht ganz so erfolgreich gewesen, wie auf den Feindfahrten zuvor. Wurden auf der 2. und 3. Feindfahrt jeweils 8 Schiffe versenkt, wehten diesmal „nur“ drei Versenkungswimpel am Sehrohr. Am Turm führt U-37 den Wikingeruff „Westward-ho!“ als Schriftzug. Dieses Wahrzeichen übernahm Hartmann im November 1942 auch an sein neues Boot U-198, mit dem er 1943 bei der ersten und einzigen Feindfahrt unter seinem Kommando ebenfalls sehr erfolgreich war. Anzumerken ist an dieser Stelle, daß auch der frühere I.W.O. und spätere Kommandant von U-37, Nicolai Clausen, „Westward-ho!“ als Bootsemlen an diesem und weiteren von ihm kommandierten Booten benutzte. So führte Clausen den Schriftzug später sowohl an U-129 als auch an Boot U-182.

Foto/Photo 12

Photo 12

Members of the crew of U-103 pose for a souvenir photo in Lorient. On the conning tower is the „Sig-Rune“ emblem (the letter „S“ from the Runic alphabet), which served as the boat's talisman and also stood for the first letter of the captain's name. Selected by Victor Schütze, the symbol did in fact bring the boat luck, for U-103 was one of the most successful of all U-boats. It made 11 patrols under three captains, sinking 45 ships (237,596 GRT) and damaging another 3 (28,158 GRT). The submarine survived all its patrols without serious damage and in January 1944 was finally decommissioned. It was subsequently used by the 2nd and later the 4th Submarine Training Divisions until it was sunk in a bombing raid on Kiel on 15 April 1945.

Dyhr Collection

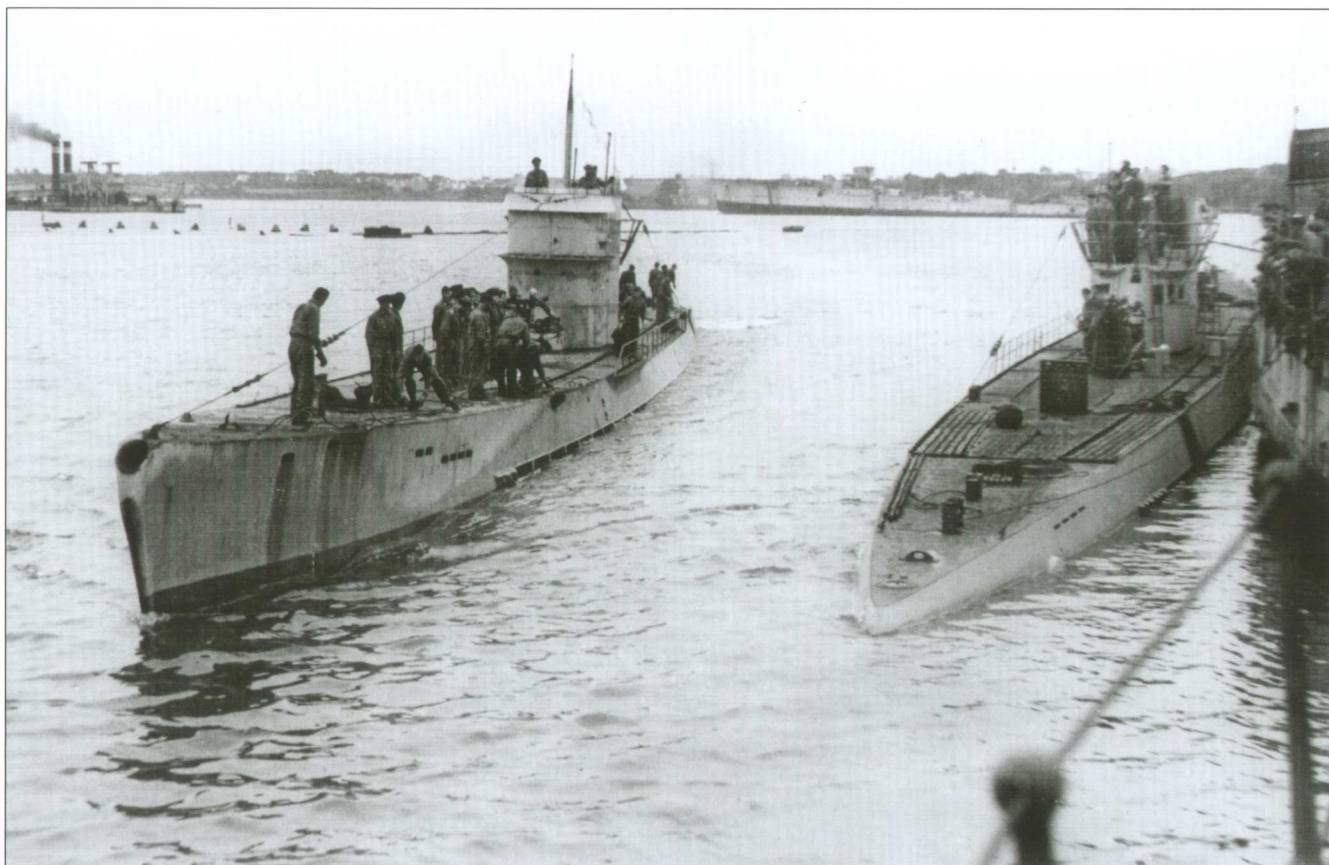
Photo 13

Kptlt. Ulrich Folkers was one of the most successful commanders of the 2nd Submarine Flotilla. Here he is seen returning to Lorient in U-125 on 6 November 1942 after his fifth patrol and more than three months at sea. Folkers sank six British ships during this sortie in his Type IX C boat. The extended patrol has caused the submarine's paint to become very weathered. Note the windscreen on U-125's conning tower, something normally seen only on torpedo boats. U-125 was lost on the night of 6 May 1943 in the vicinity of convoy ONS-5 east of Newfoundland. None of the crew was saved.

Photo 14

On 18 April 1940 U-37 returned to the base at Wilhelmshaven after its fourth patrol. On this mission, the boat had operated off Norway under Korv. Kpt. Werner Hartmann's command as part of operation „Weserübung“. It hadn't been as successful, though, as during its previous patrols. Having sunk 8 ships on both the 2nd and 3rd sortie, it „only“ flew three pennants on its periscope this time. The Viking cry „Westward-ho!“, adorning the conning tower, was adopted by Hartmann for his new boat U-198 that completed its first and only patrol under his command very successfully in 1943.

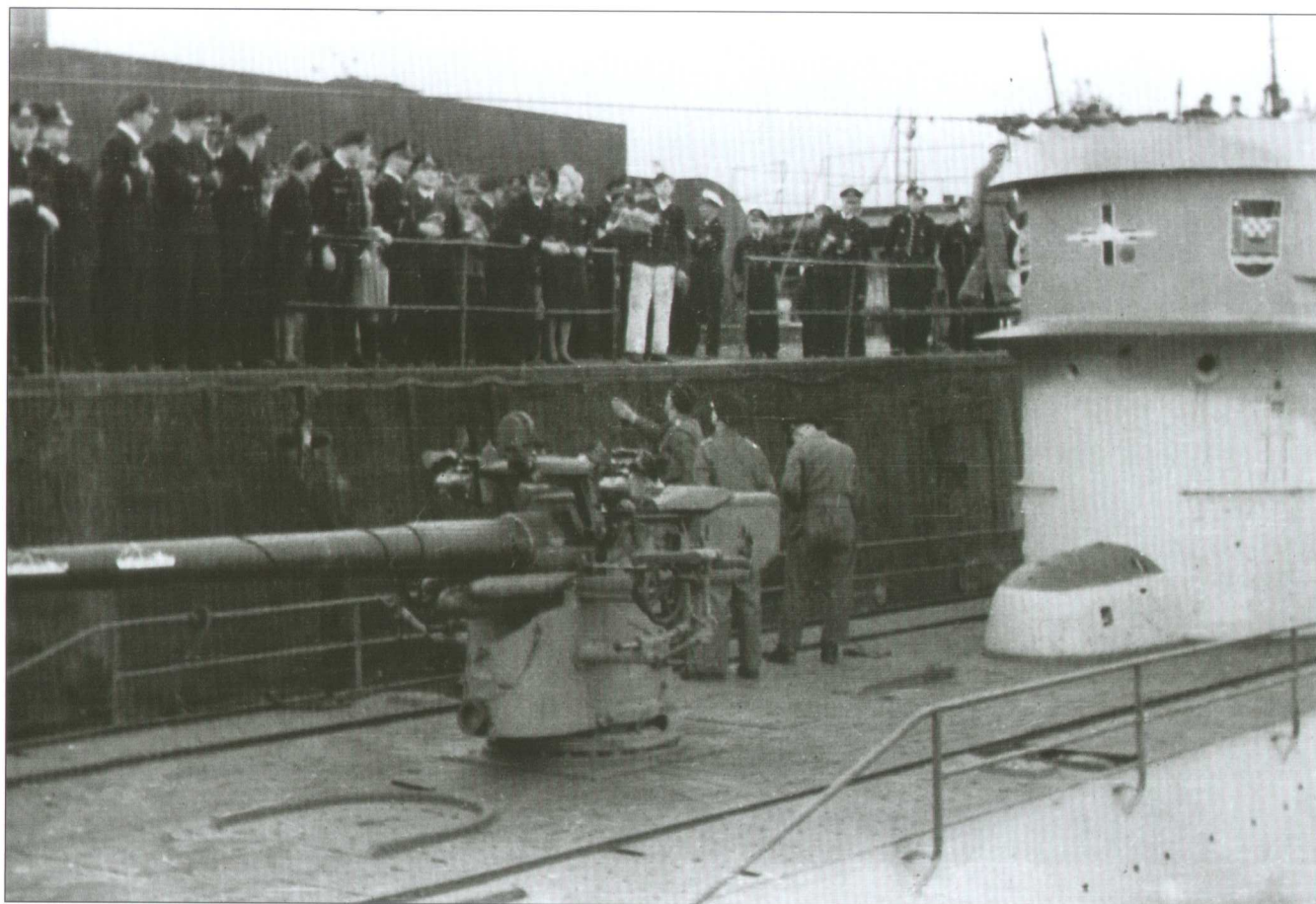
It should be mentioned that Nicolai Clausen, former 1st Watch Officer and later captain of the U-37, also used the „Westward ho!“ emblem on it and the other submarines commanded by him, namely U-129 and U-182.



Foto/Photo 13

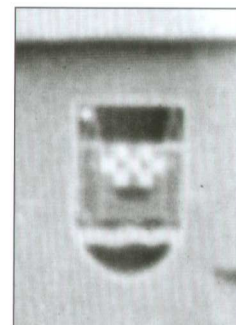
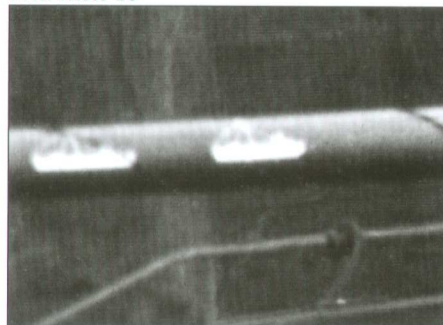
Foto/Photo 14





Foto/Photo 16

Foto/Photo 15



Foto/Photo 17

Foto 15 - 17

Sehr viel seltener als bei Heeres- oder Luftwaffen-Einheiten, die ihre Abschußerfolge gerne in Form von Ringen oder Silhouetten an ihren Geschützen darstellten, finden sich solche Erfolgsbilanzen an den Deckgeschützen von U-Booten.

Daß dieses aber doch hin und wieder geschah, zeigt unser Foto. Bei dem Boot handelt es sich um U-155, das im September 1942 zwei Versenkungserfolge des 10,5 cm Geschützes in Form von Schiffssilhouetten auf dem Rohr „verbuchte“. Das von Kptlt. Adolf Cornelius Piening kommandierte IX C Boot konnte diese Versenkungen auf seiner dritten Unternehmung (9.7.1942 – 15.9.1942) erzielen, bei der das Boot in der Karibik operierte. Am 5. August 1942 kreuzte zunächst das holländische Küstenmotorschiff „Draco“ den Weg von U-155. Der nur 389 BRT große Frachter hatte keine Chance zu entkommen und war Piening keinen Torpedo wert. Deshalb wurde der Frachter kurzer Hand mit dem Deckgeschütz versenkt, nachdem die Besatzung in die Rettungsboote gegangen war. Fünf Tage später wurde die holländische „Strabo“ gestellt, bei der es sich mit 383 BRT ebenfalls um ein kleines Schiff handelte. Piening blieb seinem Grundsatz treu, Schiffe dieser Größe mit seinem 10,5 cm Geschütz zu versenken. Insgesamt versenkte U-155 auf dieser Fahrt zehn Schiffe mit zusammen 43.514 BRT.

Auf dem Foto ist ferner am Turm das unter Kptlt. Piening geführte Wappen der Patenstadt Schwelm sowie das Emblem der 10. U-Flottille zu erkennen, ein Typ IX Boot vor einem Balkenkreuz. Diese Darstellung basierte auf der Tatsache, daß die 10. U-Flottille ausschließlich mit Booten des Typs IX ausgerüstet war.

Sammlung Huss

Photos 15-17

Victory markings were seen far less frequently on the deck guns of U-boats than on army or air force weapons, which were often adorned with rings or silhouettes to represent successes.

Our photographs prove that this did, however, take place on occasion. The submarine is the U-155, which in September 1942 "booked" two sinkings by its 105-mm gun in the form of ship silhouettes on the barrel. Commanded by Kptlt. Adolf Cornelius Piening, the IX C boat achieved these sinkings on its third patrol (9 Jul. – 15 Sept. 1942), which took place in the Caribbean. First the Dutch coastal motor ship *Draco* crossed U-155's path on 5 August 1942. The small freighter (389 GRT) had no chance to escape and apparently was not worth a torpedo to Piening. The freighter was therefore quickly dispatched by the deck gun after the crew had taken to the lifeboats. Five days later U-155 engaged the Dutch *Strabo*, another small ship of just 383 GRT. Piening remained true to his rule, sinking the vessel with his 105-mm gun. All told, the U-155 sank ten ships on this patrol totaling 43,514 GRT.

Also visible in the photo are two emblems on the conning tower: the first is the emblem of the sponsor city of Schwelm, introduced under Kptlt. Piening, the second the emblem of the 10th Submarine Flotilla, a Type IX boat against a Balkenkreuz (bar cross). This reflected the fact that the 10th Flotilla was equipped exclusively with Type IX boats.

Huss Collection



Foto/Photo 18

Foto 18

Ziemlich mitgenommen lief das Monsun-Boot U-861 am 19. April 1945 in den Stützpunkt Trondheim/Norwegen ein. Hinter dem Boot lag eine 13 1/2 wöchige Heimfahrt, nachdem es am 15. Januar aus dem Stützpunkt Surabaya (Java) ausgelaufen war.

Das große Typ IX D2 Boot war am 20.4.1944 unter dem Kommando von Ritterkreuzträger Kptlt. Jürgen Oesten von Kiel zur 1. Feindfahrt ausgelaufen. In den zunächst zugewiesenen Operationsgebieten vor der brasilianischen Küste und anschließend der afrikanischen Ostküste, versenkte U-861 vier Schiffe mit zusammen 22.040 BRT und beschädigte den 8.139 BRT großen Tanker „Daronia“, bevor es am 23.9.1944 den Inselstützpunkt Penang (Malaysia) erreichte. Hinter dem Boot lag eine Feindfahrt von über fünf Monaten. In Penang blieb das Boot bis zum 1. November 1944, nicht nur um die nötigen Wartungsarbeiten durchführen, sondern auch um der Besatzung die dringend erforderliche Erholungspause zu gewähren. Am 1. November verließ U-861 Penang mit dem Ziel Surabaya, wo es nach einem Zwischenstopp in Singapur am 5.11.1944 einlief. In Surabaya lag das Boot bis zum Auslaufen Richtung Deutschland am 15. Januar 1945. Das Boot war mit kriegswichtigen Gütern, wie z.B. Molybdän, das in Zinkbehältern im Ballastkiel verstaut worden war, und Rohgummi beladen worden und verfügte nur noch über zwei Torpedos zur Selbstverteidigung. Oberste Priorität hatte nicht die Vernichtung feindlichen Schiffsraums sondern die unversehrte Rückkehr des Bootes. Diese stand in der Endphase der Fahrt allerdings noch einmal auf des Messers Schneide, als das Boot bei Nacht südlich Grönland in ein Packeisfeld geriet. Die dabei entstandenen „Bleischäden“ blieben jedoch gering und Dank der seemännischen Erfahrung des Kommandanten und seiner Besatzung erreichte das Boot sein Ziel, wenn auch mit nur noch gut 800 Litern Diesel in den Treibölbunkern.

Beachte den rund um das Panther-Emblem erneuerten Anstrich. Der in dem Buch von Georg Högel „Embleme, Wappen, Malings“ bei dem Bootsemlen dargestellte Globus, an dem der Panther hochsteigt, ist laut Jürgen Oesten nie Teil des Emblems gewesen. Am Turm ist noch eine Teil des Schriftzuges „Lekas“ erkennbar. Das Wort stammt aus dem malaiischen und bedeutet „schnell“.

Sammlung Storbeck

Photo 18

Monsoon boat U-861 was in rather battered condition when it sailed into the submarine base in Trondheim, Norway on 19 April 1945. Behind the boat lay a 13 1/2 week trip home following its departure from the base in Surabaya (Java) on 15 January.

The big Type IX D2 boat had departed Kiel on its first sortie on 20 April 1944 under the command of Knight's Cross wearer Kptlt. Jürgen Oesten. Initially assigned to an area of operations off the Brazilian coast and then the east coast of Africa, U-861 sank four ships totaling 22,040 GRT and damaged the 8,139-ton tanker Daronia before arriving at the island base of Penang (Malaysia) on 23 September 1944. By then the boat had been at sea five months. The U-boat stayed in Penang until 1 November, undergoing necessary maintenance and allowing the crew time to rest. On 1 November U-861 left Penang for Surabaya, arriving there on 5 November after a stop in Singapore. The boat remained there until it left for Germany on 15 January 1945. It carried a load of vital war materials, for example molybdenum ore, which was stowed in zinc containers in the ballast keel, and raw rubber. Armament was limited to two torpedoes for self defense. The safe return of the boat was the first priority, not the destruction of enemy shipping. This was jeopardized during the final phase of the journey when U-861 ran into pack ice south of Greenland. The resulting "sheet metal damage" was minimal, however, and thanks to the experience of the captain and crew the boat reached its destination, albeit with just 800 liters of diesel in its fuel bunkers.

Note the repainted area around the Panther emblem. Georg Högel's book *Embleme, Wappen, Malings* depicts the emblem as a panther climbing a globe. According to Jürgen Oesten the globe was never part of the emblem. Part of the word "Lekas" is visible on the conning tower. The word is Malaysian in origin and means "fast".

Storbeck Collection



Foto/Photo 19

Foto 19

Am 10. Januar 1945 wurde das erste vollständig bei der Germania-Werft in Kiel gebaute Typ XXIII Boot U-4701 in Dienst gestellt. Am Beispiel dieses Bootes lässt sich gut belegen, mit welcher Schnelligkeit in der letzten Kriegsphase an den „Hoffnungsträgern“ der U-Bootwaffe gebaut wurde.

Am 19. Oktober 1944 auf Kiel gelegt, erfolgte bereits am 14. Dezember 1944 der Stapellauf. Keine vier Wochen später fand an einem kalten Januartag mit Neuschnee, die Indienststellung durch den Kommandanten, Oblt.z.S. Arnold Wiechmann (Crew X/39), statt. Anschließend begann die Ausbildung der Besatzung auf dem Boot bei der 5. U-Flottille in Kiel. Diese war noch nicht abgeschlossen, als das Kriegsende an der Westfront die Tätigkeit der 5. U-Flottille am 5. Mai 1945 beendete. U-4701 wurde kurz vor der Kapitulation von der eigenen Besatzung vor Höruphaff (Höruphav)/Dänemark versenkt.

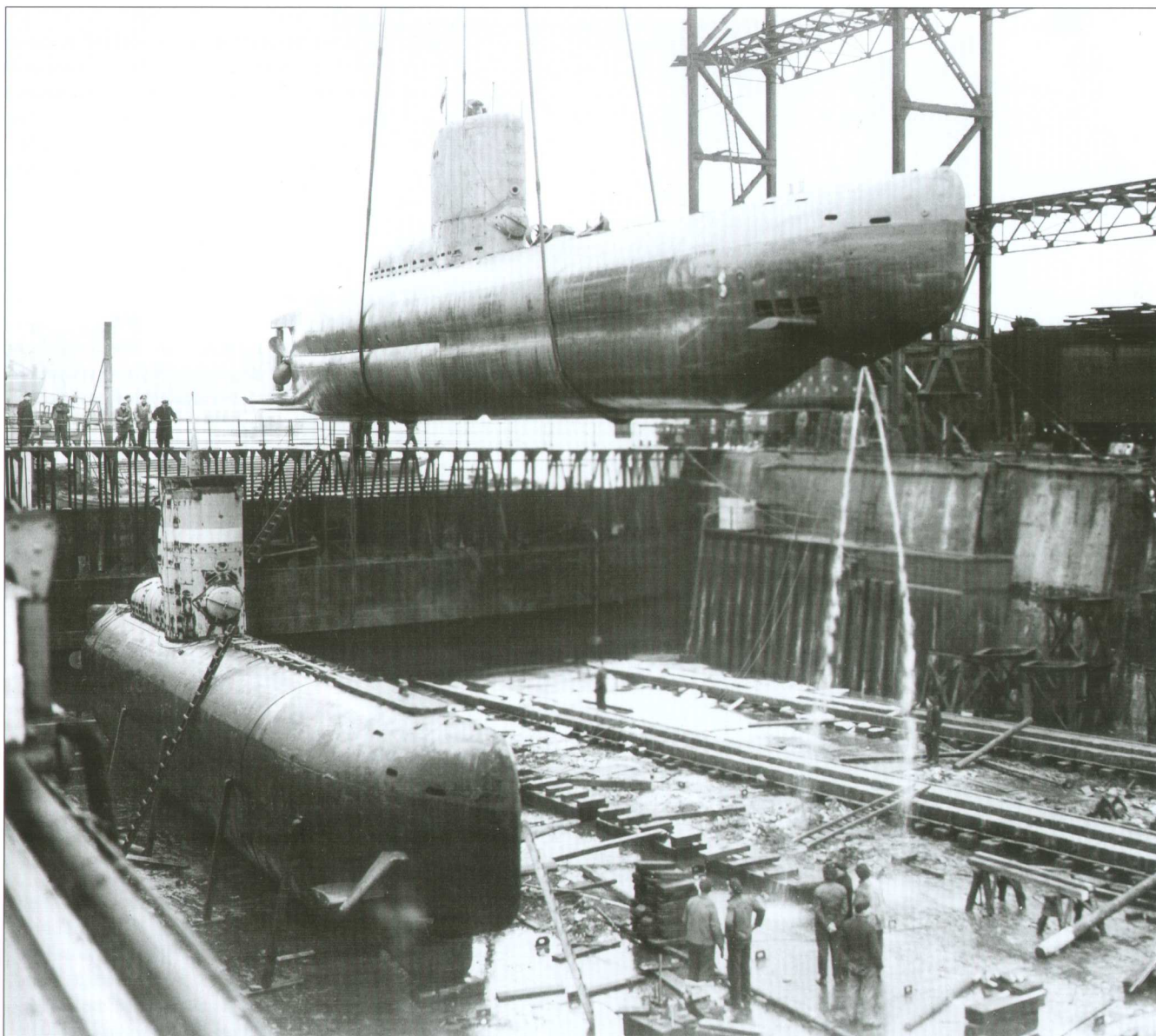
Das gestochen scharfe Foto, aufgenommen im Moment des Hissens von Kommandantenwimpel und Reichskriegsflagge, zeigt sehr deutlich die Vernietung der Turmaußenhaut sowie die strömungsgünstige Verkleidung der Positionslaternen. Von den im hinteren Turmbereich befindlichen Ausfahrgeräten, ist nur der Peilring zu sehen. Der Schnorchel ist aus Geheimhaltungsgründen eingefahren. Nur eine der beiden 1,80 m langen und im unteren Bereich gummierten, handausfahrbaren Stabantennen (ASTA-Hand) ist in ihre Halterung gesteckt worden. Die Backbordhalterung ist leer. Die UAK-Kennung ist durch einen kurzen Querbalken ergänzt worden, der als Unterscheidungsmerkmal aller Boote der 47er Serie dient.

Photo 19

U-4701, the first Type XXIII boat built completely by the Germania Shipyard in Kiel, was commissioned on 10 January 1945. This boat provides a good example of the speed with which these “bearers of hope” of the U-boat arm were built in the final phase of the war.

Laid down on 19 October 1944, the ship was launched on 14 December. Less than four weeks after that, on 10 January 1945, it was commissioned by Oblt.z.S. Arnold Wiechmann (crew X/39). Crew training on the boat began at the 5th Submarine Flotilla's base in Kiel. This was still incomplete when the end of the war in the west terminated the 5th Flotilla's activities. Shortly before the surrender, U-4701 was scuttled by her crew off Höruphav, Denmark.

This crisp photo, taken as the commander's pennant and Reich War Flag were being raised, shows very clearly the riveting of the conning tower's outer skin and the streamlined fairing of the position lamp. Of the retractable equipment in the aft part of the conning tower, only the DF loop is visible. The snorkel may have been retracted for reasons of secrecy. Only one of the two manually-extendable mast antennas (ASTA Hand) has been stuck in its mount. The antennas were 1.8 meters long with rubberized bottoms. The portside mount is empty. The UAK code has been supplemented by a short horizontal bar, which was an identifying feature of all 47 series boats.



Foto/Photo 20

Foto 20

Anfang März 1945 wird das Typ XXIII Boot U-2330 nach beendeter Ausbildung mittels Kran auf die Helling 8 der Germania-Werft abgesetzt. U-2330 war eines von zwei Booten, an dem eine Turmvariante mit nach innen eingezogenem Schanzkleid erprobt wurde (siehe Edition 1, S. 16/17). Diese Variante ist gut an dem Gruppenhorchgerät-Balkon in der ursprünglichen Form, mit nicht abgeschrägten Seitenwänden, zu erkennen. Deutlich sichtbar ist ferner die Echolot-Aussparung im Kiel. Das von Oblt.z.S. Hans Beckmann kommandierte Boot gehörte von September 1944 bis Februar 1945 als Ausbildungsboot zur 32. U-Flottille. Anschließend wurde es der 11. U-Flottille (Bergen) als Frontboot zugeteilt. Zu Feindfahrten lief U-2330 jedoch nicht mehr aus, sondern wurde von seiner Besatzung kurz vor Kriegsende am 3.5.1945 in Kiel selbst versenkt.

Bei dem zweiten im Dock zu sehenden Typ XXIII Boot handelt es sich um U-2323. Auffällig bei diesem Boot sind die vielen Handgriffmulden und Tritttöffnungen seitlich am Turm sowie die zusätzlichen Handgriffmulden oberhalb des Rettungsflößebehälters. Der stark verbogene Steuerbord-vordere Abweiser vor dem Tiefenruder dürfte auf eine Kollision mit einem Unterwasserhindernis oder einem anderen U-Boot bzw. durch ein zu rasantes Anlegemanöver verursacht worden sein.

Photo 20

Beginning of March 1945 1945, after the completion of construction, Type XXIII submarine U-2330 was lowered by crane onto Slipway 8 of the Germania Shipyard. U-2330 was one of two boats used to test a conning tower variant with an inwards-facing mantle (see Edition 1, pp 16-17). This variant is easily recognizable by original style of Balkon hydrophone array without the later sloped sides. Also clearly visible is the depth sounder opening in the keel.

Commanded by Oblt.z.S. Hans Beckmann, the submarine was attached to the 32nd Submarine Flotilla as a training boat from September 1944 until February 1945. It was subsequently assigned to the 11th Submarine Flotilla (Bergen) as an operational boat. The U-2330 did not undertake any sorties, however, and it was scuttled by its crew in Kiel on 3 May 1945.

The second Type XXIII boat seen in dock is the U-2323. Noteworthy on this boat are the many handgrip and step recesses on the side of the conning tower and the additional handgrip recesses farther up the rescue float container. The badly-bent starboard forward deflector in front of the forward dive plane may have been caused by a collision with an underwater obstacle or another submarine, or by a too-fast docking maneuver.



Foto 21

Kurz bevor das „Hallo, wie geht's?“-Emblem im Dezember 1940 gegen das neue „Teufel“-Emblem ausgetauscht wurde, entstand diese Aufnahme von U-93. Bootsanstrich wie Emblem sind stark verwittert und das Emblems partiell sogar überstrichen. Teile des schwarz/weißen Bandes und das Wort „Hallo“ sind daher nicht mehr existent.

Photo 21

This photo of U-93 was taken in December 1940 shortly before the "Hello, how's it going?" emblem was replaced by the new "Devil" emblem. Both the submarine's paint and the emblem are heavily weathered, and the emblem has even been partly overpainted. Parts of the black and white band and the word "Hallo" have disappeared.

Foto/Photo 21

U-93 – Feindfahrten mit „Sonnenschein“ und „Teufel“

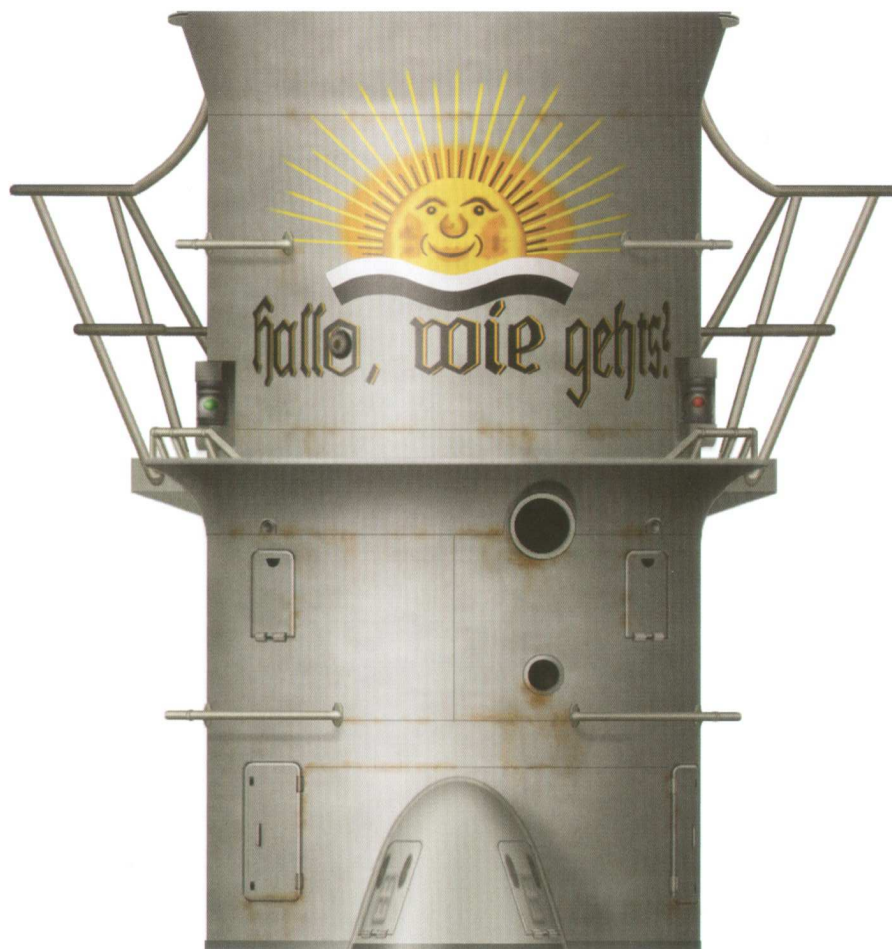
U-93 – Patrols with “Sunshine” and “Devil”

Spricht man in Kreisen von U-Boot Enthusiasten das Bootsemlen des „Roten Teufel“ an, assoziieren die meisten damit automatisch U-552, das Boot, mit dem Kptlt. Erich Topp von 1941 bis 1943 wegen seiner Erfolge von sich reden machte. Doch es gab noch eine Vielzahl anderer Boote, deren Kommandanten ein „Teufel“-Emblem an ihren Booten führten. Eines dieser Boote war U-93, doch bevor es dazu kam, führte das Boot ein nicht weniger auffälliges Emblem.

Das am 30. Juli 1940 bei der F. Krupp Germania Werft in Kiel von Kptlt. Claus Korth in Dienst gestellte VII C Boot kam nach der UAK-Erprobung zur 7. U-Flottille nach St. Nazaire. Korth war zuvor seit Dezember 1938 Kommandant des Typ II C Bootes U-57 bei der 5. U-Flottille und später 1. U-Flottille gewesen. An diesem Boot, mit dem er bis Mai 1940 11 Feindfahrten absolvierte, hatte er in dieser Zeit als auffälliges Emblem einen „Fackelschwingenden Teufel“ geführt. Nun sollte es an seinem neuen

If one speaks of the "Red Devil" emblem to submarine enthusiasts, most automatically think of U-552, the boat in which Kptlt. Erich Topp made a name for himself from 1941 to 1943. But there were many other boats whose commanders selected a "Devil" emblem for their vessels. One of these was the U-93, but prior to this the boat wore another, no less striking emblem.

Commissioned by Kptlt. Claus Korth at Krupp's Germania Shipyard in Kiel on 30 July 1940, after acceptance trials the Type VII C joined the 7th Submarine Flotilla in St. Nazaire. Korth had previously commanded the U-57, a Type II C, from December 1938 until May 1940 with the 5th and later the 1st Submarine Flotillas. During that time he completed 11 patrols and his submarine wore an eye-catching "Torch-Swinging Devil" emblem. His new boat would also carry an unusual emblem, and it wasn't long before a suitable design was on the



© by Ronny Bar

Boot wieder ein ungewöhnliches Emblem sein. Es dauerte nicht lange und ein Entwurf lag auf dem Tisch, der nichts zu wünschen übrig ließ. Unter einer großen Sonne mit Gesicht, die hinter einem schwarz/weiß gewellten Band aufging, stand der Spruch „Hallo, wie geht's?“. Der Entwurf beruhte auf dem Ausruf der Nummer 1 des Tenders „Lech“, dem einstigen Mutterschiff von Korths erstem Boot U-57. Von diesem Oberbootsmann war die Besatzung von U-57 beim Anlegen stets mit: „Hallo, wie geht's?“, begrüßt worden. Da Kpilt. Korth einen Großteil seiner Besatzung von U-57 zu U-93 mitgebracht hatte, war der Ausruf unter der Zeichnung für den überwiegenden Teil der Besatzung wohl vertraut. Darüber hinaus stand die aufgehende Sonne für die U-Bootmänner natürlich für Wiederkehr und Überleben, nach dem Motto: „Uns geht die Sonne nicht unter“.

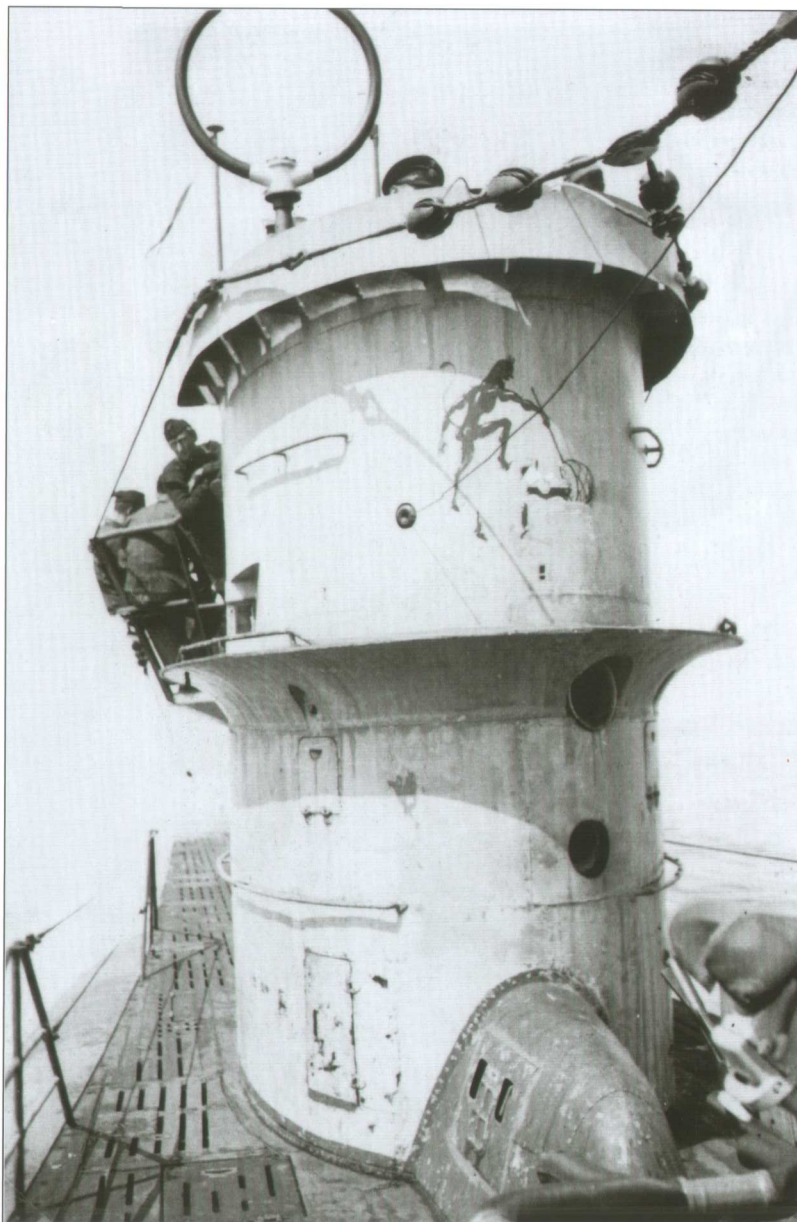
Das „Hallo, wie geht's?“-Emblem führte U-93 auf seinen ersten drei Feindfahrten im Herbst 1940.

In den Wochen nach Abschluß der 3. Feindfahrt am 29. November 1940, vermißte der Kommandant Kpilt. Korth seinen wohlvertrauten „Roten Teufel“ aus früheren Tagen dann aber doch. Er beauftragte daher den im Dezember 1940 an Bord kommandierten I. WO Oblt.z.S. Götz von Hartmann, einen geübten Zeichner, mit dem Entwurf eines neuen „Teufel“-Emblems für U-93. Hartmann entwarf einen Teufel, der mit einem Keschel einen Dampfer fing, in dem Churchill, der erste britische Seelord, saß und eine Zigarre rauchte. Vom Kommandanten akzeptiert, ersetzte dieses ebenfalls auffällige Emblem dann im Januar 1941 das „Hallo, wie geht's?“-Emblem an der Stirnfront von U-93. Das Boot absolvierte mit dem Emblem drei Feindfahrten im Frühjahr und Sommer 1941. Nach der 6. Feindfahrt stieg Kpilt. Korth aus und übergab das Boot im Herbst 1941 an Oblt.z.S. Horst Elfe. Ob dieser Kommandant, der zuvor U-139 kommandiert hatte, das „Teufel“-Emblem an U-93 weitergeführt hat, ließ sich bisher nicht klären. Anzunehmen ist es jedoch, denn neue Kommandanten wußten um die Sensibilität der Besatzungen in Hinblick auf die „Glücksbringer“-Embleme an den Booten. Sollte das Emblem von Oblt.z.S. Elfe weitergeführt worden sein, brachte es für Kommandanten wie Crew auf jeden Fall nicht den erwünschten Effekt. Nachdem das Boot einen Tag vor Weihnachten 1941 zur 2. Feindfahrt

table. It consisted of a large smiling sun rising behind a black and white wavy band, and beneath this were the words „Hello, how's it going?“ The design was inspired by the Number 1 of the tender Lech, once the mother ship of Korth's first boat, the U-57. Whenever the U-57 docked, this Senior Boatswain would greet the crew with, „Hello, how's it going?“ As Kpilt. Korth brought most of U-57's crew with him to the U-93, the majority of his new boat's crew was familiar with this hail which now formed part of the boat's emblem. As well, to the submariners the rising sun of course meant return and survival, following the motto „The sun doesn't set on us“.

The „Hello, how's it going?“ emblem was worn by U-93 on its first three patrols in autumn 1940.

In the weeks following the end of the third patrol on 29 November 1940, however, Kpilt. Korth began to miss his „Red Devil“ emblem from the early days. He therefore gave Oblt.z.S. Götz von Hartmann, assigned to the crew as 1st Watch Officer in December 1940 and a skilled artist, the task of designing a new devil emblem for U-93. Hartmann's design depicted a devil with a dip net catching a steamer in which Churchill, the British First Sea Lord, sits smoking a cigarette. Accepted by the captain, in January 1941 this equally striking design replaced the „Hello, how's it going?“ emblem on the front of U-93's conning tower. The boat completed three patrols while wearing this emblem in the spring and summer of 1941. After his sixth patrol Kpilt. Korth stood down and in autumn 1941 transferred command to Oblt.z.S. Horst Elfe. It is not known if this captain, who had previously commanded U-139, allowed the „Devil“ emblem to remain on U-93. It is, however, to be assumed that the new captain was conscious of crews' sensibilities with regard to the „good-luck“ emblems on their boats. If Oblt.z.S. Elfe did retain the emblem, it certainly did not have the desired effect for commander or crew. After departing on its second patrol under its new captain the day before Christmas 1941, on 15 January 1942 it was depth-charged and sunk by the British destroyer HMS Hesperus in the North Atlantic north of Madeira at position



Foto/Photo 22

unter dem neuen Kommandanten ausgelaufen war, wurde es am 15. Januar 1942 im Nordatlantik nördlich Madeira, auf $36^{\circ}40' \text{ N} / 15^{\circ}52' \text{ W}$, durch Wasserbomben des britischen Zerstörers „HMS Hesperus“ versenkt. Das Boot hatte zusammen mit U-71 und U-571 in der Gruppe „Seydlitz“ versucht, den Konvoi HG 78 zwischen Gibraltar und den Azoren anzugreifen, war aber durch die Escort Group abgedrängt und vernichtet worden. Der Großteil der Besatzung konnte gerettet werden, nur sechs Mann kamen ums Leben.

Bezüglich des berühmten „Roten Teufel“-Emblems von Erich Topp an U-552 ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, daß dieser Teufel keine neue Idee von Kommandant oder einem Besatzungsmitglied war. Vielmehr hatte Topp diesen Teufel als Kommandantennachfolger von Kptlt. Claus Korth auf U-57 kennengelernt, da dieses Boot, wie oben beschrieben, den „Fackelschwingenden Teufel“ als Bootsemlen führte. Von dort übernahm Topp den Teufel im Dezember 1940 auf sein neues Boot U-552!

Foto 22 + 23

Sehr detailliert ist das zweite Emblem von U-93 auf Foto 22 zu erkennen. Glaubt man der Literatur, soll es das Emblem auch mit zwei „Männchen“ im Boot verwendet worden sein. Auf unseren Fotos ist lediglich Churchill dargestellt. Foto 23 zeigt U-93 beim Auslaufen zur 4. Feindfahrt am 11. Januar 1941 in Lorient, erstmals mit neuem Emblem.

Sammlung Dyhr (Foto 22)

Bibliothek für Zeitgeschichte (Foto 23)

$36^{\circ}40' \text{ N} / 15^{\circ}52' \text{ W}$. Part of the „Seydlitz Group“ with U-71 and U-571, it attempted to attack convoy HG 78 between Gibraltar and the Azores but was located and destroyed by the escort. Most of the crew was saved, just six men losing their lives.

Concerning the famous „Red Devil“ emblem of Erich Topp's U-552, it should be stated here that the devil was no new idea by Topp or a member of his crew. Instead Topp first encountered this devil when he succeeded Kptlt. Claus Korth as captain of U-57, which was wearing the above-described „Torch-Swinging Devil“ as boat emblem. In December 1940 Topp adopted the devil for his new boat, the U-552.

Photos 22 + 23

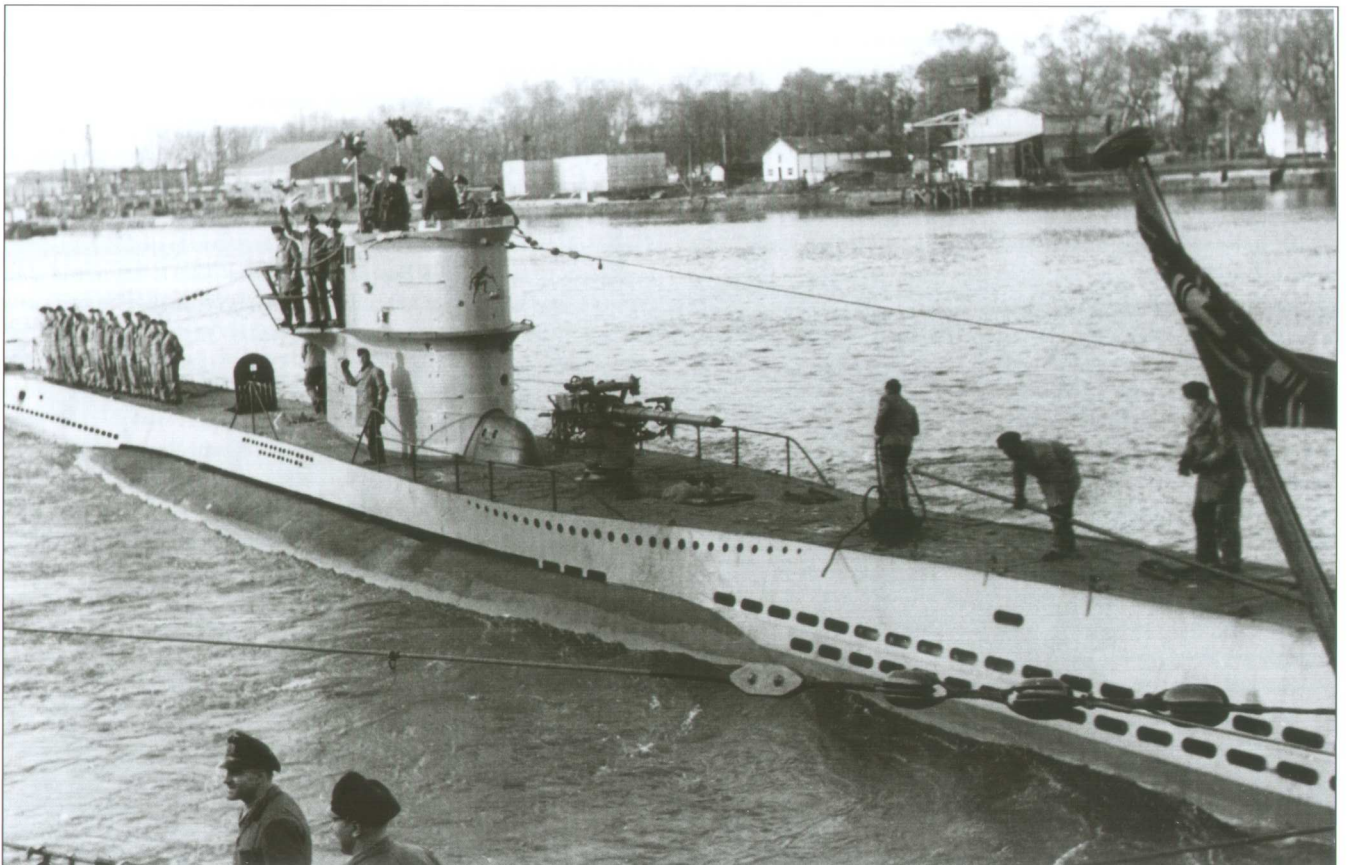
Photo 22 provides a very detailed view of U-93's second emblem. If one believes the existing literature, a version of the emblem with two men in the boat was also used. Only Churchill is represented in our photos. Photo 23 shows U-93 leaving Lorient on its 4th patrol, the first with the new emblem, on 11 January 1941.

Dyhr Collection (Photo 22)

Bibliothek für Zeitgeschichte (Photo 23)



© by Ronny Bar



Foto/Photo 23



Foto/Photo 24

U-128 – „Hüahoh, Hüahoh alter Schimmel“

U-128 – „HÜAHOH, HÜAHOH Alter Schimmel“

Ein äußerst erfolgreiches Boot der 2. U-Flottille in Lorient war das IX C Boot U-128. Das bei der Deschimag AG, Bremen, gebaute Boot wurde am 12. Mai 1941 von Kptlt. Ullrich Heyse in Dienst gestellt. Heyse war es dann auch, der 1942 und Anfang 1943 mit dem Boot außerordentliche Erfolge verbuchen konnte. Auf sechs Feindfahrten, wovon die erste lediglich eine Verlegung nach Norwegen war und die fünfte ausschließlich einer siebentägigen Radarerprobung galt, versenkte Ullrich Heyse mit U-128 insgesamt 12 Schiffe mit 83.639 BRT und beschädigte ein weiteres. Kein Wunder, daß die Besatzung nichts auf ihren Kommandanten kommen ließ. Der 35-jährige Berliner, Angehöriger der Crew 1933, wußte seine Männer zu führen. So kam es vor, daß er im Boot sein Taschenmesser aus der Hose zog und sich zum Kartoffelschälen zu einigen Soldaten setzte. Während er schälte, diskutierte er dann über jedes beliebige Thema mit dem kleinen Kreis. An Land war der Kommandant kein seltener Gast bei einem Umtrunk seiner Mannschaft, das schweißte ihn mit seiner Besatzung zusammen. Heyse war vor dem Krieg auf Handelsschiffen gefahren, weshalb es ihm schwer fiel, als U-Bootkommandant nun solche Schiffe zu versenken. In mehreren Fällen versorgte er Schiffbrüchige mit Lebensmitteln, Zigaretten und Rum und bedauerte es aufrichtig, ihre Schiffe versenkt zu haben.

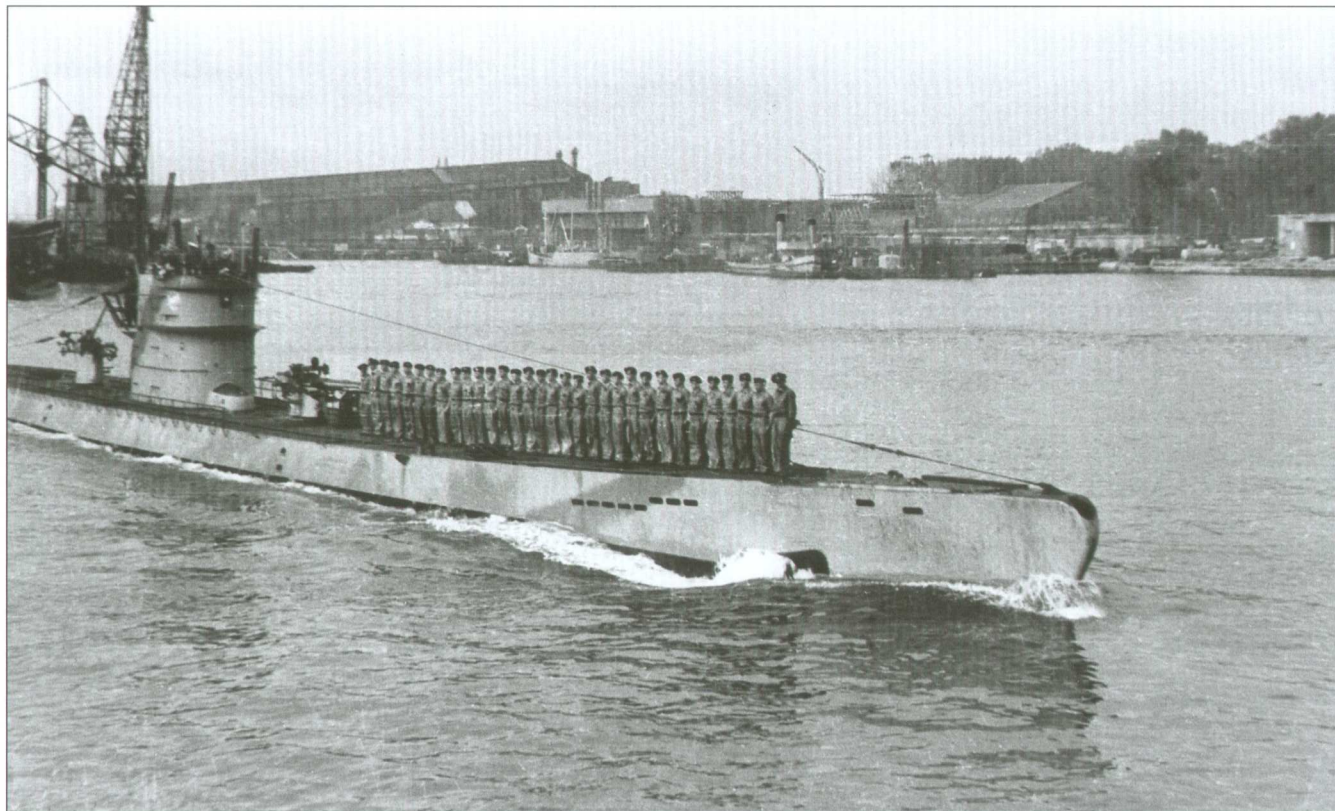
Unter Heyse führte das Boot an der Stirnseite das leicht abgewandelte Stadtwappen von Ulm, Partnerstadt von U-128 sowie an beiden Turmseiten ein Wappen mit einem weißen Pferd. Das Pferd war kreisartig von dem Spruch „HÜAHOH, HÜAHOH Alter Schimmel“ eingefasst. Das Pferde-Emblem war anlässlich einer Patenschaft mit der Organisation Todt entstanden, bei der man das Lied „Hüaho Alter Schimmel“ gesungen hatte. Im Sommer 1942 war das Boot, wie in unserer Grafik dargestellt, hellgrau getarnt mit dunkelgrauen Querstreifen in Fahrtrichtung. Einer der Streifen verlief vom Turmschanzkleid schräg nach hinten bis unter den Wintergarten. Alle nach oben gerichteten Teile des Bootes waren vorschriftsmäßig schwarz gestrichen.

Sechs Tage nach Ende der 6. Feindfahrt wurde Heyse am 21. Januar 1943 das Ritterkreuz verliehen. Im März übergab er das Boot an Oblt.z.S. Hermann Steinert. Diesem stand das Glück bereits auf seiner 1. Feindfahrt nicht zur Seite. Am 17.5.1943 wurde das Boot von US-Marineflugzeugen an einem Konvoi gebombt und

U-128, a Type IX C, was an extremely successful submarine attached to the 2nd Submarine Flotilla in Lorient. Built by Deschimag AG of Bremen, the boat was commissioned by Kptlt. Ullrich Heyse on 12 May 1941. Heyse went on to achieve great success with this submarine in 1942 and early 1943. In the course of six patrols, of which the first was merely a transfer to Norway and the fifth a seven-day radar trial, Ullrich Heyse and U-128 sank 12 ships totaling 83,639 GRT and damaged another. No wonder that the crew swore by their commander. The 35-year-old Berliner, a member of Crew 1933, knew how to lead his men. Once, on the boat, he pulled a knife from his pocket and sat down to help several of his men peel potatoes. Then, as he peeled, he discussed all the popular topics with this small circle. On land the captain often joined his men for a beer, which further strengthened the bonds with his crew. Before the war Heyse had served on merchant vessels, and as a submarine commander it was difficult for him to now have to sink such ships. In several cases he provided survivors with food, cigarettes and rum and expressed regret for having sunk their ship.

Under Heyse the boat wore a slightly modified version of the emblem of Ulm, U-128's sponsor city on the front of the conning tower, plus a white horse emblem on both sides. Encircling the horse were the words "HÜAHOH, HÜAHOH Alter Schimmel" (literally, "Whoa, Whoa Old Horse"). As our drawing depicts, in the summer of 1942 the boat was camouflaged pale gray with dark gray longitudinal stripes. One of the stripes ran from the turret mantle aft to beneath the Wintergarten platform. All of the upwards-facing parts of the boat were painted black as per directives.

Six days after completing his sixth patrol, on 21 January 1943 Heyse was awarded the Knight's Cross. In March he handed the boat over to Oblt.z.S. Hermann Steinert. Luck deserted him on his very first patrol, however. On 17 May 1943 US naval aircraft bombed the submarine near a convoy and forced it to surface. The boat sustained heavy damage in further attacks and was unable to dive. With the destroyers USS Jouett and USS Mofett closing in, Steinert ordered his crew to abandon ship. The leading engineer initiated the



Foto/Photo 25

Foto 24 + 25

Die Fotos zeigen U-128 wahrscheinlich beim Auslaufen zur 4. Feindfahrt am 25. April 1942 in Lorient. Am Turm sind das Bootselement sowie das Wappen der Partnerstadt Ulm zu sehen. Unter Kpdt. Steinert führte das Boot auf seiner 7. Feindfahrt zusätzlich die olympischen Ringe der Crew 1936 am Turm.

Sammlung Storbeck (Foto 25)

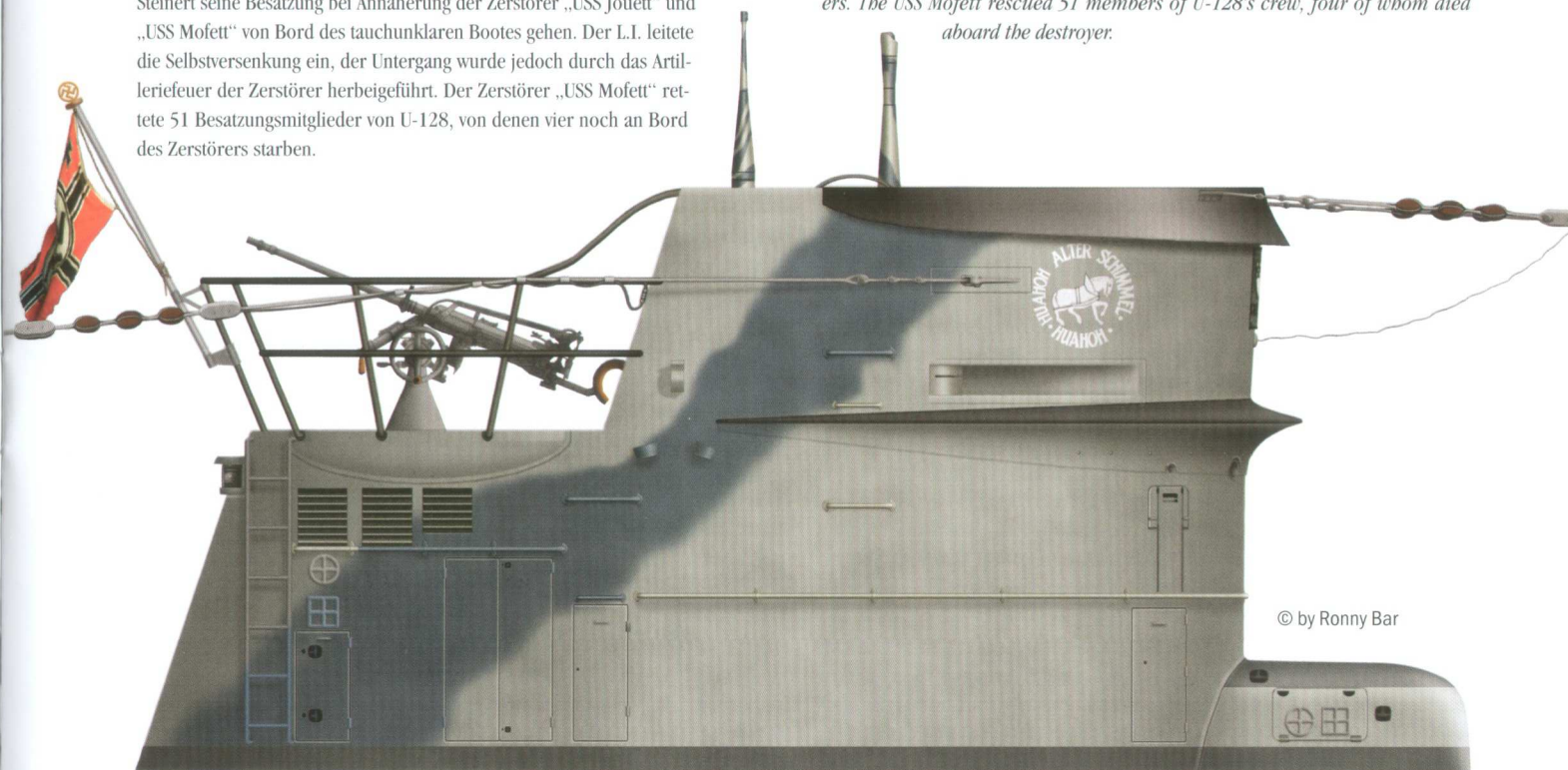
Photos 24 + 25

These photos depict U-128, probably as it departed Lorient on its fourth patrol on 25 April 1942. The boat emblem and the coat of arms of the sponsor city Ulm may be seen on the conning tower. Under Kpdt. Steinert the boat also wore the Olympic rings of Crew 1936 on the conning tower.

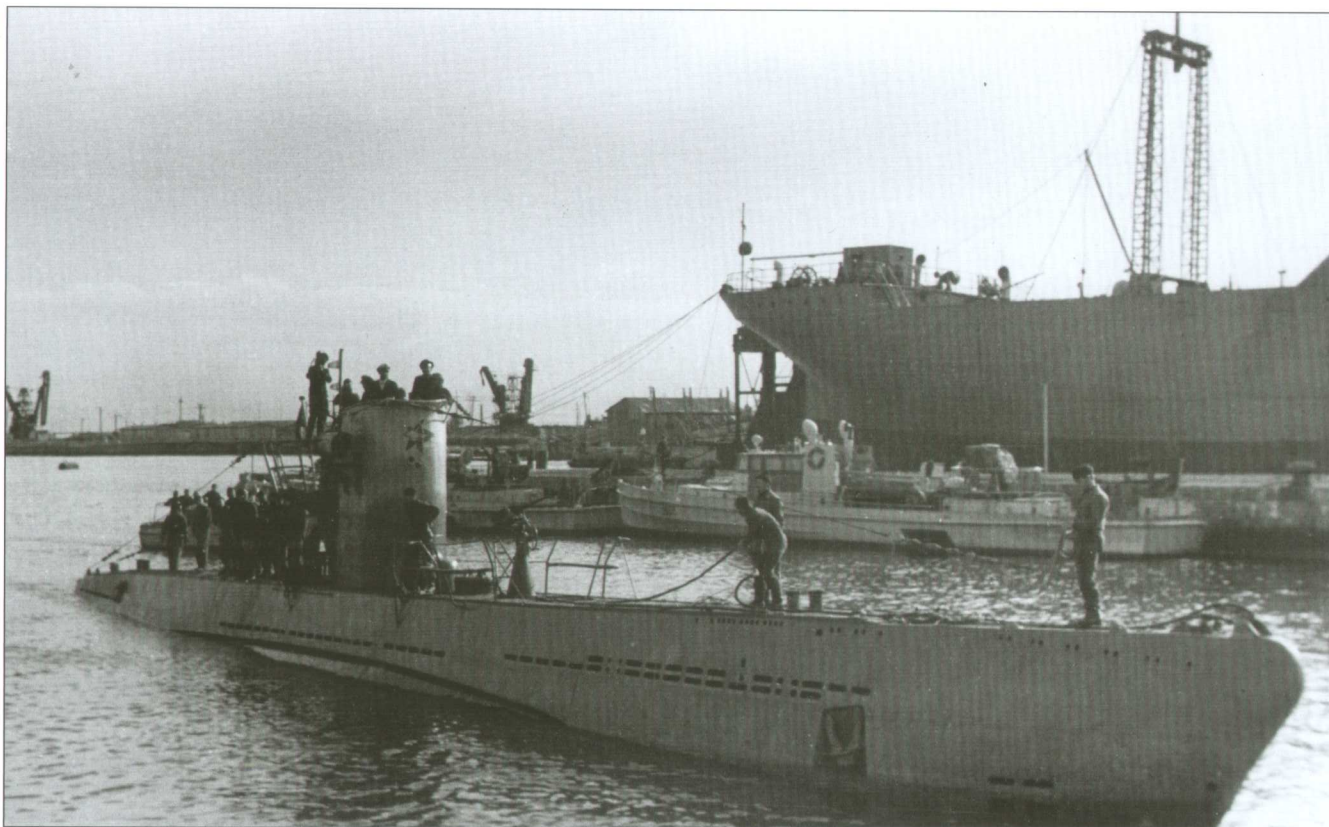
Storbeck Collection (Photo 25)

zum Auftauchen gezwungen. Durch weitere Flugzeugangriffe schwer beschädigt, ließ Steinert seine Besatzung bei Annäherung der Zerstörer „USS Jouett“ und „USS Mofett“ von Bord des tauchunklaaren Bootes gehen. Der L.I. leitete die Selbstversenkung ein, der Untergang wurde jedoch durch das Artilleriefeuer der Zerstörer herbeigeführt. Der Zerstörer „USS Mofett“ rettete 51 Besatzungsmitglieder von U-128, von denen vier noch an Bord des Zerstörers starben.

scuttling procedure, but the submarine was sunk by gunfire from the destroyers. The USS Mofett rescued 51 members of U-128's crew, four of whom died aboard the destroyer.



© by Ronny Bar



Foto/Photo 26

Foto 26

Gefilmt vom Kriegsberichter Garms, der auf der Wintergartenreling balanciert, kehrte U-18 am 21. September 1943 von seiner 3. Feindfahrt im Schwarzen Meer nach Konstanz zurück. Das Boot hatte auf dieser Feindfahrt zwei Versenkungen erzielen können. Beachte die neue Sockellaffette der vorderen 2 cm Flak. Besonders interessant ist der Kamerabehälter für Wochenschauaufnahmen an der Steuerbord-Turmseite.

Sammlung Huss

Photo 26

Filmed by war correspondent Garms while balanced on the railing of the Wintergarten platform, U-18 returns to Constanza from its 3rd Black Sea patrol on 21 September 1943. The boat sank two enemy ships on this patrol. Note the new pedestal mount for the forward 20-mm anti-aircraft gun. Of particular interest is the camera housing on the starboard side of the conning tower for shooting newsreels.

Huss Collection

U-18 - das Schwarz-Meer-Boot mit dem Sowjetstern

U-18 – The Black Sea Boat with the Soviet Star

von Olaf Krabbenhöft.

Im Verlauf des Rußlandfeldzuges eroberte die Wehrmacht weite Teile von Südrußland einschließlich der Krim und der Taman-Halbinsel. Die sowjetische Schwarzmeer-Flotte zog sich daraufhin in ihre Kaukasushäfen zurück. Für das OKW ergab sich nun das Problem, daß die starken sowjetischen Seestreitkräfte von See her in die Landgefechte eingriffen und eine ständige Nachschub- und Flankenbedrohung darstellten. Deutscherseits standen indes keine Marineeinheiten zur Verfügung, um das Schwarze Meer mit einem Seegebiet größer als die Ostsee, zu sichern. Die nun auftretende Bedrohung hatte das OKW schon vor dem Angriff auf Rußland vorhergesehen. Bereits bei einer Führerbesprechung am 18. März 1941 war die Überführung von kleinen U-Booten nach Rumänien in Erwägung gezogen, jedoch nicht realisiert worden. Diese Idee wurde im Dezember 1941 von der Seekriegsleitung wieder aufgegriffen und nach einem erneuten Aufschub im Frühjahr 1942 in die Tat umgesetzt. Zunächst wählte man drei Typ II B Boote (U-19, U-24 und U-9) für den Schwarzmeer-Einsatz aus. Man nahm Sie dafür zu Tarnungsgründen aus dem Schuldienst und stellte sie außer Dienst. Anschließend erfolgte der Transport der teilzerlegten Boote durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Hamburg und dann weiter nach Dresden. Von dort erfolgte der Weitertransport auf dem Landweg, für den die Boote auf Schwerlasttiefelader verlastet wurden. Ziel der Reise war der Donauhafen von Ingolstadt. Ab Ingolstadt ging es mittels Pontons über die Donau bis nach Galatz (Galati)/Rumänien, wo die Boote wieder montiert und erneut in Dienst gestellt wurden. Das letzte Donauteilstück bis zur Mündung ins Schwarze

In the course of the Russian campaign the Wehrmacht conquered large areas of southern Russia including the Crimea and the Taman Peninsula. The Soviet Black Sea fleet subsequently withdrew to ports in the Caucasus. The OKW was then faced with the problem of powerful Soviet naval forces intervening in land battles and posing a constant threat to supply lines and flanks. On the German side, however, there were no naval units with which to guard the Black Sea, which is greater in area than the Baltic. The OKW had anticipated this threat before the attack on Russia. At a Führer conference on 18 March 1941, consideration was given to sending small submarines to Rumania, however nothing was done. The idea was revived by the naval command in December 1941 and after a further delay was made reality in spring 1942. Three Type II B boats (U-19, U-24 and U-9) were initially selected for service in the Black Sea. To conceal what was happening, the boats were taken out of training service and decommissioned. They were then partially disassembled and transported down the Kaiser-Wilhelm Canal to Hamburg and then on to Dresden. From there the boats were transported overland on large flatbed trailers to the port of Ingolstadt on the Danube. From Ingolstadt they were shipped on pontoons down the Danube to Galati, Rumania, where the boats were reassembled and placed back in service. The submarines made the last part of trip down the Danube to its mouth on the Black Sea near Sulina, and from there along the coast to their new base in Constanza, under their own power.

Foto 27

Oberfeldwebel und Maate vor dem Turm von U-18 mit dem auffälligen Boots-Emblem, das Freund und Feind gleichermaßen verwirrte. Im Vordergrund ist der „Drucktopf“ der 2 cm Flak zu sehen, der später gegen eine normale Sockellafette ausgetauscht wurde.

Photo 27

An Oberfeldwebel and petty officers in front of U-18's conning tower, which bears the unusual emblem which confused friend and foe alike. In the foreground is the 20-mm anti-aircraft gun's "pressure cooker", which was later replaced with a standard pedestal mount.



Foto/Photo 27

Meer bei Sulina und von dort entlang der Küste bis zum neuen Stützpunkt Konstanz, legten die Boote aus eigener Kraft zurück.

Nach dem dieser erste Transport erfolgreich verlaufen war, genehmigte Hitler die Verlegung drei weiterer II B Boote. Zu diesen zählte U-18, das nach Außerdienststellung am 18.8.1942 und Transport, schließlich als viertes Boot der 30. U-Flottille am 11.5.1943 in Konstanz einlief. Kommandant des Bootes war der 38jährige Oblt.z.S. Karl Fleige. Für den bereits 1924 in die Reichsmarine eingetretenen Fleige handelte es sich um sein erstes Kommandanten-Kommando. 1940/41 war Fleige als Obersteuermann auf den von Kptlt. Moehle kommandierten Booten U-20 und später U-123 gefahren. Ab August 1941 hatte er, erneut unter dem Kommando von Moehle, die Position des Flottillensteuermanns bei der 5. U-Flottille in Kiel übernommen. Ab August 1942 folgte für ihn dann eine Kommandantenschulung und schließlich am 6.5.1943 die Indienststellung von U-18.

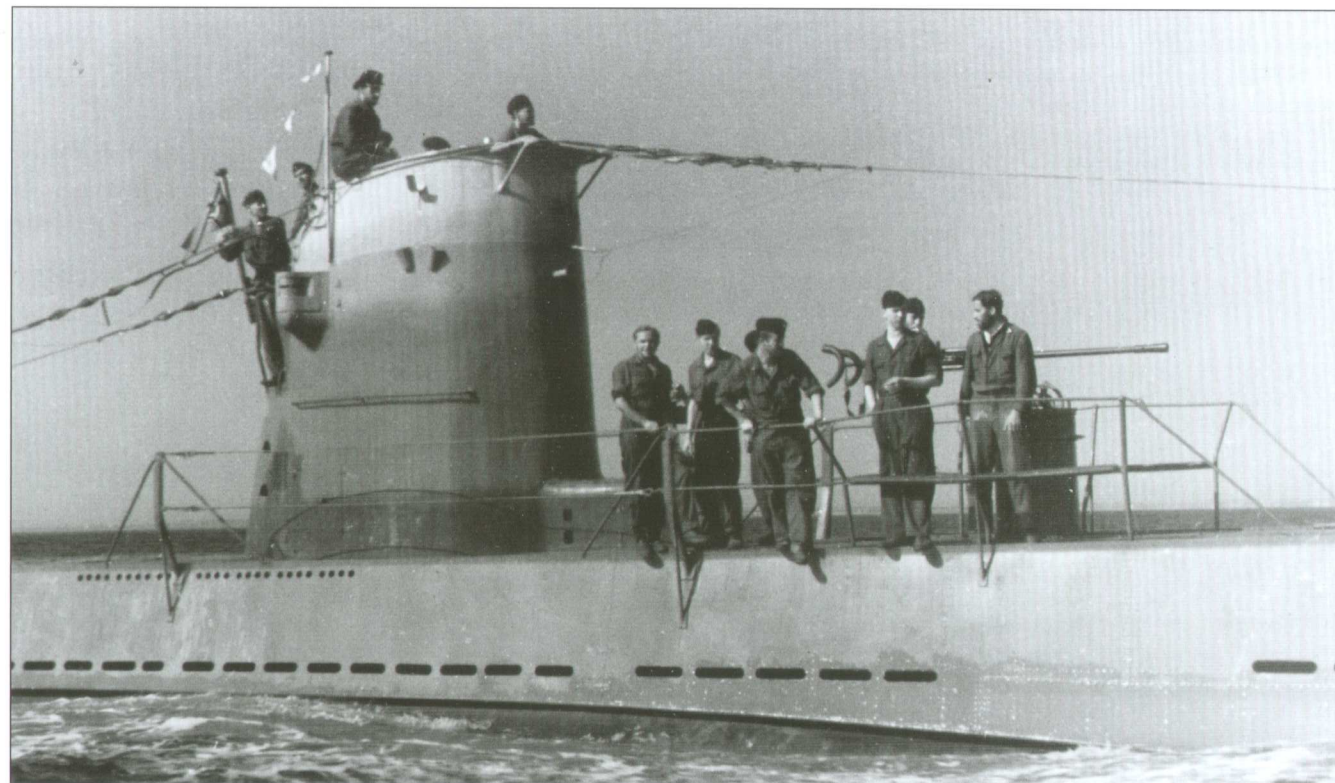
Nun begann die Einsatzzeit des altgedienten "Einbaums" im Schwarzen Meer. Wie die übrigen Boote der 30. U-Flottille erhielt auch U-18 den typischen Schwarz Meer-Turmtarnanstrich. Dieser begann am Turmsockel mit einem dunkelgrauen Ring, dem nach oben weitere, immer heller werdende Ringe folgten. Als Boot-Emblem führte Fleige einen von einem Torpedo getroffenen roten Stern ein, der auf der Stirnfront des Bootes aufgebracht wurde.

Am 26.5.1943 lief U-18 zu seiner ersten Unternehmung im neuen Einsatzgebiet (7. Feinfahrt des Bootes) aus, doch ein Erfolg blieb aus. Am 30.5. wurde zwar ein

After the success of this first transport, Hitler authorized the transfer of three more Type II B boats. One of these was the U-18. Taken out of service on 18 Aug. 1942 and shipped, on 11 May 1943 it sailed into Konstanz, becoming the 30th Submarine Flotilla's fourth boat. The boat's captain was 38-year-old Oblt.z.S. Karl Fleige. Having joined the navy in 1924, it was Fleige's first command. In 1940-41 Fleige had served on U-20 and U-123, both commanded by Kptlt. Moehle, as senior helmsman. In August 1941, again under Moehle's command, he assumed the position of flotilla helmsman with the 5th Submarine Flotilla in Kiel. Then in August 1942 he began commander training and finally on 6 May he was commissioned the U-18.

The veteran "canoe" now began its period of operations in the Black Sea. Like the other boats of the 30th Flotilla, the U-18 also received the typical Black Sea camouflage finish. This began at the base of the conning tower with a dark gray ring, extending upwards in ever lighter rings. Fleige adopted as the submarine's emblem a Red Star struck by a TO, which was applied on the front of the conning tower.

U-18 began its first sortie (7th in total) in its new area of operations on 26 May 1943, however no success was achieved. A torpedo was fired at a steamer on 30 May, but it missed. Pursued by a minesweeper, the U-18 did not get another opportunity to shoot. The next day the submarine was fortunate to escape an attack by a Soviet SB bomber just as it rendezvoused with U-9. The Russian



Foto/Photo 28

Foto 28

Am 22.7.1943 kehrt U-18 mit drei Erfolgswimpeln von der 2. Schwarzmeer-Unternehmung in den Stützpunkt zurück. Beachte die mehrfarbige Bändertarnung des Turms. Im Anschluß an diese Feindfahrt wurde an dem Boot der „Großen Wintergarten“ nachgerüstet (siehe Foto 26).

Photo 28

On 22 July 1943 U-18 returned to base from its 2nd Black Sea patrol flying three sinking pennants. Note the multicolor banded camouflage on the conning tower. After this patrol the „Big Wintergarten“ platform was installed on the boat (see Photo 26).

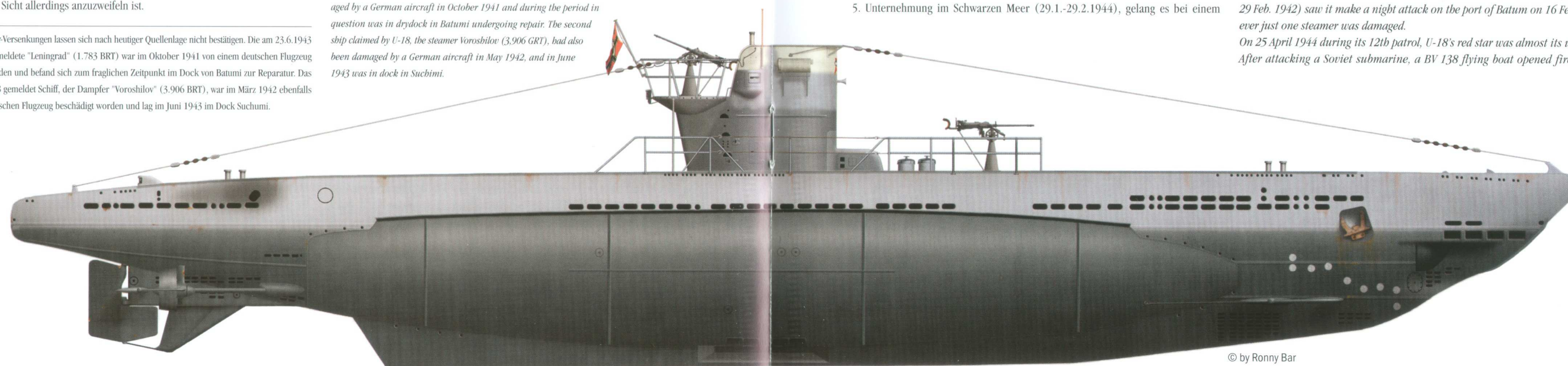
Dampfer torpediert, aber der „Aal“ traf nicht. Anschließend von einem M-Boot abgedrängt, kam U-18 nicht nochmals zum Schuß. Am nächsten Tag entging das Boot nur durch Glück dem Angriff eines sowjetischen SB-Bombers, als es sich gerade mit U-9 getroffen hatte. Das russische Flugzeug kreiste zweimal, hielt U-19 wegen des roten Sterns am Turm aber offensichtlich für ein eigenes Boot. Der Bomber griff statt dessen U-9 an. Einziger „Versenkungserfolg“ dieser Feindfahrt war eine Treibmine, die am 7.6.1943 durch MG-Beschuß zur Explosion gebracht wurde.

Die 8. Feindfahrt von U-18 (16.6.-22.7.1943) brachte dann Erfolge. Zwar verpaßte das Boot am 18.6. eine Angriffschance auf ein Sowjet U-Boot, dafür versenkt es gemäß KTB aber in der Folge zwei Dampfer und einen Leichter*, deren Versenkung aus heutiger Sicht allerdings anzuzweifeln ist.

*Beide Dampfer-Versenkungen lassen sich nach heutiger Quellenlage nicht bestätigen. Die am 23.6.1943 als versenkt gemeldete „Leningrad“ (1.783 BRT) war im Oktober 1941 von einem deutschen Flugzeug beschädigt worden und befand sich zum fraglichen Zeitpunkt im Dock von Batumi zur Reparatur. Das zweite von U-18 gemeldete Schiff, der Dampfer „Voroshilov“ (3.906 BRT), war im März 1942 ebenfalls von einem deutschen Flugzeug beschädigt worden und lag im Juni 1943 im Dock Suchumi.

aircraft circled twice, but it apparently identified the U-19 as a Russian boat because of the red star on its conning tower. The bomber instead attacked U-9. The only „sinking“ achieved on this patrol was a drift mine, which was exploded by machine-gun fire on 7 June. The U-18 achieved success on its 8th patrol (16 June – 22 July 1943). While it missed an opportunity to attack a Soviet submarine on 18 June, according to its war diary it subsequently sank two steamers and a lighter*. Given what we know today, however, these sinkings appear

*Available records do not confirm the sinking of either steamer. The Leningrad (1,783 GRT), claimed sunk on 23 June 1943, had been damaged by a German aircraft in October 1941 and during the period in question was in drydock in Batumi undergoing repair. The second ship claimed by U-18, the steamer Voroshilov (3,906 GRT), had also been damaged by a German aircraft in May 1942, and in June 1943 was in dock in Suchimi.



U-BOOT im Focus · Edition 2/2007



Foto/Photo 29

Foto 29

Rauhe See, keine Seltenheit im Schwarzen Meer. Gut eingepackt suchen Brückenwache und Kommandant Oblt.z.S. Fleige die Kimm ab. Beachte an backbord den leeren Naxos-Sockel und an steuerbord den druckfesten Behälter für die Filmkamera des Kriegsberichters Garms.

Sammlung Huss

Photo 29

Rough seas, not unusual in the Black Sea. Well bundled up, the bridge watch and captain Oblt.z.S. Fleige scan the horizon. Note the empty Naxos pedestal on the port side and war correspondent Garm's pressure-tight camera housing on the starboard side.

Huss Collection

Der erste bestätigte Erfolg wurde auf der 9. Feindfahrt (21.8.-24.9.1943) erzielt, als am 29.8. der 400 BRT große Minensuch-Trawler „Dzhalita“ (TSC-11) versenkt wurde. Am folgenden Abend beschoß U-18 den kleinen U-Jäger SKA-0132 (56 BRT) mit der 2 cm Flak wirksam, doch mußte der Angriff abgebrochen werden, als das Boot von Land durch einen Scheinwerfer erfaßt wurde.

Nach der 10. Feindfahrt (27.10.-24.11.1943) meldete Oblt. Fleige einen 1.500 BRT großen Dampfer als versenkt, doch tatsächlich wurde der Motortanker „Josif Stalin“ (7.745 BRT) am 18.11.1943 nur beschädigt. Auf der nächsten Feindfahrt, der 5. Unternehmung im Schwarzen Meer (29.1.-29.2.1944), gelang es bei einem

doubtful. The first confirmed success came on the boat's 9th patrol (21 Aug. – 24 Sept. 1943), when it sank the 400-ton minesweeper trawler Dzhalita (TSC-11) on 29 Aug. The next evening U-18 shot up the small sub chaser SKA-0132 (56 GRT) with its 20-mm anti-aircraft gun, however the attack had to be broken off when the boat was illuminated from ashore by a searchlight. After the 10th patrol (27 Oct. – 24 Nov. 1943), Oblt. Fleige claimed a 1,500-GRT steamer as sunk, but in fact the motor tanker Josif Stalin (7,745 GRT) was only damaged on 18 Nov. The submarine's 5th patrol in the Black Sea (29 Jan. – 29 Feb. 1942) saw it make a night attack on the port of Batum on 16 Feb., however just one steamer was damaged.

On 25 April 1944 during its 12th patrol, U-18's red star was almost its undoing. After attacking a Soviet submarine, a BV 138 flying boat opened fire on the

© by Ronny Bar



Foto/Photo 30

Foto 30

Gruppenbild mit Gladiolen vor der Polizeistation in Konstanz. Nach glücklicher Heimkehr posiert der Kommandant von U-18 Oblt.z.S. Fleige zusammen mit seinem I.WO Lt.z.S. Rudolf Arendt (links) und seinem L.I. Oblt. (Ing.) Fritz Deutschmann. Bemerkenswert, Fleige trägt ein weißes Halstuch mit dem Bootsemlen.

Photo 30

Group photo with gladiolas in front of the police station in Constanza. After a safe return home, the captain of the U-18, Oblt.z.S. Fleige, poses with his 1st Watch Officer Lt.z.S. Rudolf Arendt (left) and his leading engineer Oblt. (Ing.) Fritz Deutschmann. Interestingly, Fleige is wearing a white neckerchief bearing the boat's emblem.

Nachtangriff auf den Hafen von Batum am 16.2. lediglich einen Dampfer zu beschädigen.

Am 25. April 1944 wäre U-18 auf seiner 12. Feindfahrt sein roter Stern beinahe doch noch zum Verhängnis geworden. Nach Angriff auf ein Sowjet U-Boot eröffnete ein deutsches BV 138 Flugboot trotz acht von U-18 abgefeuerten ES (Erkennungssignal)-Patronen das Feuer auf den „vermuteten Russen“. U-18 tauchte schließlich mit Beschußschäden weg. Der rote Stern hatte das U-Boot in den Augen der Flugboot-Besatzung zu eindeutig als Russen kenntlich gemacht. Zuvor hatte U-18 auf dieser Fahrt lediglich am 7.4. einen kleinen Lastkahn mit dem Decksgeschütz versenkt.

Es folgten im Sommer 1944 noch zwei weitere Unternehmungen, die das Boot vor die kaukasische Küste führten. Beide blieben erfolglos. Am 18.7.1944 wurde Oblt.z.S. Karl Fleige für seine Erfolge mit U-18 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Er war der einzige im Schwarzen Meer eingesetzte U-Boot Kommandant, der diese Auszeichnung erhielt.

Das Vordringen der Roten Armee und die Kriegserklärung Rumäniens an das Deutsche Reich brachten das Ende der deutschen U-Boot-Operationen im Schwarzen Meer. Die Stützpunkte mußten geräumt werden. Das bedeutet auch das Ende für U-18. Unmittelbar nach Abschluß seiner 14. Feindfahrt bei einem Luftangriff auf Konstanz stark beschädigt, wurde das Boot am 25. August 1944 vor Konstanz auf 43°47' N/28°45' E von der Besatzung selbst versenkt.

"suspected Russian" despite the 18 recognition flares fired by U-18. U-18 was hit by gunfire and finally dove to safety. In the eyes of the flying boat crew the red star had too clearly identified the submarine as Russian.

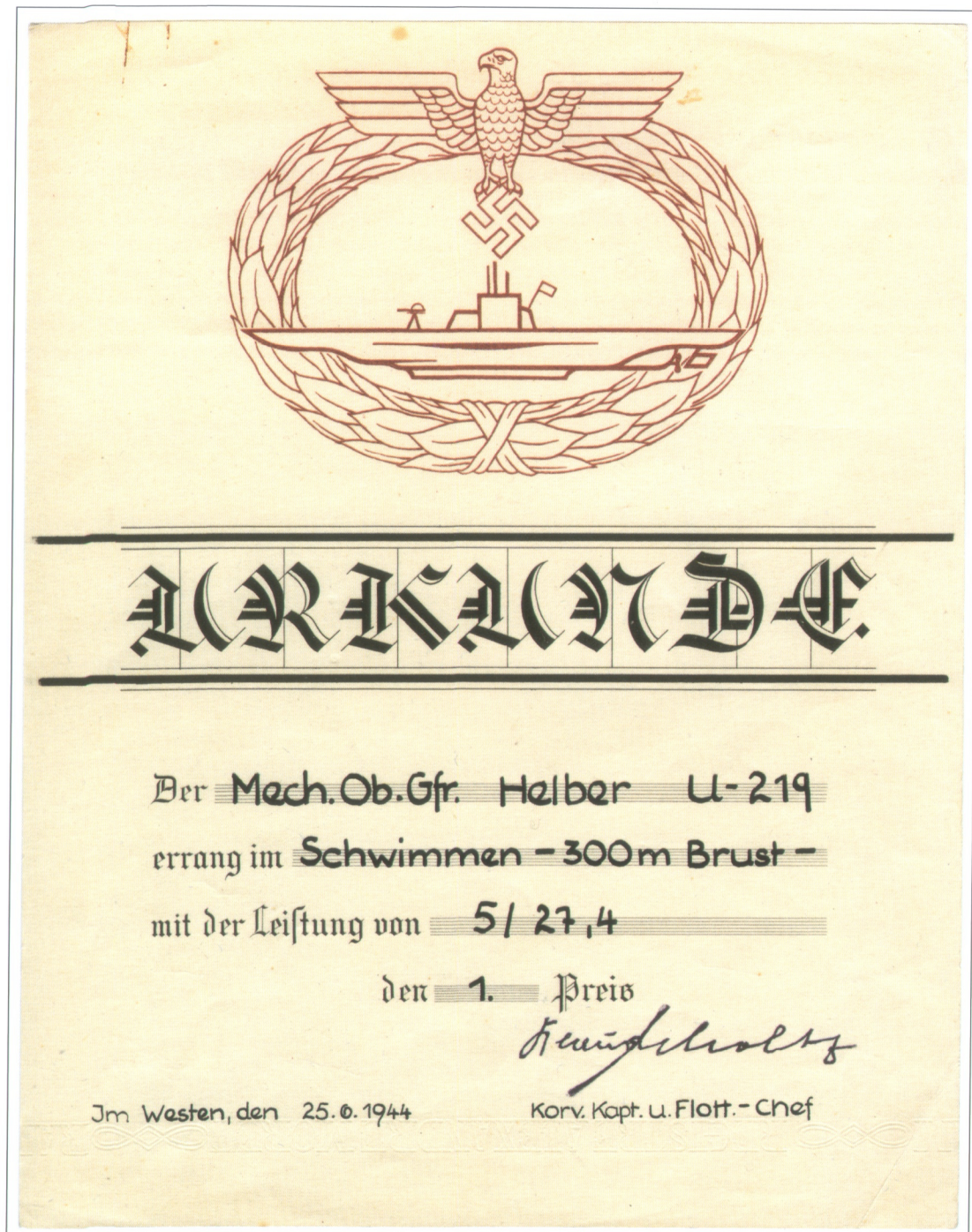
Earlier on this patrol on 7 April the U-18 had sunk a small cargo ship with its deck gun.

Two more operations followed in the summer of 1944 off the coast of the Caucasus. Both produced no results. On 18 July 1944 Oblt.z.S. Fleige was decorated with the Knight's Cross for his success as commander of the U-18. He was the only Black Sea submarine commander to be so decorated.

The Red Army's advance and Rumania's declaration of war on Germany ended German submarine operations in the Black Sea. The bases had to be evacuated. This also meant the end of U-18. Heavily damaged in an air raid on Constanza immediately after its 14th patrol, on 25 August it was scuttled by its crew off Constanza at position 43°47' N/28°45' E.



© by Ronny Bar



Foto/Photo 31

Die Schwimmurkunde mit dem U-Bootkriegsabzeichen

The Swimming Certificate with the U-Boat War Badge

Bei der 12. U-Flottille in Bordeaux an der Atlantikküste ging knapp drei Wochen nach der Landung der Alliierten in der Normandie noch alles seinen Gang, denn die Front war weit entfernt. Am 25. Juni fand daher dort auch ein großer Schwimmwettkampf statt, bei dem der Mech. Ob. Gfr. Helber von U-219 im 300 m Brustschwimmen den 1. Platz belegte. Dafür erhielt er aus den Händen von Flottillenchef Korv. Kpt. Klaus Scholtz diese mit dem U-Bootkriegsabzeichen verzierte Schmuckurkunde.

U-219, eines der seltenen X B Boote, hatte bis dahin lediglich eine Feindfahrt im Atlantik absolviert, bei der andere Boote betankt worden waren. Nach Einbau eines Schnorchels und Umbau zum Versorgungs-U-Boot, lief U-219 am 23.8.1944 Richtung Batavia (heute Djakarta) / Indonesien aus, wo es am 11.12.1944 eintraf. Nach der Kapitulation Deutschlands wurde das Boot am 6. Mai 1945 an die Japaner übergeben, bei denen es die Bezeichnung „I 505“ erhielt.

Sammlung Huss

For the 12th Submarine Flotilla at Bordeaux on the Atlantic Coast, all was still normal three weeks after the Allied landings in Normandy, as the front was far away. A major swim meet was held there on 25 June, and Mech. Ob. Gfr. Helber of U-219 took first place in the 300-meter breaststroke. He was awarded this certificate, bearing the submarine arm war badge, by the flotilla commander, Korv. Kpt. Klaus Scholtz.

U-219, one of the rare Type X B boats, had only completed one refueling mission in the Atlantic. Following the installation of a snorkel and conversion into a supply submarine, on 23 Aug. 1944 U-219 sailed for Batavia (present day Jakarta), Indonesia, arriving there on 11 Dec. On 6 May 1945, after Germany's surrender, the submarine was handed over to the Japanese, who gave it the designation I 505.

Huss Collection

Januar 1942 – Gotenhafen-Oxhöft im Eis**Farbfotos vom Standort der 22. U-Flottille und 2. Unterseeboots-Lehrdivision****January 1942 – Gotenhafen-Oxhöft in the Ice****Color Photos of the Base of the 22nd Submarine Flotilla and the 2nd Submarine Training Division**

von Axel Urbanke

Obwohl man in Ost- und Westpreußen aufgrund des kontinentalen Klimas an strenge Winter gewöhnt war, brach der Winter 1941/42 alle Kälterekorde. Mitte Januar 1942 strömte durch ein riesiges Hochdruckgebiet über Rußland sibirische Kälte nach

Although East and West Prussia were used to severe winters on account of their continental climate, the winter of 1941-42 broke all records for cold. In mid-January 1942 frigid Siberian air streamed through an enormous high-pressure



Foto/Photo 32

Foto 32

Gotenhafen-Oxhöft Anfang Februar 1942. Durch den starken Frost sind sämtliche U-Boote im Päckchen festgefroren. Im Hintergrund links ist vor einem nicht bekannten Wohnschiff ein VII C Boot erkennbar. Rechts im Bild vier Boote vom Typ II mit montiertem Eisschutz am Bug.

Sammlung Elwert

Photo 32

Gotenhafen-Oxhöft at the beginning of February 1942. The severe cold has caused all of the submarines to be frozen in a cluster. In the left background a VII C submarine may be seen in front of an unidentified residence ship. On the right of the photo are four Type IIs with ice guards on the bow.

Elwert collection

Nordeuropa. Die Thermometer in den west- und ostpreußischen Ostseehäfen fielen über Nacht auf über 20 Grad Minus. Innerhalb kürzester Zeit erstarrte alles im Eis, so auch die Ausbildungsstandorte der U-Bootwaffe. Bei den U-Flottilen in Danzig, Pillau und Gotenhafen mußte die praktische Ausbildung auf den Booten eingestellt werden. Kpilt. (Ing.) Otto Elwert, Ausbilder bei der 2. Unterseeboots-Lehrdivision (ULD) in Gotenhafen, bannte die Situation bei der 22. U-Flottille in Gotenhafen-Oxhöft auf seinen Agfa-Farbdiafilm. Die Fotos dokumentieren, wie die U-Boote im Eis festfroren. Zu dieser Zeit verfügte die 22. U-Flottille mit U-8, U-14, U-19, U-56, U-57, U-58, U-59, U-78, U-137, U-138, U-139, U-140, U-142, U-143, U-145, U-146, U-149 und U-150 über 18 Ausbildungsboote. Bis auf U-78, das ein VII C Boot war, handelte es sich ansonsten um Typ II Boote. Auf Foto 34 ist darüber hinaus das U-Boot Begleitschiff „Erwin Wassner“ zu sehen. Das am 21.1.1938 als „Gran Canaria“ vom Stapel gelaufene Schiff wurde im Laufe des Jahres 1938 durch die Kriegsmarine angekauft und umgebaut. Die Indienststellung unter dem Namen „Erwin Wassner“

area over Russia and into Northern Europe. Overnight, temperatures in the East- and West-Prussian Baltic ports fell to more than 20 degrees below zero. In a very short time everything became frozen in ice, including the submarine arm's training base. The submarine flotillas in Danzig, Pillau and Gotenhafen were forced to suspend practical training on U-boats.

Kpilt. (Ing.) Otto Elwert, an instructor in the 2nd Submarine Training Division (ULD) in Gotenhafen, captured the 22nd Submarine Flotilla's predicament in Gotenhafen-Oxhöft on Agfa color slide film. The photos show the submarines frozen in the ice. At that time the 22nd Submarine Flotilla had 18 training boats, the U-8, U-14, U-19, U-56, U-57, U-58, U-59, U-78, U-137, U-138, U-139, U-140, U-142, U-143, U-145, U-146, U-149 and U-150. All were Type II boats except for the U-78, which was a VI C. Also visible in Photo 34 is the submarine escort vessel Erwin Wassner. Commissioned as the Gran Canaria on 21 Jan. 1938, it was purchased by the Kriegsmarine in 1938. After conversion, on 29 March 1939 it



Foto/Photo 33

fand am 29. März 1939 statt. Namensgeber war der 1937 verstorbene Erste Weltkrieg- U-Boot Kommandant und Pour le Mérite Träger, der zuletzt als Konteradmiral Militärattache in London gewesen war. Die „Erwin Wassner“ diente zu Kriegsbeginn dem F.d.U. Dönitz und seinem Stab als Führungsschiff, bis der im Oktober zum B.d.U. umgegliederte operative Stab im November 1939 nach Sengwarden bei Wilhelmshaven umsiedelte. Auf der „Erwin Wassner“ verblieb Kpt.z.S. Friedeburg, der Abteilungschef B.d.U. Organisation, der die gesamte personelle und materielle Organisation des Nachschubs regelte. Aus diesem Grunde dürfte sich von Friedeburg mit der „Erwin Wassner“ im Frühjahr 1942 in Gotenhafen-Oxhöft befunden haben.

Die 2. ULD wurde im Juni 1940 aufgestellt und nahm ab 1.11.1940 den Lehrbetrieb am Standort Gotenhafen auf. Erster Kommandeur war der 39-jährige Freg.Kpt. Werner Hartmann, der nach seinen Erfolgen mit U-37 am 9. Mai 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden war. Hartmann entstammt der Crew 21 und war aufgrund seines Alters und seiner Erfolge eine ideale Besetzung des Kommandeurs.

entered service as the Erwin Wassner. A First World War submarine commander and wearer of the Pour le Mérite, Erwin Wassner had served as military attaché in London with the rank of Rear Admiral prior to his death in 1937. Following the outbreak of war, F.d.U. Dönitz and his staff used the Erwin Wassner as a command ship until November 1939, when the operations staff, which had been reorganized as the B.d.U. in October, moved to Sengwarden near Wilhelmshaven. Kpt.z.S. Friedeburg, departmental head of the B.d.U. organization, who was in charge of the entire supply organization, remained on board the Erwin Wassner. That is probably why Friedeburg was in Gotenhafen-Oxhöft with the Erwin Wassner in early 1942.

The 2nd ULD was established in June 1940 and it began training operations at the Gotenhafen base on 1 Nov. 1940. Its first commander was 39-year-old Freg.Kpt. Werner Hartmann, who had received the Knight's Cross on 9 May 1940 after successfully commanding the U-37. Hartmann came from Crew 21 and his

Foto 33

Dieses Foto wurde bei der gleichen Gelegenheit aufgenommen wie Foto 32. Es zeigt den links von Foto 32 liegenden Bereich des Hafenbeckens in Gotenhafen-Oxhöft. Bei dem mit einem fünffarbigen Tarnanstrich versehenen Schiff handelt es sich um das U-Boot-Begleitschiff „Erwin Wassner“. Das Schiff wurde in der Nacht 23./24. Juli 1944 bei einem Angriff der RAF auf Kiel durch Bombentreffer versenkt. An der „Erwin Wassner“ liegen drei festgefrorene Typ II Schulboote der 22. U-Flottille.

Sammlung Elwert

Photo 33

This photo was taken on the same occasion as Photo 32. It depicts the area of the harbor basin in Gotenhafen-Oxhöft to the left of that in the previous photo. The vessel wearing the five-color camouflage scheme is the submarine escort ship Erwin Wassner. During the night of 23-24 July 1944 the ship was sunk by bombs dropped in an RAF night raid on Kiel. Next to the Erwin Wassner are three Type II training boats of the 22nd Submarine Flotilla, frozen fast in the ice.

Elwert collection

Im November 1941 gab Hartmann die Führung allerdings dann an Freg.Kpt. d.R. Ernst Hashagen ab. Dieser gehörte nicht zu der jungen Generation der U-Bootsfahrer, sondern war ein U-Boot- Kommandant des Ersten Weltkrieges. Hashagen hatte die Boote UB-21 und U 62 befehligt. Der 2. ULD unterstellt war die ebenfalls in Gotenhafen liegende und für die praktische Ausbildung zuständige 22. U-Flottille unter Korv.Kpt. Wilhelm Ambrosius. Diese Schulflottille wurde im Januar 1940 aufgestellt.

Bei der 2.ULD fand die Ausbildung der U-Bootsbesatzungen und -Offiziere statt. Außerdem wurden hier Kommandantenlehrgänge durchgeführt. Alle Übungen an Maschinen, Waffen, Torpedos usw. waren Trockenübungen in den Lehrgebäuden der 2. ULD. Die Lehrgänge dauerten in der Regel 3-4 Monate, einige aber auch kürzer. Während dieser Zeit war der Großteil der Teilnehmer auf den Wohnschiffen der 2. ULD untergebracht. Ab November 1940 waren dies das frühere KdF Kreuzfahrtschiff „Wilhelm Gustloff“ sowie die „Hansa“ und „Oceana“. Die „Wilhelm Gustloff“ war bereits vorher als großes Lazarettsschiff militärisch genutzt worden und

age and success made him an ideal training unit commander, but in November 1941 he handed command over to Freg.Kpt.d.R. Ernst Hashagen. He was not from the new generation of submarine commanders, having commanded the UB-21 and U-62 in the First World War. Also under the command of the 2nd ULD was the 22nd Submarine Flotilla under Korv.Kpt. Wilhelm Ambrosius. This flotilla, which was responsible for practical training, was established in January 1940.

The 2nd ULD was responsible for training U-boat crews and submarine officers. Command courses were also given there. Personnel trained on engines, weapons and torpedoes in the 2nd ULD's training buildings. As a rule, the courses lasted 3 to 4 months, but some were shorter. During this time most of the participants were quartered on the 2nd ULD's residence ships. Placed in service in November 1940, they were the former Strength Through Joy cruise ship Wilhelm Gustloff, plus the Hansa and Oceana. The Wilhelm Gustloff, which had seen previous military service as a hospital ship, was now permanently



Foto/Photo 34

Foto 34

Auch diese beiden VII C Boote sind festgefroren. Da die 22. U-Flottille zum Zeitpunkt der Aufnahme nur über ein VII C Boot verfügte, handelt es sich möglicherweise um Boote, die sich in der UAK-Erprobung befanden. An der Dicke der hochstehenden Eisschollenplatten ist gut erkennbar, daß das Eis zunächst noch durch die Schiffe aufgebrochen werden konnte, die Schollen dann aber bei stärkerem Frost zu einem festen Paket zusammenfroren.

Sammlung Elweret

Photo 34

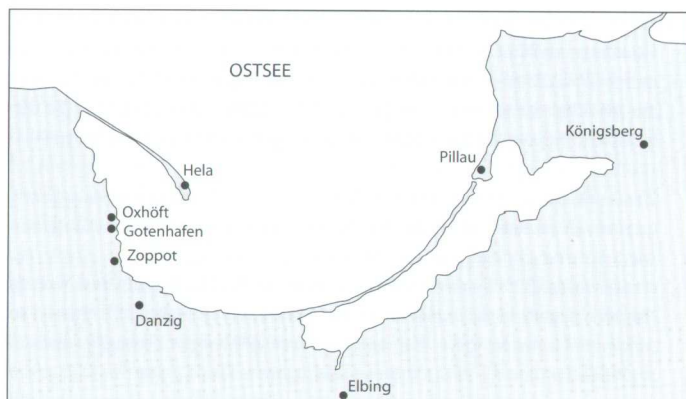
These two VII C boats are also frozen in the ice. As the 22nd Submarine Flotilla had only one VII C boat when the photo was taken, these may have been boats undergoing acceptance trials. The thickness of the jutting ice sheets shows that the ships were initially able to break through the ice themselves, but that the severe cold then caused the floes to freeze into a solid pack.

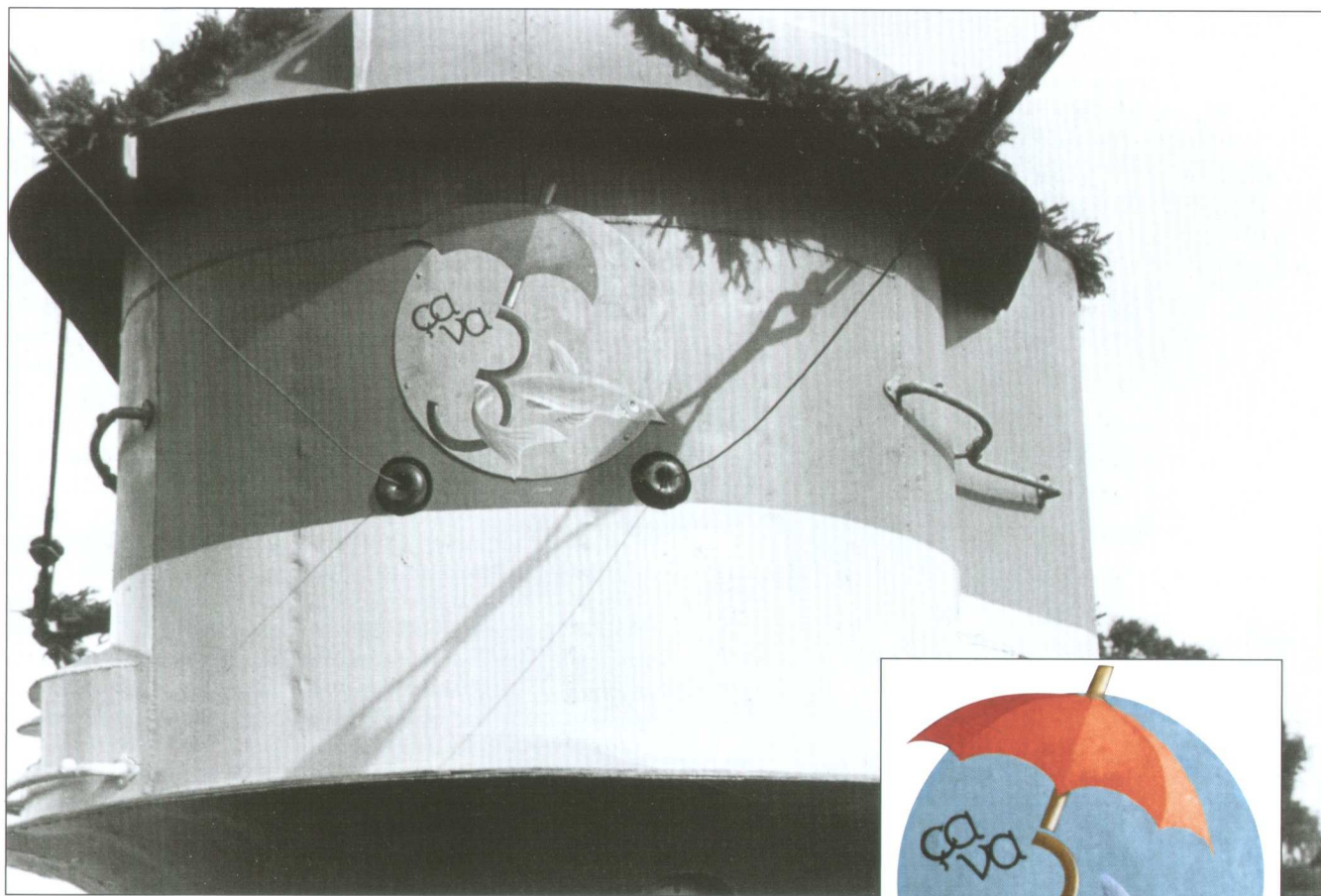
Elwert collection

ging nun in Gotenhafen-Oxhöft fest vor Anker. An Bord der Gustloff wohnten fortan rund 1.000 Angehörige der 2. ULD, der Großteil Lehrgangsteilnehmer und einige Ausbilder, das sogenannte „Stammpersonal“. Die U-Boot-Leute wurden auf dem Schiff verpflegt und auch sonst bot man einiges an, um den Aufenthalt angenehm zu gestalten. So fanden täglich zwei Kinovorstellungen statt. Versorgten sich die Wohnschiffe zunächst noch selber mit Strom, Dampf und Wasser, wurde 1943 ein Kesselhaus an Land errichtet, um die drei Schiffe mit Dampf zu versorgen.

Die meisten verheirateten Angehörigen des Stammpersonals holten ihre Familien nach und besaßen Wohnungen in Gotenhafen.

anchored in Gotenhafen-Oxhöft. Approximately 1,000 members of the 2nd ULD lived on the Gustloff. The majority were course participants, but a number of instructors, the co-called "core personnel", also lived aboard. The submarine people took their meals on the ship and a number of diversions were provided to make their stay more pleasant. Movies were shown twice daily. Initially the residence ships continued supplying their own power, steam and water, but in 1943 a steam plant was set up ashore to provide the three vessels with steam. Most married members of the core personnel moved their families and lived in apartments in Gotenhafen.





Foto/Photo 35

Der „geschützte Hai“ von U-1192

The „Shielded Shark“ of U-1192

Streng genommen gehört das hier gezeigte Emblem von U-1192 nicht in die Rubrik „Unbekannte Embleme“. Wir werden jedoch zukünftig an dieser Stelle nicht nur neu entdeckte Bootsembleme vorstellen, sondern auch solche, die bisher aufgrund mangelhafter Unterlagen und Fotos falsch oder ungenau überliefert sind. Zur Gruppe der bisher ungenau dargestellten Embleme gehört jenes von U-1192.

In dem hervorragenden Buch „Embleme, Wappen, Malings“ von Georg Högel, ist das Emblem des am 23.9.1944 auf der F. Schichau Werft in Danzig von Oberleutnant z.S. Herbert Zeissler in Dienst gestellten VII C Bootes nur äußerst simpel und nicht korrekt dargestellt. Tatsächlich handelte es sich um eines der am aufwendigsten gestalteten Embleme an deutschen U-Booten während des Zweiten Weltkrieges, das deutlich von der Darstellung Högels abweicht.

Das Emblem wurde vom Kommandanten Oblt.z.S. Zeissler entworfen und bereits zur Indienstellung des Bootes aufgebracht, wie unser Foto belegt. Das Abzeichen besteht aus mehreren, auf einem runden hellblauen Schild angeordneten Komponenten, deren Bedeutung sich bisher nicht vollständig klären ließ. Der sehr detailreich ausgeführte Haifisch dürfte für das Boot selbst stehen und der Schirm als Schutz gegen die „Gaben“ der alliierten U-Jäger. Nicht belegen lässt sich indes die in dem Buch von Högel genannte und dargestellte Glückszahl „13“, die aus der „3“ unter dem Schirm und dem als „1“ ausgeführten Stock des Schirms bestehen soll. Unser Foto belegt einzig die „3“ unter dem Schirm, in den der Schwanz des Fisches einhakt, nicht aber die „1“. Dafür dokumentiert die Aufnahme den französischen Kurzsatz „ça va“, zu deutsch „es geht“, der bisher in allen Darstellungen fehlt. Das gesamte Emblem ist aufwendig ausgeführt und beweist, daß hier jemand mit künstlerischer Begabung tätig war.

U-1192 gehörte im Übrigen zu jenen Booten, die nie zu einem Versenkungserfolg gelangten. Nach einigen Feindfahrten beendete es seine Karriere als Schulboot in der Ostsee und wurde von seiner Besatzung am 3.5.1945 selbst versenkt.

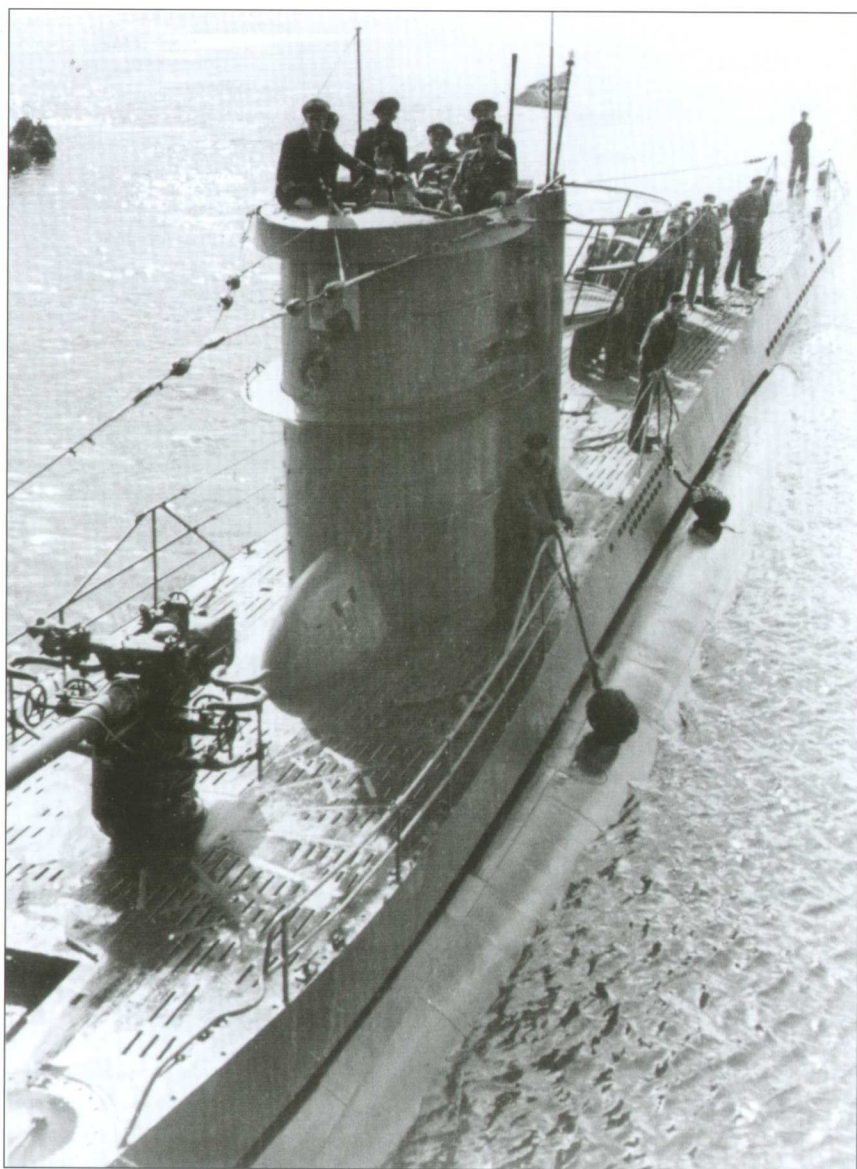


The subject of this article is the emblem of U-1192, a Type VII C boat commissioned by Oblt.z.S. Herbert Zeissler at the F. Schichau Shipyard in Danzig on 23 Sept. 1944. Strictly speaking, it does not belong in the category „unknown emblems“. It is our intention, however, to henceforth include in this category both newly discovered emblems and those which have been wrongly or inaccurately identified due to a lack of photos or inadequate documentation. U-1192's emblem is one of those which has yet to be depicted accurately.

The drawing of the emblem which appears in Georg Högel's book *Embleme, Wappen, Malings* is extremely basic and unsatisfactory. In fact U-1192's emblem was one of the most elaborate to appear on any German submarine during the Second World War, very different from Högel's depiction.

The emblem was designed by the submarine's captain Oblt.z.S. Zeissler and applied before the boat was commissioned, as our photo proves. It consisted of several elements, whose significance cannot be fully explained, against a circular pale-blue shield. The extremely detailed shark must have represented the boat itself and the umbrella protection against the „gifts“ from Allied sub hunters. We are unable, however, to confirm the lucky number „13“ described and depicted by Högel. His drawing depicts it with the „3“ beneath the umbrella and the „1“ as the umbrella's handle. Our photos shows the „3“ beneath the umbrella with the shark's tail hooked in it, but not the „1“. It does, however, confirm the presence of the French phrase „ça va“ (literally „it's ok“), which has not been documented before. The entire emblem is finely rendered, obviously by someone with artistic talent.

U-1192 was one of those submarines that never sank an enemy ship. After several patrols it ended its career in the Baltic as a training vessel and was scuttled by its crew on 3 May 1945.



Foto/Photo 36

Foto 36

U-432 unter dem Kommando von Kptlt. Heinz-Otto Schultze läuft in einen französischen U-Bootbunker ein. Versenkungswimpel sind nicht sichtbar. Das an der Stirnseite des Turms sichtbare Emblem stimmt nicht mit dem bisher für dieses Boot dokumentierten „Eisbär“-Emblem überein.

Photo 36

U-432 sails into a French submarine bunker under the command of Kptlt. Heinz Otto Schultze. No sinking pennants can be seen. The emblem visible on the front of the conning tower does not match the "Polar Bear" emblem attributed to this boat.

Versenkt am Konvoi HX 228

Das Schicksal von U-432 und U-444 im März 1943

Sunk While Attacking Convoy HX 228 – The Fate of U-432 and U-444 in March 1943

von Axel Urbanke

Am 14. Februar 1943 läuft U-432 von La Pallica zu seiner 8. Feindfahrt aus. Operationsgebiet ist der Nordatlantik. Es ist die erste Feindfahrt des erfolgreichen Bootes unter dem neuen Kommandanten Oblt.z.S. Hermann Eckhardt, der das Boot am 16. Januar übernommen hat. Bisher hat das Boot unter Kptlt. Heinz Otto Schultze auf sieben Feindfahrten 19 Schiffe mit 64.768 BRT versenkt. Natürlich möchte Oblt.z.S. Eckhardt, der zuletzt Kommandant des Ausbildungsbootes U-28 bei der 24. U-Flottille in Danzig gewesen ist, an die Erfolge seines Vorgängers anknüpfen, aber die Zeiten sind härter geworden.

Eine Woche nach dem Auslaufen wird das Boot am Abend des 21. Februar mit den Booten U-84, U-591 und U-758 zur Gruppe „Sturmbock“ zusammengefaßt, um auf den Konvoi ONS 167 zu operieren. Dieser ist unmittelbar zuvor von U-664 (Oblt.z.S. Graef) gesichtet worden. Doch in der Nacht gewinnt U-432 keine Fühlung. Nachdem U-664 und das ebenfalls an den Konvoi herangekommene Boot U-758 von Bewachern abgedrängt werden, geht der Konvoi verloren. Am 25.2. wird U-432 auf Befehl B.d.U. in den Vorpostenstreifen „Sturmbock“ (11 Boote) eingegliedert, durch den der Konvoi aber ebenfalls nicht erfaßt wird. Am 26./27. werden daraufhin im mittleren Nordatlantik die Gruppen „Burggraf“ und „Wildfang“ gebildet. Letzterer Gruppe,

On 14 February 1943 U-432 sailed from La Pallacia on its eighth combat patrol, its operations area the North Atlantic. It was the successful boat's first sortie under its new captain Oblt.z.S. Hermann Eckhardt, who had taken command on 16 January. Under Kptlt. Otto Schultze the U-432 had previously sunk 19 ships totaling 64,768 GRT during seven patrols. Oblt. z.S. Eckhardt, who had most recently commanded the training boat U-28 with the 24th Submarine Flotilla in Danzig, of course wished to emulate his predecessor's success, but the times had become more difficult.

One week after sailing, on the evening of 21 February, U-432, together with the submarines U-84, U-591 and U-758, were combined to form the "Sturmbock" group and operate against convoy ONS 167. This had only just been sighted by U-664 (Oblt.z.S. Graef). During the night the U-432 failed to make contact, however. After the U-664 and U-758 were forced away by escorts, the convoy was lost. On 25 February, by order of the B.d.U., U-432 joined the "Sturmbock" picket line (11 boats), but it also failed to find the convoy. The "Burggraf" and "Wildfang" groups were subsequently formed in the North Atlantic on 26-27 Feb. The latter group, whose assembly area lay northeast of Newfoundland, included U-432

deren Aufstellungsraum nordöstlich Neufundland liegt, gehört U-432 zusammen mit U-84, U-89, U-409, U-591, U-638, U-664 und U-758 an. Am 6. März sichtet U-405 (Korv.Kpt. Hopmann) den aus 59 Schiffen bestehenden Konvoi SC 121. Der Konvoi ist durch die schweren Stürme der letzten Tage auseinander gerissen. Der B.d.U. setzt auf den Konvoi die Gruppen „Westmark“, der U-432 angehört und die Gruppe „Ostmark“ an. In der Nacht zum 7. März gewinnen bei Windstärke 10 und schweren Schnee- und Hagelschauern weitere Boote der Gruppe „Westmark“ Führung zum Geleit. Während nun die nördlichen Boote dieser beiden Gruppen bei schlechtestem Wetter den Konvoi SC 121 verfolgen und angreifen, erfaßt der B-Dienst am 8. März den westlaufenden Konvoi HX 228. Um die Mittagszeit des 10. März wird der Konvoi durch das zur Gruppe „Neuland“ gehörende U-336 (Kpilt. Hunger) gesichtet. Außer dieser im östlichen Nordatlantik positionierten Gruppe werden nun fünf in der Nähe stehenden Boote der Gruppe „Westmark“ herangeführt, darunter auch U-432.

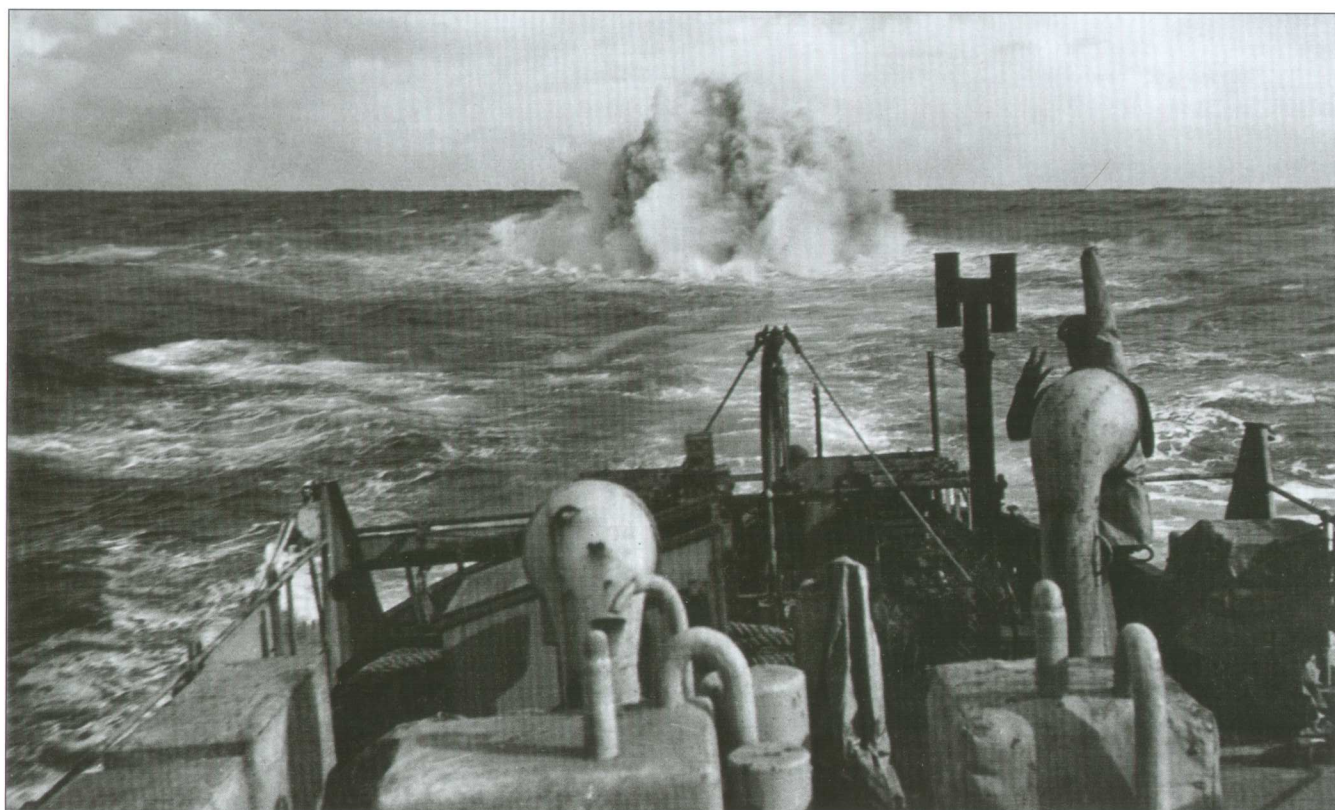
Der aus 60 Schiffen bestehende Konvoi HX 228 wird durch die Escort Group B-3 geschützt, die 9 Zerstörer bzw. Korvetten umfaßt. Unterstützend ist am 5. März die amerikanische 6th Support Group am Geleit eingetroffen, bei der es sich um den Geleitträger „Bogue“ und zwei Sicherungszerstörer handelt. Nachdem U-336 als Führungshalter abgedrängt wird, springt U-444 (Oblt.z.S. Langfeld) für dieses Boot ein. In der Nacht zum 11. März kommen U-86, U-221, U-336 und U-406 an das Geleit heran. U-221 und U-757 versenken je zwei Schiffe. Kurz nach Mitternacht schiebt sich U-444 in Überwasserfahrt wieder an den Konvoi heran, als es plötzlich durch den britischen Zerstörer „HMS Harvester“ angelaufen wird. Das Boot taucht sofort, entgeht aber in geringer Tiefe nicht den Wasserbomben des Zerstörers. Mit schweren Schäden muß es in der Dunkelheit neben dem Zerstörer auftauchen, der sofort zum Rammstoß anläuft. Dicht hinter dem Turm kracht der Zerstörer in das Boot und überläuft es, wobei sich eine Schraubenwelle in U-444 verkeilt. 10 Minuten sind Freund und Feind miteinander verhakt, erst dann löst sich die Bindung. Tauchunklar und schwer beschädigt versucht U-444 in die Nacht zu entkommen, aber die ebenfalls schwer beschädigte „HMS Harvester“ hat bereits die französische* Korvette „Aconit“ zur Hilfe angefordert. Eine Stunde später trifft die „Aconit“ ein und macht U-444 sofort aus. Ohne zu Zögern rammt „Aconit“ ebenfalls U-444 und

along with U-84, U-89, U-409, U-591, U-638, U-664 and U-758. On 6 March, U-405 (Korv.Kpt. Hopmann) sighted convoy SC 121, consisting of 59 ships. The convoy had been torn apart by fierce storms over the past days. The B.d.U. sent against it the groups „Westmark“, which included U-432, and „Ostmark“. During the night of 7 March, with force 10 winds and heavy snow and sleet showers, additional boats of the „Westmark“ group made contact with the convoy. While the northernmost boats of the two groups were pursuing and attacking convoy SC 121 in terrible weather, on 8 March the intelligence service located the west-bound convoy HX 228. At noon on 10 March the convoy was sighted by the U-336 (Kpilt. Hunger), part of the „Neuland“ Group. Five nearby boats of the „Westland“ Group, including U-432, were sent to join „Neuland“, which was positioned in the eastern North Atlantic.

HX 228, a convoy of 60 ships, was accompanied by escort group B-3, made up of nine destroyers and corvettes. On 5 March the American 6th Support Group, consisting of the escort carrier Bogue and two accompanying destroyers, joined the convoy to bolster its defenses. After contact boat U-336 was driven off, U-444 (Oblt.z.S. Langfeld) took its place. During the night of 11 March, U-86, U-221, U-336 and U-406 closed with the convoy. U-221 and U-757 each sank two ships. Shortly after midnight U-444 was moving toward the convoy on the surface when it was suddenly approached by the British destroyer HMS Harvester. The boat dived immediately but was unable to escape the destroyer's depth charges. Severely damaged, in the darkness it was forced to surface near the destroyer, which immediately prepared to ram. The destroyer struck the boat just aft of the conning tower and its propeller became stuck in U-444. Friend and foe were joined together for ten minutes before the connection was broken. Unable to dive and badly damaged, U-444 attempted to escape in the darkness, but HMS Harvester, which was also badly damaged, had already summoned the French corvette Aconit*. It arrived an hour later and immediately sighted the U-444. Without hesitating, the Aconit also rammed U-444 and cut the boat in two. Just three members of the crew were saved, one having been taken aboard HMS Harvester earlier. The Harvester (Cdr. Tait) began making repairs to its shaft and set

*Leihgabe der französischen Vichy-Regierung an die Royal Navy seit 23.7.1941

*On loan from the Vichy government to the Royal Navy since 23 July 1941.



Foto/Photo 37

Foto 37

11. März 1943 mittags, Wasserbombenverfolgung von U-432 durch die französische Korvette „Aconit“. Nach dem Sturm der Tage zuvor, hat sich die See an diesem Tag wieder beruhigt.

Photo 37

Midday on 11 March 1943. The French corvette Aconit depth-charging the U-432. The sea was calm on this day, unlike the stormy conditions of previous days.



Foto 38

Das letzte dramatische Foto von U-432. „Aconit“ hat das Geschützfeuer auf das aufgetauchte Boot eingestellt. Aus dem Turmluk quillt Qualm und Besatzungsmitglieder springen ins Wasser. Wenig später rammt die „Aconit“ das Boot unbeabsichtigt, woraufhin U-432 auf 51°35' N/28°20' W sinkt.

zerschneidet das Boot in zwei Teile. Nur drei Mann der Besatzung werden gerettet, nachdem zuvor schon ein Mann von „HMS Harvester“ an Bord genommen worden ist. Die „Harvester“ (Cdr. Tait) beginnt nun mit der Reparatur der Welle und folgt mit geringer Geschwindigkeit dem Konvoi. Die „Aconit“ läuft indes schnell zu diesem zurück, um ihre Bewacherfunktion wieder auf zu nehmen. Im weiteren Verlauf der Nacht bleibt die „Harvester“ jedoch immer weiter hinter dem Konvoi zurück und am Morgen spitzt sich die Lage dann zu. Nach der ersten Welle bricht nun auch die zweite Schraubenwelle. Gestoppt und bewegungsunfähig liegt der Zerstörer im Atlantik. Cdr. Tait ruft per Funk sofort die „Aconit“ zurück, doch diese benötigt mindestens vier Stunden, um die „Harvester“ zu erreichen. Diese hat inzwischen auch noch 38 Überlebende der durch U-757 versenkten „William C. Gorgas“ an Bord genommen. Gegen Mittag, kurz vor Eintreffen der „Aconit“, entdeckt das dem Geleit nachsetzende U-432 dann die auf sich alleine gestellte „Harvester“ (1.340 BRT). Kptlt. ** Eckhardt zögert nicht lange und versenkt den Zerstörer mit einem Unterwassertorpedoschuß. 144 Männer von „Harvester“, darunter der Kommandant, und viele gerettete Schiffbrüchige kommen ums Leben. In der Folge begeht der 27-jährige Eckhardt einen verhängnisvollen Fehler, der vermutlich auf seine mangelnde Frontierfahrung zurückzuführen ist***. Er läuft nicht vom Versenkungsort ab, sondern beobachtet durch das Sehrohr das Geschehen. Als die „Aconit“ etwa eine Stunde später am Versenkungsort der „Harvester“ eintrifft, ist das Wasser voller Toter und Überlebender. Schon von weitem hat die „Aconit“ die Versenkungsrauchsäule gesehen. Doch die Korvette kümmert sich nicht um die Schiffbrüchigen, sondern läuft direkt an diesen vorbei, da es U-432 mit Asdic geortet hat. Das völlig überraschte Boot wird sofort mit Wasserbomben belegt. Nach schlagartigem Durchsacken auf ca. 300 m, läßt Kptlt. Eckhardt das Boot Anblasen und Auftauchen. Als U-432 die Wasseroberfläche durchbricht, liegt es sofort im Feuer sämtlicher Geschütze der „Aconit“. Die meisten der in dieser Phase auf den Turm enternenden Männer von U-432, unter ihnen Kptlt. Eckhardt, fallen im Geschosshagel. Unter Deck muß inzwischen Feuer ausgebrochen sein, denn aus dem Turmluk steigt Qualm. Nun nimmt die „Aconit“ Kurs auf das nur noch geringe Fahrt machende U-432, um es zu entern.

**Beförderung zum Kapitänleutnant am 1. März 1943

***Eckhardt hatte zwischen Oktober 1940 und April 1941 als 2. Wachoffizier an Bord von U-94 (Kptlt. Kuppisch) lediglich drei Feindfahrten absolviert. In dieser Phase des U-Bootkrieges war die Bedrohung der U-Boote wesentlich geringer als im Frühjahr 1943.

Photo 38

The last dramatic photo of U-432. Aconit has ceased firing on the surfaced submarine. Smoke is pouring from the conning tower hatch and crewmen are jumping into the water. Soon afterwards the Aconit unintentionally rammed the boat, causing U-432 to sink at 51°35' N/28°20' W.

off after the convoy at much reduced speed. Aconit rushed back to the convoy to resume its escort function. As the night went on the Harvester lagged farther and farther behind the convoy and when morning came its situation became worse. The second propeller shaft broke and the destroyer was left adrift in the Atlantic. Cdr. Tait immediately recalled the Aconit, but it needed at least four hours to reach Harvester. The latter had meanwhile taken aboard 38 survivors from the William C. Gorgas, which had been sunk by U-757. Towards midday, shortly before the arrival of the Aconit, U-432 came upon Harvester while in pursuit of the convoy. Kptlt. ** Eckhardt did not hesitate long and sank the destroyer with an underwater torpedo shot. 144 men from the Harvester, including its captain and many rescued sailors, lost their lives. The 27-year-old Eckhardt then made a fatal mistake, which is probably attributable to his lack of combat experience. *** Instead of sailing away from the site of the sinking, he stayed and watched what was happening through the ship's periscope. The Aconit arrived at the spot where the Harvester had gone down about an hour later and found the water filled with the dead and living. It had already sighted the resulting pillar of smoke from far off. The corvette ignored the men in the water, however, as it had detected the U-432 with its Asdic. Taken completely by surprise, the submarine was immediately subjected to a salvo of depth charges. After his boat abruptly sank about 300 meters, Kptlt. Eckhardt blew tanks and surfaced. As soon as U-432 broke the surface it came under fire from Aconit's guns. Most of the men in the conning tower, including Kptlt. Eckhardt, were killed in the hail of fire. Fire must have broken out below decks, for smoke rose from the conning tower hatch. The Aconit set course for the now slow-moving U-432 in preparation for boarding, but in the hectic action the corvette accidentally rammed the submarine, which then sank quickly. Most of the crew had by then abandoned ship. It is to the credit of the Aconit's commander that he did not leave the scene immediately to pick up survivors from the Harvester, but instead first rescued 20 crewmen from U-432. On board the Aconit there was an almost unbelievable encounter, when a U-432 crewman recognized a sailor on the Aconit as a

**Promoted to Kapitänleutnant on 1 March 1943.

*** Eckhardt had served as second watch officer on board the U-94 (Kptlt. Kuppisch) from October 1940 to April 1941 but completed just 3 patrols. The threat faced by submarines was much less during that phase of the U-boat war than in spring 1943.



Foto/Photo 39



Foto/Photo 40

Foto 39 + 40

Überlebende von U-432 im eisigen Wasser des Nordatlantiks längsseits der Korvette „Aconit“. Auf dem Foto, von dem wir hier nur einen Ausschnitt zeigen, sind 15 Überlebende sichtbar. Auf Foto 39 sind 6 Mann auf einem Floß oder Schlauchboot zu erkennen. Sie halten eine Latte mit einem weißen Tuch als Zeichen der Aufgabe hoch.

Doch in der Hektik des Kampfgeschehens läuft die Korvette unglücklich auf das Boot zu und rammt es unbeabsichtigt, woraufhin U-432 schnell sinkt. Zuvor schafft es aber noch ein Großteil der Besatzung, das Boot zu verlassen. Es ist dem Kommandanten der „Aconit“ moralisch hoch anzurechnen, daß er den Versenkungsort nicht sofort verläßt und sich den Schiffbrüchigen der „Harvester“ zuwendet, sondern zuvor noch 20 Besatzungsmitglieder von U-432 rettet. An Bord der „Aconit“ gibt es dann noch eine fast unglaubliche Begegnung, als ein Besatzungsmitglied von U-432 unter den Marinesoldaten der „Aconit“ einen ehemaligen Klassenkameraden wieder-erkennt. Beide stammen aus dem Saargebiet und kämpfen nun auf verschiedenen Seiten. Absurdität des Krieges.

Auf deutscher Seite bleibt das Schicksal von U-432 zunächst unklar. An sich soll U-432 ab 12. März in Pl.Q. BD 3477 vom Minenleger U-119 Treibstoff übernehmen, aber U-432 erscheint nicht. Auch Aufforderungen zur Standortmeldung am 20. März bleiben ohne Antwort. Erst eine Mitteilung der britischen Nachrichtenagentur Reuter vom 9. April 1943 liefert dem B.d.U. schließlich Details zum Verbleib von U-432.

Photos 39 + 40

Survivors from U-432 in the icy water of the North Atlantic alongside the corvette Aconit. 15 survivors are visible in the photo, only a segment of which is shown here. In Photo 39, 6 men may be seen on a float or inflatable dinghy. They are holding up a board with a white cloth as a sign of surrender.

former classmate. Both were from the Saar Region and were now fighting on opposite sides. The absurdity of war.

On the German side there was uncertainty at first as to what had become of U-432. It was scheduled to take on fuel from minelayer U-119 in grid square BD 3477 on 12 March but failed to appear. Radio calls requesting its position on 20 March also went unanswered. The B.d.U. first learned details of U-432's fate from a Reuters news agency report on 9 April 1943.



Foto/Photo 41

Foto 41

La Spezia, 23. Dezember 1942. Kptlt. Jürgen Könenkamp nach dem Einlaufen auf dem Turm von U-375 mit dem Wimpel der seiner Ansicht nach versenkten „HMS Manxman“ im Hintergrund. In der oberen Ecke des Wimpels ist die Seekriegsflagge der Royal Navy dargestellt.

Sammlung Huss

Photo 41

23 December 1942. Kptlt. Jürgen Könenkamp in U-375's conning tower after its return to La Spezia. In the background is the pennant bearing the likeness of HMS Manxmann, which he believed he sent to the bottom. In the top corner of the pennant is the Royal Navy's White Ensign.

Huss Collection

Eine vergebene Chance

Die Torpedierung des britischen Minenlegers HMS „Manxman“ im Dezember 1942

A Missed Opportunity – The Torpedoing of the British Minelayer HMS Manxman in December 1942

von Axel Urbanke

Als Kptlt. Jürgen Könenkamp einen Tag vor Weihnachten 1942 mit seinem Boot U-375 in den Stützpunkt La Spezia / Mittelmeer einläuft, ist er sich sehr sicher, am 1. Dezember einen britischen Kreuzer der „London“-Klasse versenkt zu haben. Da es der einzige Erfolg dieser Feindfahrt des Bootes ist, hat die Besatzung einen besonders großen und festen Wimpel erstellt, auf dem neben der Silhouette die Seekriegsflagge der Royal Navy zu sehen ist. Sieben Monate später wird U-375 nordwestlich Malta versenkt. Kptlt. Könenkamp wird bis zu seinem Tod nicht erfahren, daß der Erfolg des 1. Dezembers 1942 tatsächlich keiner war. Das Opfer, der 2.650 to große britische Minenleger „HMS Manxman“, ist in Wirklichkeit entkommen.

Blenden wir zurück. Am 14. November läuft U-375 aus Pola aus. Es ist die 7. Feindfahrt des Bootes, das seit 1.1.1942 der 29. U-Flottille angehört. Der Kommandant Kptlt. Könenkamp kann somit bereits auf eine einjährige Einsatzerfahrung im Mittelmeer zurückblicken und kennt die Tücken des „Reviere“.

Am 28. November steht das Boot vor der algerischen Küste nördlich des Golf von Bougie und läuft mit nordwestlichem Kurs auf das Einsatzgebiet im Golf von Alicante zu. Könenkamp ist sehr vorsichtig, denn die Luftgefahr ist ihm gegenwärtig. An diesem Tag taucht das Boot einmal, am folgenden zweimal vor Flugzeugen bzw. Flugzeugortungen. Am Morgen des 29.11. findet ein kurzes Treffen mit U-562 Kptlt. Horst Hamm statt. In den frühen Morgenstunden des 30.11. steht U-375 südlich Ibiza. Es herrscht Seegang Stärke 1 mit leichter Dünung, die Nacht ist mondhell. Um 6.36 erreicht das Boot das Operationsgebiet, wo um 10.15 Uhr eine Horchpeilung in rw. 280° aufgenommen wird. Durch das Sehrohr sieht Könenkamp zwei Rauchfahnen.

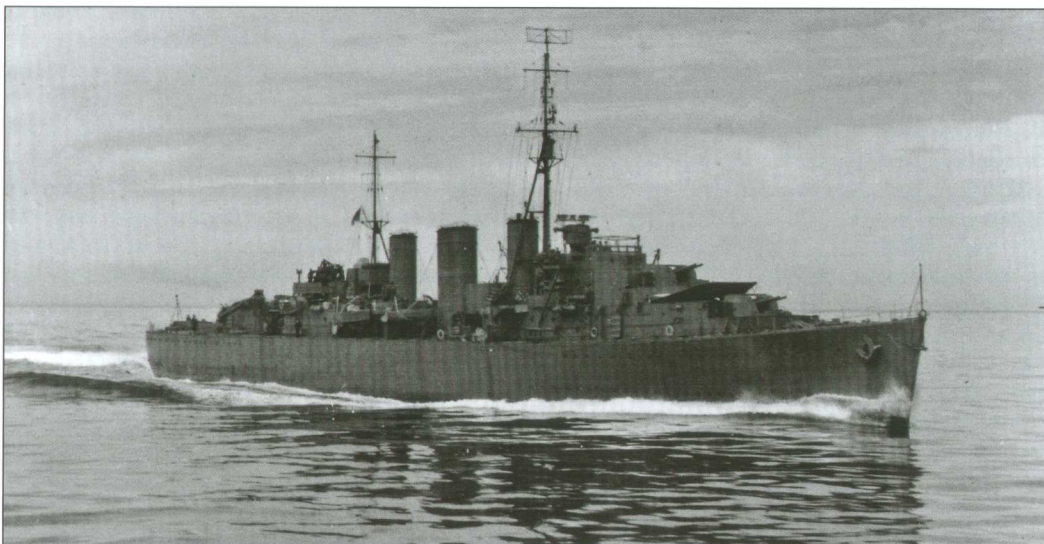
As he sailed U-375 into the submarine base in La Spezia on the day before Christmas 1942, Kptlt. Jürgen Könenkamp was quite certain that he had sunk a British London Class cruiser on 1 December. As it was the boat's only success of the patrol, the crew created an especially large, rigid pennant bearing the ship silhouette and the Royal Navy's White Ensign. U-375 was sunk northwest of Malta seven months later and Kptlt. Könenkamp went to his death unaware that the success of 1 December 1942 was in fact not a success at all. His victim, in actuality the 2,650-ton minelayer HMS Manxman, had survived.

Let us look back. U-375 sailed from Pola on 14 November. It was the sixth patrol by the boat, which had been part of the 29th Submarine Flotilla since 1 Jan. 1942. Kptlt. Könenkamp thus had a year of operational experience in the Mediterranean and knew the tricks of the trade.

On 28 November the submarine was off the Algerian coast north of the Gulf of Bougie, sailing on a northwesterly course toward its operations area in the Gulf of Alicante. Könenkamp was very cautious on account of the threat posed by enemy aircraft. The boat was forced to dive once that day and twice the following day because of aircraft sightings. Then on the morning of 29 Nov. there was a brief encounter with Kptlt. Horst Hamm's U-562. In the early morning hours of 30 Nov. U-375 was south of Ibiza. The prevailing conditions were Sea State 1 with light swells and bright moonlight. At 0636 hours the boat reached the operations area, where at 1015 a hydrophone contact was made, bearing 280°. Through the periscope Könenkamp sighted two columns of smoke. He immediately

Er läßt sofort auftauchen und mit hoher Fahrt darauf zulaufen, kann sich mit U-375 aber nicht nähern, die Schiffe sind zu schnell, was durch die Horchpeilung „schnell-schlagende Schrauben“ bestätigt wird. Nach zweimaligem Alarmtauchen vor Flugzeugen und dem Abwurf von zwei Bomben auf das Boot, sind die Rauchfahnen am Horizont beim wieder Auftauchen so schwach, daß eine Verfolgung sinnlos ist. Um Mitternacht des 1.12. steht Könenkamp südlich des Golf von Alicante. Bis zum frühen Morgen wird das Boot diverse Male durch Flugzeuge geortet und muß tauchen, so daß es schließlich getaucht bleibt. Um 16.53 Uhr heißt es plötzlich: „Horchpeilung in rw. 75°, lauter werdend“. Fünf Minuten später läßt Könenkamp auf Sehrohrtiefe gehen und macht ein mit hoher Fahrt Kurs 245° laufendes Kriegsschiff aus. Zunächst wegen der spitzen Lage als Zerstörer angesprochen, korrigiert der Kommandant kurz vor dem Schuß seine Einschätzung auf Kreuzer der „London“-Klasse, als das Kriegsschiff zack und besser sichtbar wird. Genau diese Lage hat Könenkamp für einen Viererfächer eingestellt, den er um 17.05 Uhr schießt. 51 Sekunden später lassen zwei mächtige Detonationen das Boot vibrieren, zwei Torpedos haben getroffen. Im Horchgerät ist nichts mehr zu hören. Könenkamp läßt auf Sehrohrtiefe gehen. Stark aus dem ersten Schornstein qualmend und mit 20° backbord Schlagseite liegt der Kreuzer gestoppt 3-4.000 m entfernt. Zwei Boote sind ausgesetzt. In der Folge gehen zum Ärger des Kommandanten zwei Fangschüsse aus 3.000 bzw. 1.500-2.000 m um 17.41 und 18.42 fehl. Um 18.42 Uhr trägt Kptlt. Könenkamp ins KTB ein: „[...] Es ist jetzt dunkel, im Sehrohr nichts mehr zu sehen. Beabsichtige Rohr I aufgetaucht zu schießen.“ 13 Minuten später taucht U-375 auf. Der Kreuzer liegt in der Dunkelheit 2.000 m hinter dem Boot und signalisiert mit seinen Beibooten. Doch Könenkamp bleibt keine Zeit für einen Fangschuß, denn sofort erfolgt eine Flugzeugortung und ein Alarmtauchen ist die letzte Rettung. 3 Fliegerbomben fallen, doch das Boot bleibt unbeschädigt. Von diesem Moment an wird der Kreuzer durch Flugzeuge geschützt und Könenkamp hat keine Chance mehr zu seinem dritten Fangschuß. Ein ums andere Mal wird er bis zum Morgen des 2. Dezember zum Tauchen gezwungen und ständig hört man Fliegerbomben. Zwischen 1 und 3 Uhr sind darüber hinaus aber zwei schwere Detonationen zu registrieren. U-375 bleibt am Vormittag des 2.12. getaucht und läuft Richtung Südwesten. Erst um 13.15 Uhr kann das Boot auftauchen. Ein halbe Stunde später sichten die Ausgucke Trümmer. Im KTB heißt es dazu: „Wrackstücke, 5 Rettungsboote und 1 Rettungsloß gesichtet. Herangelaufen, Rettungsboote sind offensichtlich Kriegsschiffbeiboote. 10riemig, Klinkerbepankung. Volle Riemen und Segelausrüstung. Keine Bezeichnung festgestellt. Floß und Boote haben dunkelgrauen Anstrich. Da diese Stelle 8-10 sm von meiner gestrigen Schußstelle liegt, nehme ich an, daß der getroffene Kreuzer gesunken ist oder daß die gehörten zwei starken Detonationen gestern zwischen 1 und 3 Uhr ihm ein Ende gemacht haben, die ich auf innere Explosion zurückführe. Zwischen 1 und 3 Uhr wurde in Richtung des torpedierten Kreuzers vom Horchgerät ein Fahrzeug festgestellt, das immer in der gleichen Peilung und Entfernung blieb und oft stoppte und wieder Fahrt aufnahm. Vermutlich wurden zu dieser Zeit Besatzungsangehörige aufgenommen. Die Horchpeilung verschwand dann in Richtung Oran.“

gave the order to surface and give chase at maximum speed, but the U-boat was unable to close. The ships were too fast, a fact confirmed by the hydrophone report "high-speed screws". Twice enemy aircraft forced the submarine to crash-dive and two bombs were dropped. On surfacing, Könenkamp found that the smoke columns on the horizon were now so faint that further pursuit was pointless. At midnight on 1 Dec. U-375 was south of the Gulf of Alicante. Several times during the night the submarine was discovered by aircraft and forced to dive, and finally it remained submerged. Then, suddenly, at 1653 hours: "Hydrophone contact bearing 075°, becoming louder." Five minutes later Könenkamp brought the boat to periscope depth and sighted a warship sailing at high speed on a course of 245°. Initially identified as a destroyer, the enemy vessel turned and gave Könenkamp a better view. Just before firing he re-identified the ship as a London Class cruiser. This data was used to prepare a spread of four torpedoes, which was fired at 1705 hours. 51 seconds later two powerful explosions shook the submarine, suggesting that two torpedoes had hit. Nothing more was heard in the hydrophones. Könenkamp brought the boat to periscope depth. The cruiser lay stopped 3000-4000 meters away, smoke pouring from its forward stack and listing 20° to port. Two lifeboats had been lowered. Könenkamp fired two finishing shots at 1741 and 1842 hours, from 3000 and 1500-2000 meters respectively, but to his annoyance both torpedoes missed. At 1842 hours Kptlt. Könenkamp wrote in the war diary: "[...] It is now dark, nothing more to be seen through the periscope. Intend to fire Tube I on the surface." 13 minutes later U-375 surfaced. The cruiser lay in the darkness 2000 meters aft of the boat, signaling from its dinghies. Könenkamp had no time to administer the coup de grace, however, for seconds later an aircraft was sighted and he was forced to order a crash dive. Three bombs were dropped but the submarine was not damaged. From then on the cruiser enjoyed air cover and Könenkamp had no opportunity to attempt a third finishing shot. Again and again until the morning of 2 December he was forced to submerge and aerial bombs were heard constantly. Two loud explosions were also recorded between 0100 and 0300 hours. U-375 remained submerged during the morning of 2 Dec. and headed southwest. Not until 1315 hours was the boat able to surface. Half an hour later the lookouts sighted wreckage. The war diary records: "Wreckage, 5 lifeboats and 1 life raft sighted. Approached, lifeboats obviously came from a warship. 10 oars, clinker planking. Full oar and sail equipment. No name found. Raft and boats are painted dark gray. As this place is 8 to 10 nm from where I attacked yesterday, I assumed that the cruiser I hit sank or that the two powerful explosions heard yesterday between 0100 and 0300, which I believe were internal explosions, finished it. Between 0100 and 0300 hydrophones picked up a craft in the direction of the torpedoed cruiser which always remained at the same bearing and distance, often stopping and then starting again. Members of the crew were probably being picked up during this time. The sound bearing then disappeared in the direction of Oran."



Foto/Photo 42

Foto 42

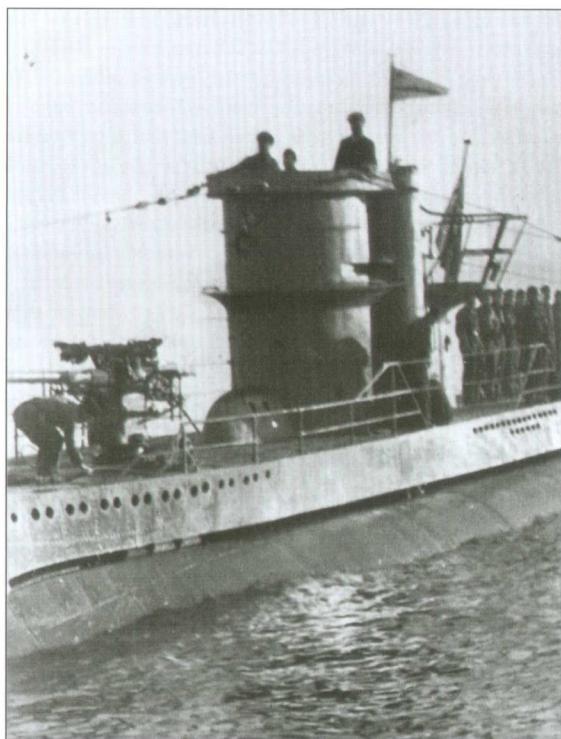
Die „HMS Manxman“, ein englischer Minenkreuzer, der am 1.12.1942 im Golf von Alicante durch U-375 torpediert wurde.

Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Photo 42

The HMS Manxman, a British minelayer torpedoed by U-375 in the Gulf of Alicante on 1 December 1942.

Bibliothek für Zeitgeschichte



Foto/Photo 43

Foto 43 + 44

Zwei weitere Fotos, die am 23. Dezember 1942 in La Spezia entstanden. Beide Aufnahmen zeigen das einlaufende U-375 mit Kptlt. Jürgen Könenkamp im Turm. Durch den Größenvergleich mit dem Turm wird die Größe des Wimpels deutlich. Auf Foto 43 ist außerdem der Talisman des Bootes zu sehen, ein Hund auf Rädern.

Sammlung Huss



Foto/Photo 44

Photo 43 + 44

Two more photos taken in La Spezia on 23 December 1942. Both depict U-375 sailing into port with Kptlt. Jürgen Könenkamp in the conning tower. Comparison of the conning tower and the pennant reveals the size of the latter. Also visible in Photo 43 is the boat's good luck charm, a dog on wheels.

Huss Collection

Trotz dieser Funde ist sich Kptlt. Könenkamp nicht völlig sicher, den Kreuzer versenkt zu haben, wie sich dem Funkspruch 2030 zu entnehmen ist, den er um 22.49 absetzt: „Gestern Qu. 8198 Typ „London“ zwei Treffer. Trümmer und Boote gefunden. Vermutlich gesunken. Qu 8124. Koenenkamp“.

Was Könenkamp im KTB vermerkt, entspricht völlig den Tatsachen, nur daß er seine Beobachtungen falsch deutet. Tatsächlich wandert in dieser Nacht ein auf- und abschwelliges Schraubengeräusch Richtung Oran aus. Es werden aber nicht wie von Könenkamp vermutet Überlebende des Kreuzers an Bord genommen, sondern dort schleppt sich die torpedierte und schwerbeschädigte „HMS Manxman“ Richtung Oran/Algerien, wo sie letztlich auch ankommt.

Nach Ende der Feindfahrt spart der F.d.U. Italien, Konteradmiral Kreische, in seiner Stellungnahme im KTB nicht an Kritik:

„[...] 2. Das Sichten eines ungesicherten schweren Kreuzers am 1.12. ist ein seltener Glücksfall. Der erste Angriff um 17.05 Uhr ist gut und mit Erfolg durchgeführt worden. Das weitere Verhalten wird nicht gebilligt. Es war falsch, die Fangschüsse auf 3.000 bzw. 2.000 m abzugeben, sie gingen wegen der hohen Entfernung fehl. Es stand nichts im Wege, auf nächste Entfernung an den havarierten, ungesicherten und gestoppt daliegenden Kreuzer heranzugehen. Das Boot durfte den Kampfplatz nicht eher verlassen, bis der Kreuzer mit Sicherheit vernichtet war. Hier war mal eine der im Mittelmeer seltenen Gelegenheiten, das angegriffene Kriegsschiff auch sinken zu sehen.“

Nach dem ergänzenden mündlichen Vortrag des Kommandanten hat er einwandfrei einen schweren Kreuzer der „London“-Klasse erkannt, der von ihm zuletzt mit etwa 20° Schlagseite mit dem Heck tief im Wasser liegend gesehen wurde. Die am nächsten Tag gefundenen Wrackstücke - Teile der Oberdecksbeplankung - und Kriegsschiffkutter lassen den Schluß zu, daß das Schiff gesunken ist.

3. Anerkannt wird: Ein schwerer Kreuzer der „London“-Klasse versenkt.“

Die „HMS Manxman“ fährt aber über das Kriegsende hinaus bis 1972 weiter bei der Royal Navy, erst dann wird sie abgewrackt.

In spite of these findings, Kptlt. Könenkamp was not absolutely certain that he had sunk the cruiser, as radio message 2030, sent at 2249 hours, reveals: “Yesterday Grid Square 8198 London type two hits. Wreckage and boats found. Probably sunk. Grid square 8124. Koenenkamp.”

What Könenkamp wrote in the war diary corresponded exactly with the facts, however he drew the wrong conclusions from his observations. The rising and falling screw noises heard that night were real; but they were not caused by a vessel picking up survivors from the cruiser, rather by the torpedoed and badly-damaged HMS Manxmann making its way to Oran, Algeria.

When the patrol was over, Konteradmiral Kreische, commander of submarines in Italy, was not sparing in his criticism. He wrote in his war diary:

“[...] 2. The sighting of an unescorted heavy cruiser on 1 Dec. was a rare stroke of luck. The first attack at 1705 hours was good and carried out successfully. Subsequent actions cannot be condoned. It was wrong to fire the finishing shots from 3000 and 2000 meters, they missed because of the range. There was nothing to prevent closing in on the damaged, unprotected and stopped cruiser. The boat should not have left the scene of the combat until the cruiser had definitely been destroyed. Here was one of the rare opportunities in the Mediterranean to observe the sinking of an attacked warship.”

According to the supplementary verbal statement by the commander, he positively identified a London Class cruiser, which was last seen by him listing at about 20° with the stern lying deep in the water. The wreckage found the next day—parts of the upper deck planking—and warship cutters leads to the conclusion that the ship was sunk.

3. It is confirmed: a London Class heavy cruiser sunk.”

The HMS Manxmann survived the war, remaining in Royal Navy service until 1972, when it was scrapped.

Foto 45

19. September 1942 – nach Versenkung des Flugzeugträgers „Eagle“ und erfolgter Ritterkreuzverleihung, wurde Kptlt. Helmut Rosenbaum in seinem Wohnort Neustadt/Holstein mit militärischen Ehren empfangen. Auch seine Frau und die beiden kleinen Töchter warteten auf ihn. Unser Foto zeigt Rosenbaum mit seiner zweijährigen Tochter Heidemarie auf dem Arm.

Photo 45

19 September 1942 - after sinking the aircraft carrier Eagle and receiving the Knight's Cross, Kptlt. Helmut Rosenbaum was received with military honors in his home town of Neustadt/Holstein. Also waiting for him were his wife and two daughters. Our photo shows Rosenbaum with his two-year-old daughter Heidemarie in his arms.

**Foto/Photo 45**

Korvettenkapitän Helmut Rosenbaum

Kommandant U-2 und U-73

Commander of the U-2 and U-73

von Axel Urbanke

Ein Porträt über einen derart bekannten U-Bootkommandanten wie Helmut Rosenbaum zu schreiben, ist ein schwieriges Unterfangen. Vieles ist bereits über Rosenbaum publiziert worden und es gibt eine solche Fülle von Material, daß ein Kurzporträt zwangsläufig Lebensstationen oder Vorgänge unterschlagen oder vereinfachen muß. Eine Lebensbeschreibung in dieser Form kann daher leicht nach Stückwerk aussehen. Wir möchten uns daher an dieser Stelle bewußt den der Öffentlichkeit weniger oder bisher unbekannte Details aus dem Leben dieses außergewöhnlichen Offiziers widmen.

Helmut Rosenbaum, am 11.5.1913 als Sohn eines Lehrers in Döbeln bei Leipzig geboren, trat bereits mit 19 Jahren nach dem Abitur als Offiziersanwärter in die Reichsmarine ein. Es folgte die Seekadettenzeit mit einer einjährigen Auslandsreise und seine Offiziersausbildung, bei der Lehrgänge und Bordkommandos einander abwechselten. Am 1.2.1937 kam der am 1.1.1936 zum Leutnant z.S. beförderte Rosenbaum als Schüler zur Unterseebootsschule und zwei Monate später zur U-Flottille Saltzwedel. Dort war er Wachoffizier auf verschiedenen U-Booten. Unterbrochen durch Lehrgänge und Stabstätigkeiten blieb er bei dieser Flottille. Von November 1938 bis März 1939 war er als I. WO auf U-26 im Spanischen Bürgerkrieg eingesetzt. Am 17. März 1939 übernahm Helmut Rosenbaum mit U-2 als Kommandant sein erstes Boot. Mit diesem Boot unternahm er im Frühjahr 1940 zwei kürzere Feindfahrten. Eine führte im März 1940 in die Nordsee und eine weitere im Rahmen der Operation „Weserübung“ vor die südnorwegische Küste. Nach einer Baubelehrung im August 1940 stellte der inzwischen zum Kapitänleutnant beförderte Rosenbaum am 30.9.1940 das VII B Boot U-73 bei der Vulkanwerft in Bremen in Dienst. Das Boot gehört in der Folge der 7. U-Flottille in Kiel an. Während der Ausbildung in der Ostsee hatte Rosenbaum im Herbst 1940 Pech, als U-73 von U-97 gerammt wurde und mit schwer beschädigtem Außenbunker in Danzig in die Werft mußte. Nach erfolgreicher Reparatur lief das Boot am 4. Februar 1941 von Kiel zu seiner 1. Feindfahrt in den Nordatlantik aus, die am 2. März mit dem Einlaufen bei 2. U-Flottille in Lorient endete. Ein Schiff hat Rosenbaum bei dieser Unternehmung versenkt. Nach

Writing a portrait of a submarine commander as well known as Helmut Rosenbaum is a difficult undertaking. Much has already been written about Rosenbaum and there is such a wealth of material that a short portrait must by necessity omit some life stations and events or be simplified. This style of biography can therefore easily look like piecemeal. We would therefore like to concentrate on little or previously unknown details from the life of this extraordinary officer. Born the son of a teacher in Döbeln near Leipzig on 11 May 1913, after graduation Helmut Rosenbaum joined the Reichsmarine at the age of 19. This was followed by a sea cadet period with a one-year trip abroad and officer training with alternating courses and shipboard assignments. Promoted to Leutnant zur See on 1 Jan. 1936, on 1 Feb. 1937 Rosenbaum was sent to the submarine school and two months later to the Saltzwedel Submarine Flotilla. There he served as watch officer on U-35 and U-27. His service with the flotilla was interrupted only by courses and staff activities. From November 1938 to March 1939 he was 1st Watch Officer on U-26 in the Spanish Civil War. Rosenbaum assumed his first command on 17 March 1939, the U-2, in which he carried out two short patrols in early 1940. The first, in March, took place in the North Sea, while the second was off the coast of southern Norway as part of "Operation Exercise Weserübung". On 30 Sept. 1940 Rosenbaum, since promoted to Kapitänleutnant, commissioned U-73, a Type VII B boat, at the Vulkan Shipyard in Bremen. The boat subsequently became part of the 7th Submarine Flotilla in Kiel. During training in the Baltic in autumn 1940, Rosenbaum had the misfortune of having his U-73 rammed by the U-97. Its outer hull severely damaged, it was forced to put into the Danzig shipyard for repairs. When these were completed, on 4 February 1941 the submarine left Kiel on its first patrol into the North Atlantic, which ended at the 2nd Submarine Flotilla's base in Lorient on 2 March. Rosenbaum had sunk one ship. When it returned to the 7th Submarine Flotilla's new base at St. Nazaire after its second patrol (25 Mar.-24 Apr. 1941) the boat was flying five sinking



Foto/Photo 46

der zweiten Feindfahrt (25.3.-24.4.1941 Nordatlantik) lief das Boot mit fünf Versenkungswimpeln in St. Nazaire ein, wo jetzt die 7. U-Flottille lag. Diese am Konvoi SC 26 erzielten Erfolge führten am 4. April 1941 zur Nennung im Wehrmachtsbericht. Die dritte Feindfahrt (20.5.-24.6.1941) war weniger glücklich. Nach langer Suche und einigem Schußspech, gelang es dem Boot am 4. Juni 1941 einen ca. 7.000 t großen Dampfer zu torpedieren. Von dem Zweierfächer traf zwar ein Aal, detonierte aber nicht. Er durchschlug lediglich die Bordwand. Noch bevor U-73 auftauchen und dem Dampfer für einen Fangschuß folgen konnte, war ein Zerstörer zur Stelle und drückt U-73 unter Wasser. Der mehrstündigen Verfolgung entkam U-73 beschädigt und lief nach St. Nazaire zurück. Es folgten zwei weitere erfolglose Feindfahrten im Atlantik (7.8.-7.9. und 11.10.-11.11.1941.). Jedes Mal kam Rosenbaum nicht an die Geleitzüge heran, weil er zu weit ab stand oder wegen Treibstoffmangels die Verfolgung aufgeben mußte. Nach den Erfolgen der ersten beiden Feindfahrten mit U-73 erlebte Rosenbaum nun, wie hart das Los eines Kommandanten auch sein konnte. Am 4. Januar lief das Boot erneut aus. Westlich Portugal stehend, erhielt es am 9.1. einen B.d.U. Funkspruch, der das Boot ins Mittelmeer befahl. Rosenbaums Begeisterung hielt sich in Grenzen. Im KTB vermerkte er: „Also doch Schluß mit Atlantik!“ In der Nacht vom 13. auf den 14. Januar gelang dem Boot relativ problemlos der Durchbruch durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer! Nach kurzem Einlaufen in Messina und Salamis setzte U-73 die Feindfahrt fort. Der Auftrag lautete: Bekämpfung des Nachschubverkehrs vor Tobruk. Dort, vor der afrikanischen Küste, sichtete Rosenbaum in der Nacht des 3. Februar zwei Zerstörer, auf die er um 23.05 einen Fächerschuß losmachte. Wenig später gab es zwei laute Detonationen. Durchs Sehrohr war danach nur noch ein Zerstörer auszumachen, aber bis heute gibt es keinen Verlust eines Kriegsschiffes, der zu dieser Torpedierung passen würde. Am 12. 2. legte das Boot in La Spezia an.

Es folgte eine weitere erfolglose Feindfahrt (16.-26.3.1942), die aber beinahe das Ende des Bootes bedeutet hätte. Aufgetaucht wurde U-73 plötzlich von einem Flugzeug angefliegen und im Alarmtauchen von der alliierten Maschine mit Bomben belegt. Das Boot mußte schwer beschädigt auftauchen, doch wie durch ein Wunder erfolgte kein zweiter Angriff des Flugzeuges. Tauchunklar und mit ausgefallener Funkanlage schleppte sich das Boot nun tagelang, immer wieder Flugzeugen



Foto/Photo 47

Foto 46 + 47

U-73 in der Schleuse von St. Nazaire, beim Auslaufen zur 3. oder 4. Feindfahrt im Sommer 1941. Am Turm trägt das Boot neben dem „Stier von Scapa Flow“, dem Emblem der 7. U-Flottille, das Wappen der Patenstadt Duisburg sowie einen Rosenbaum, als persönliches Emblem des Bootes. An dem zunächst kahlen Rosenbaum wurde auf Wunsch des B.d.U. Dönitz für jedes von U-73 versenkte Schiff eine weitere Blüte aufgemalt. Auf unserem Foto sind sechs Blüten zu sehen, was sechs versenkten Schiffen entspräche. Diese Anzahl hatte U-73 nach seiner zweiten Feindfahrt erreicht. Foto 47 zeigt Helmut Rosenbaum beim Auslaufen zur 5. Feindfahrt am 11.10.1941. Zusammen mit vier gleichzeitig auslaufenden Kommandanten gab es in der Schleuse von St. Nazaire einen Umtrunk. V.l.n.r.: Kreger (U-85), Bigalk (U-751), Flotillen-Ing. Sattler, Rosenbaum, Mengersen (U-101) und Korv.Kpt. von Freden. Nicht im Bild Schonder (U-77).

Bibliothek für Zeitgeschichte (Foto 46)

Photos 46 + 47

U-73 in the lock at St. Nazaire as it departs on its third or fourth patrol in the summer of 1941. On the conning tower may be seen the 7th Submarine Flotilla's "Bull of Scapa Flow" emblem; the coat of arms of the sponsor city Duisburg; and the boat's personal emblem, a rosebush (Rosenbaum). As first applied, the rosebush bore no flowers, but at the request of B.d.U. Dönitz one was added for each ship sunk by U-73. Six blossoms can be seen in our photo, representing six sunken ships. U-73 reached this number after its second patrol.

Photo 47 shows Helmut Rosenbaum before leaving on his fifth patrol on 11 Oct. 1941. He and four other commanders leaving at the same time shared a drink in the lock at St. Nazaire. From l. to r.: Kreger (U-85), Bigalk (U-751), Flotilla Engineer Sattler, Rosenbaum, Mengersen (U-101) and Korv.Kpt. von Freden. Not in the picture is Schonder (U-77).

Bibliothek für Zeitgeschichte (Photo 46)

pennants. These successes, against convoy SC 26, received mention in the Wehrmacht communiqué of 4 April 1941.

Rosenbaum's third patrol (20 May - 24 June 1941) was less successful. After a lengthy search and several firing problems, on 4 June 1941 the boat took a shot at a steamer of approximately 7,000 tons. One of the two torpedoes hit the target but failed to detonate, merely piercing the hull. Before U-73 could surface and finish off the steamer, a destroyer appeared and forced the boat under water. U-73 sustained damage in the ensuing pursuit beaded back to St. Nazaire. Its next two patrols in the Atlantic (7 Aug. - 11 Sept. 1941 and 11 Oct. - 11 Nov. 1941) were unsuccessful. Each time Rosenbaum failed to intercept convoys because he was too far away or had to break off pursuit with fuel running low. After the success of his first two patrols in U-73, Rosenbaum now discovered how hard the lot of a submarine commander could be. On 4 January the submarine sailed again. On 9 January, west of Portugal, it received a radio message from the B.d.U. ordering it into the Mediterranean. Rosenbaum was less than enthused. He wrote in the war diary: "So it's goodbye to the Atlantic!" During the night of 13-14 January the submarine passed relatively easily through the Strait of Gibraltar into the Mediterranean. After calling briefly on Messina and Salamis, U-73 continued its patrol. Its mission was to intercept supply traffic to Tobruk. Off the coast of Africa, on the night of 3 February Rosenbaum sighted two destroyers and at 2305 hours he fired a spread of torpedoes. Soon afterwards

ausweichend, Richtung La Spezia. Von der 29. U-Flottille bereits aufgegeben, erreicht es am 26.3. tatsächlich den italienischen Hafen. Es folgte eine längere Dockzeit zur Reparatur des beschädigten Druckkörpers*, während der das meiste Personal des Bootes abkommandiert wurde. Als U-73 am 4. August erneut La Spezia zu seiner 8. Feindfahrt verließ, hatte es daher eine zum Großteil neue Mannschaft an Bord, darunter: 1.WO, L.I., 2 Offiziere, 2 Unteroffiziere, 7 Mannschaften und einen Kriegsberichterstatter. Laut KTB hielt Rosenbaum die Besatzung für wenig fit und beanstandete die „Schluderalbeit“ der Werft, denn das Boot wies diverse Mängel auf. Aber, so Rosenbaum im KTB: „Ich will endlich raus!“ Zudem stellte sich an Bord eine ruhrartige Durchfallerkrankung ein, unter der beinahe alle Besatzungsmitglieder litten. Nach einer V-Mann-Meldung, welche einen für Malta vorgesehenen Konvoi aus 13 Transportern und 1 Tanker ankündigte, der im Rahmen der Operation „Pedestal“ von der „Force H“ und Teilen der „Home Fleet“ geschützt wurde, entdeckte Rosenbaum am 11.8. um 11.00 Uhr tatsächlich diesen Konvoi und den darin mitlaufenden Flugzeugträger „Eagle“. Es gelang Rosenbaum direkt den Sicherungsschirm von sieben Zerstörern zu durchstoßen und um 13.15 Uhr einen Viererfächer auf den Träger abzufeuern. Nach 32 Sekunden traf der erste Torpedo, drei weitere kurz darauf. Unverfolgt entkam Rosenbaum anschließend aus dem Konvoi. Acht Minuten später sank die „Eagle“ südlich Mallorca auf 38°05' N/03°02' E. 161 Mann der Besatzung kamen ums Leben, 798 Seeleute konnten gerettet werden. Am späten Abend des folgenden Tages ging an Bord von U-73 die Nachricht ein, daß Kptl. Rosenbaum das Ritterkreuz verliehen worden war. Die Besatzung jubelte. Am 5. September, nach Rückkehr in den Heimathafen La Spezia, erhielt Helmut Rosenbaum diese Auszeichnung an Deck seines Bootes verliehen. Seine letzte Feindfahrt war damit zu Ende. Es folgte ein Heimaturlaub mit großem Empfang in Neustadt/Holstein, wo ihn bereits seine Frau Gertrude mit den beiden kleinen Töchtern Heidemarie und Ingetraut erwartete.

Nach Rückkehr zur 29. U-Flottille führte Kptl. Rosenbaum vertretungsweise die Flottille, bevor er am 1.10.1942 die 30. U-Flottille im Schwarzen Meer übernahm. Gleichzeitig war er Asto (Admiralstabsoffizier) beim Stab Admiral Schwarzes Meer. Die Führung der 30. U-Flottille in Konstanz, die Versorgungspunkte in Sewastopol und Feodosia hatte, ging Rosenbaum mit Ehrgeiz an. Die Führung der sechs zur

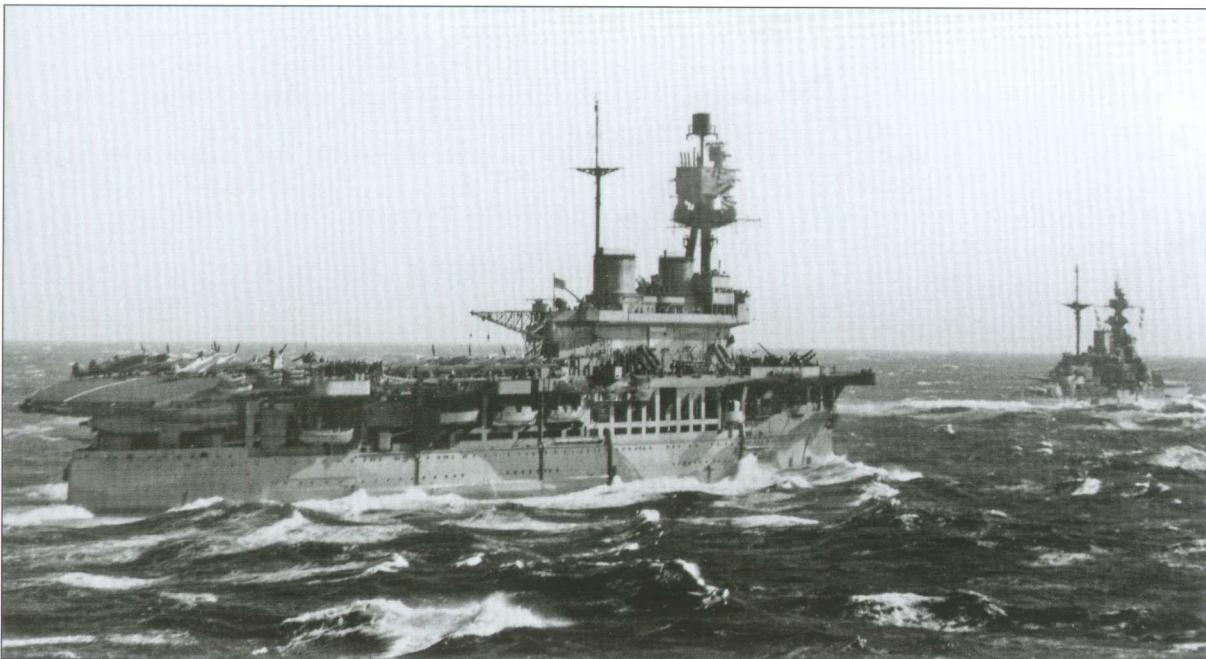
two loud explosions were heard. Peering through his periscope, Rosenbaum could only see one destroyer, but to this day there is no warship loss which coincides with this incident. On 12 Feb. the boat sailed into La Spezia.

The next patrol (16-26 March 1942) was unsuccessful and almost ended in the loss of U-73. While on the surface, it was suddenly attacked by an aircraft which dropped bombs as the boat crash-dived. Seriously damaged, the U-73 was forced to surface, but miraculously the aircraft did not attack a second time. Unable to dive and its radios unserviceable, the boat made its way toward La Spezia on the surface, repeatedly dodging aircraft. Given up for lost by the 29th Submarine Flotilla, the U-73 arrived in La Spezia on 26 March. There followed a lengthy period in dock while repairs were made to the damaged pressure hull. During this time most of the crew was assigned elsewhere. When U-73 sailed from La Spezia on its 8th patrol on 4 August, it had a largely new crew on board, including the 1st Watch Officer, leading engineer, 2 officers, 2 NCOs, 7 enlisted men and a war correspondent. According to the war diary Rosenbaum considered the crew less than fit and bemoaned the shipyard's "sloppy work", for the boat exhibited a number of shortcomings. But Rosenbaum also wrote in the diary: "I want to finally get out of here." As well there was an outbreak on the ship of a dysentery-like intestinal ailment, which affected most of the crew. An agent reported a convoy bound for Malta consisting of 13 transports and one tanker. Part of "Operation Pedestal", it was guarded by Force H and elements of the Home Fleet. At 1100 hours on 11 Aug. Rosenbaum sighted the convoy and the aircraft carrier Eagle.*

Rosenbaum was able to slip right through the security screen of seven destroyers and at 1315 hours fired a spread of four torpedoes at the carrier. The first torpedo struck after 32 seconds, followed shortly by three more. Rosenbaum slipped out of the convoy without being pursued. Eight minutes later the Eagle went down south of Mallorca at position 38°05'N/03°02'E. 161 members of the carrier's crew were killed, 798 seamen were rescued. On 12 Aug. German radio broadcast a special report on the sinking. That same evening news reached the

*gleichzeitig erhielt das Boot den sog. „La Spezia“-Turm mit verstärkter Flak-Bewaffnung, die aus 13,2 mm italienischen Doppellafetten bestand [Quelle: KTB U-73]

*At the same time the boat was fitted with the so-called "La Spezia" conning tower with strengthened anti-aircraft armament, consisting of twin-mounted Italian 13,2-mm machine-guns.



Foto/Photo 48

Foto 48

Die „HMS Eagle“, wichtiger Flugzeugträger der Royal Navy, wurde am 11. August 1942 um 11.00 Uhr von U-73 in der Sicherungsgruppe eines ostlaufenden Malta-Konvois gesichtet. Für Rosenbaum war die „Eagle“ keine Unbekannte. Er hatte den Träger 10 Jahre zuvor als Seekadett während einer Auslandsreise mit dem Kreuzer Köln in Tsingtau/China besichtigt.

Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Photo 48

The HMS Eagle, an important Royal Navy aircraft carrier, was sighted by U-73 at 1100 hours on 11 August 1942. The carrier was part of a force escorting an east-bound Malta convoy. Rosenbaum was not unfamiliar with the Eagle. Ten years earlier, while a sea cadet on the cruiser Köln, he had visited the carrier during a stopover in Tsingtau, China.

Bibliothek für Zeitgeschichte



Foto/Photo 49

Foto 49

Die sinkende „Eagle“, nachdem sie um 13.15 Uhr durch vier von U-73 abgefeuerte Torpedos getroffen wurde. Ein zur Hilfe eilender Zerstörer wirft Wasserbomben. Wenig später kentert der Flugzeugträger und sinkt schließlich um 13.23 Uhr, 8 Minuten nach den Torpedotreffern.

Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Photo 49

The Eagle, sinking after it was hit by four torpedoes from U-73 at 1315 hours. A destroyer speeding to the scene is dropping depth charges. Soon afterward the carrier rolled over and finally sank at 1323 hours, eight minutes after it was torpedoed.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Flottille gehörenden II B Boote war wegen der vielen Flachwasserzonen schwierig. Die U-Boote bekämpften vor allem den küstennahen Nachschubverkehr vor der kaukasischen Küste sowie im Bereich der Flußmündungen. Rosenbaum war wegen seiner verlässlichen, fröhlichen und wenig steifen Art bei seinen Männern überaus beliebt. Im Mai 1944 führte Rosenbaum die Flottille bereits über eineinhalb Jahre. Anfang des Monats bemühte sich der Flottillenchef um einen Flug Richtung Heimat, vermutlich um u.a. seinen 31. Geburtstag am 11. Mai zu Hause feiern zu können. Am Abend des 9.5. erfuhr Rosenbaum, das er am nächsten Morgen von Mamia aus mit einer Ju 52 nach Berlin fliegen könne. Er feierte daher nur kurz mit seinen Männern seinen Geburtstag vor. Am nächsten Morgen ging Rosenbaum in Mamia an Bord der Ju 52, PH + OI, Werknr. 3225, einer zur Kurierstaffel OKM gehörenden Maschine. Insgesamt bestiegen 15 Passagiere das Flugzeug, darunter auch eine Ju 52 Besatzung, die zurück ins Reichsgebiet wollte. Zwischen 5.00 und 6.00 Uhr startete die Maschine bei gutem Wetter in Mamia. Die Passagiere dösten auf Koffern sitzend vor sich hin. Nach einem kurzen Tankstop in Bukarest ging der Flug bei weiterhin gutem Wetter Richtung Arad, wo nochmals getankt werden sollte. Die meisten der Passagiere schliefen oder lasen. Der neben Rosenbaum dösende R-Boot Kommandant Oblt.z.S. Mertineit wachte erst auf, als Äste an der Außenwand des Flugzeuges entlangstreiften. Mertineit konnte kaum noch realisieren was geschah, da schlug die

U-73 that Kptlt. Rosenbaum had been awarded the Knight's Cross. The crew celebrated. Helmut Rosenbaum received the decoration on the deck of his submarine on 5 September 1942, after returning to his home port. Rosenbaum's last patrol was over.

There followed home leave with a big reception in Neustadt, Holstein, where his wife Gertrude and his two small daughters Heidemarie and Ingetraut were waiting.

After returning to the 29th Submarine Flotilla he assumed command on an acting basis, before being placed in command of the 30th Submarine Flotilla in the Black Sea on 1 Oct. 1942. At the same time he was also Asto (admiral staff officer) on the staff of the Admiral Black Sea. Rosenbaum approached command of the 30th Submarine Flotilla, headquartered in Constanza with supply bases in Sevastopol and Feodosia, with enthusiasm. Deployment of the flotilla's six Type II B boats was difficult because of the many shallow water zones. The submarines mainly engaged supply traffic operating near the Caucasian coast and near river estuaries. Rosenbaum was well liked by his men on account of his dependable, cheerful and informal manner.

By May 1944 Rosenbaum had already been in command of the flotilla for more than a year and a half. At the beginning of the month the flotilla commander tried to arrange a flight home, in part probably to celebrate his 31st birthday on



Foto/Photo 50

Foto 50

Kptlt. Helmut Rosenbaum in seiner neuen Funktion als Chef der 30. U-Flottille in Konstanz am Schwarzen Meer. Die Flottille verfügte über sechs II B Boote, von denen unsere Aufnahme zwei zeigt.

Photo 50

Kptlt. Helmut Rosenbaum in his new position as commander of the 30th Submarine Flotilla in Constanza on the Black Sea. The flotilla had six Type II B boats, two of which may be seen in our photo.

Maschine bereits auf und explodiert unmittelbar darauf. Die Besatzung der Ju 52 war bei Nebel in einen Berg 9 km nordwestlich Polet in Rumänien geflogen. Mertineit hatte Glück im Unglück. Er wurde verletzt aus der Maschine geschleudert und überlebte wie sechs weitere Fluggäste das Unglück. Helmut Rosenbaum, der auf der linken Seite direkt hinter der Kabine der Besatzung gesessen hatte, gehörte nicht zu den Überlebenden. Er, der so vielen gefährlichen Situationen mit U-73 glücklich entronnen war, starb in den Trümmern der Ju 52. Insgesamt kamen 10 Soldaten beim Absturz ums Leben, darunter zwei Besatzungsmitglieder. Als sich der Nebel lichtete, sah man, daß der Maschine nur 20 m Höhe gefehlt hatten. Die lange Absturzschneise der Ju 52 endete unmittelbar unterhalb des Gipfels. Zwei Tage später wurden die sechs beim Aufschlag der Ju 52 verunglückten Marineangehörigen auf dem Soldatenfriedhof Orsova, 20 km südlich der Absturzstelle, beigesetzt. Hier fand auch Helmut Rosenbaum seine letzte Ruhe, weit entfernt vom Meer, das sein Leben so bestimmt hatte.

Quellen:

- KTB U-73
- Torpedoschußunterlagen U-73
- Gerd Enders: Kptlt. Rosenbaum – Erfolge und tragisches Ende; im Manuskript
- Unterlagen Führer der Unterseeboote beim Befehlshaber des Deutschen Marinekommandos Italien

Foto 51

Die Gräber der sechs bei dem Ju 52 Absturz am 10. Mai 1944 ums Leben gekommenen Marineangehörigen auf dem Soldatenfriedhof Orsova, nach der Beisetzung am 12. Mai. Vorne links das Grab von Kptlt. Helmut Rosenbaum. Auf der Kranzschleife ist zu lesen: „Unserem Flottillenchef“.

11 May at home. On the evening of 9 May Rosenbaum learned that he could catch a flight on a Ju 52 from Mamia to Berlin the next morning. He therefore had a short pre-birthday celebration with his men. The next morning at Mamia, Rosenbaum boarded the Ju 52 (PH + OI, Werknr. 3225), an aircraft of the navy's courier squadron. A total of 15 passengers boarded the aircraft, including a Ju 52 crew trying to get back to Germany. The machine took off from Mamia in good weather between 0500 and 0600 hours. The passengers, sitting on baggage, dozed. After a brief refueling stop in Bucharest the flight continued to Arad, where it again stopped for fuel. Most of the passengers slept or read. Tree branches were already scraping the sides of the fuselage when Oblt.z.S. Mertineit, an R-boat commander sitting next to Rosenbaum, woke up. Before Mertineit realized what was happening, the aircraft crashed and exploded. The Ju 52's crew had flown into a fog-shrouded mountain 9 km northwest of Polet, Rumania. Fortune was with Mertineit as he was thrown from the aircraft and survived with injuries. Six other passengers also survived. Helmut Rosenbaum, sitting on the left side directly behind the cockpit, was not among them. Having survived so many dangerous situations in U-73, he perished in the wreckage of the Ju 52. Ten military personnel were killed in the crash, including two of the crew. When the fog cleared, it was discovered that the aircraft had been just 20 meters too low. The long strip carved out by the Ju 52 ended just beneath the mountaintop. Two days later the six naval personnel killed in the crash of the Ju 52 were buried in the Orsova military cemetery, 20 km south of the crash site. Helmut Rosenbaum also found his final resting place there, so far from the sea that had so influenced his life.

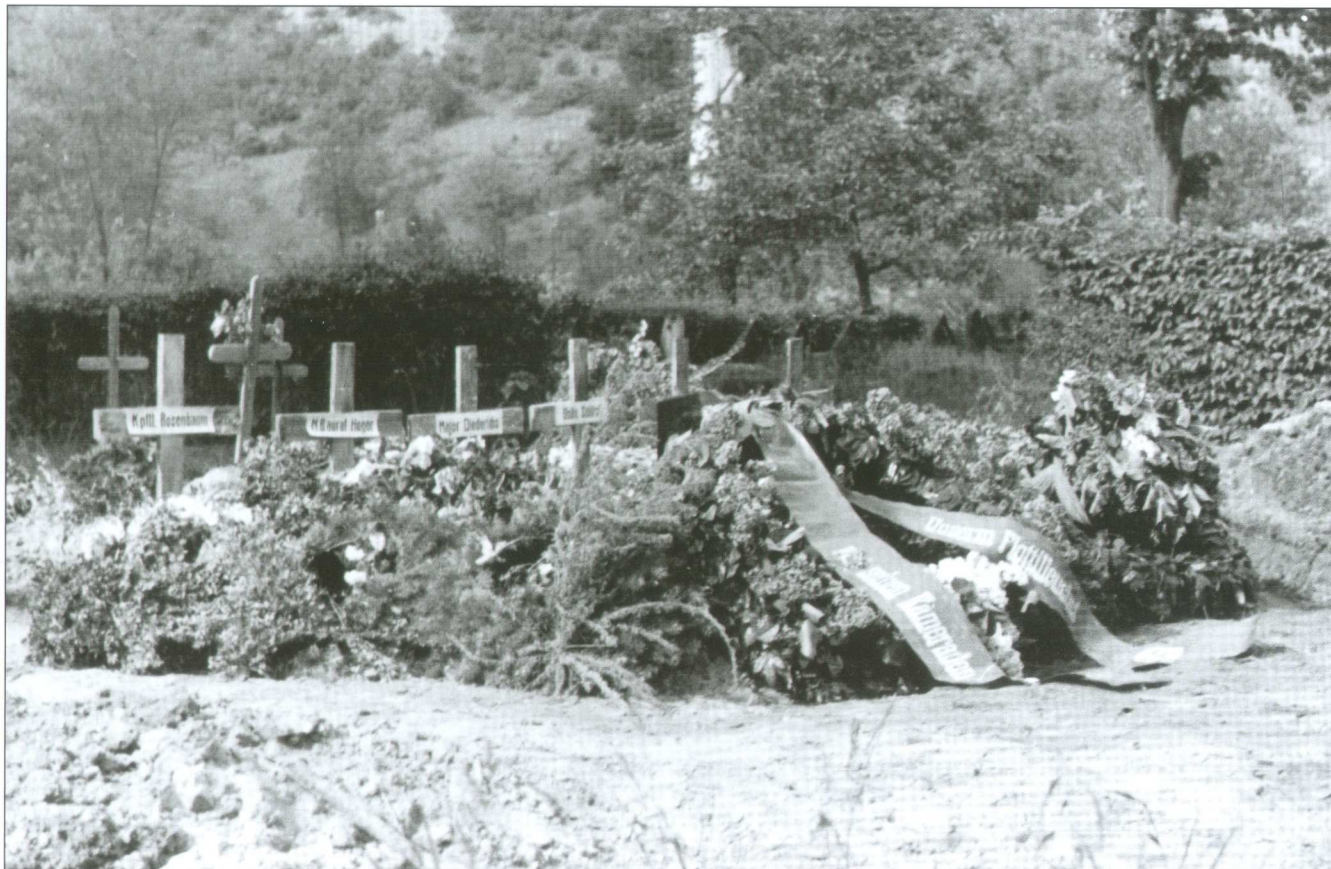
Sources:

- U-73 war diary
- U-73 torpedo expenditure records
- Gerd Enders: Kptlt. Rosenbaum – Success and Tragic End; in manuscript
- Files of the Commander of Submarines with the Commander of the German Naval Detachment Italy

Photo 51

The graves of the six naval personnel killed in the crash of the Ju 52 on 10 May 1944. They were buried in the Orsova military cemetery on 12 May. Front left is the grave of Kptlt. Helmut Rosenbaum. The ribbon on the wreath reads "Our Flotilla Commander".

Foto/Photo 51



Vollkommene Tarnung

Sind die in Norditalien liegenden deutsch/italienischen Marinebasen in den Jahren 1941/42 vollkommen unbedroht gewesen, ändert sich dieses im Kriegsjahr 1943. Einer der nun im Visier der Alliierten befindlichen Häfen ist La Spezia, Stützpunkt der 29. U-Flottille. Immer häufiger sind fortan in großer Höhe über der Stadt gegnerische Fotoaufklärer zu beobachten, die zweifellos die Belegung des Hafens erkunden sollen. In der Nacht 14./15. Februar 1943 ist es dann soweit, erstmals werden die Hafenanlagen von vier Lancaster Bombern der RAF angegriffen. Die Schäden sind begrenzt, doch nun ist allen auf deutscher Seite klar, es wird nicht bei diesem Angriff bleiben.

Als Reaktion auf die sich abzeichnende Gefahr, beginnt man seitens der 29. U-Flottille sofort mit Tarnmaßnahmen an Gebäuden, Hafenanlagen und auch den im Hafen liegenden U-Booten. Wie extrem dabei die Tarnung der Boote erfolgt, verdeutlicht die Aufnahme auf dieser Doppelseite. Im Hintergrund des einlaufenden Bootes sind zwei vollkommen mit Tarnnetzen abgetarnte VII C Boote zu sehen. Während eine Tarnung in dieser Vollkommenheit von Überwassereinheiten durchaus bekannt ist, dokumentiert unser Foto dies erstmals auch für U-Boote. Mit Sicherheit sind 1943 auch andere Boote in La Spezia in dieser Form getarnt worden, doch sind bisher keine Fotos davon bekannt geworden. Ob die Tarnung wirklich einen Nutzen hatte, kann angezweifelt werden, denn auf den brillanten Aufklärungsaufnahmen dürften die alliierten Luftbildauswerter auch die getarnten U-Boote schnell als solche identifiziert haben.

Wie sehr die Alliierten den Stützpunkt La Spezia im Auge behalten und wie genau sie sich über dessen Wichtigkeit für den U-Bootkrieg im Mittelmeer klar sind, zeigt sich Mitte April 1943. In der Nacht 13./14.4. greifen 208 Lancaster und 3 Halifax Bomber die Dockanlagen von La Spezia an und verursachen schwere Zerstörungen. Noch unter dem Schock dieses ersten Großangriffs stehend, findet bereits in der Nacht 18./19.4. der nächste schwere Angriff statt. Diesmal sind 178 Bomber der RAF über der Stadt. Erneut sollen die Dockanlagen bombardiert werden, aber das Ziel wird verfehlt. Statt in die Hafenanlagen, fallen die Bomben ins Stadtgebiet und zerstören den Bahnhof und viele öffentliche Gebäude.

Nach den Angriffen im April wird La Spezia zunächst verschont. Erst am 1. November 1943 werden wieder Bomber im Anflug auf die Stadt gemeldet, diesmal am Tage. Es sind amerikanische B-17 der 15. US-Luftflotte, die nach der Eroberung Siziliens über Flugplätze in Italien verfügt. Damit beginnt für La Spezia eine neue Welle von Angriffen.

Total Camouflage

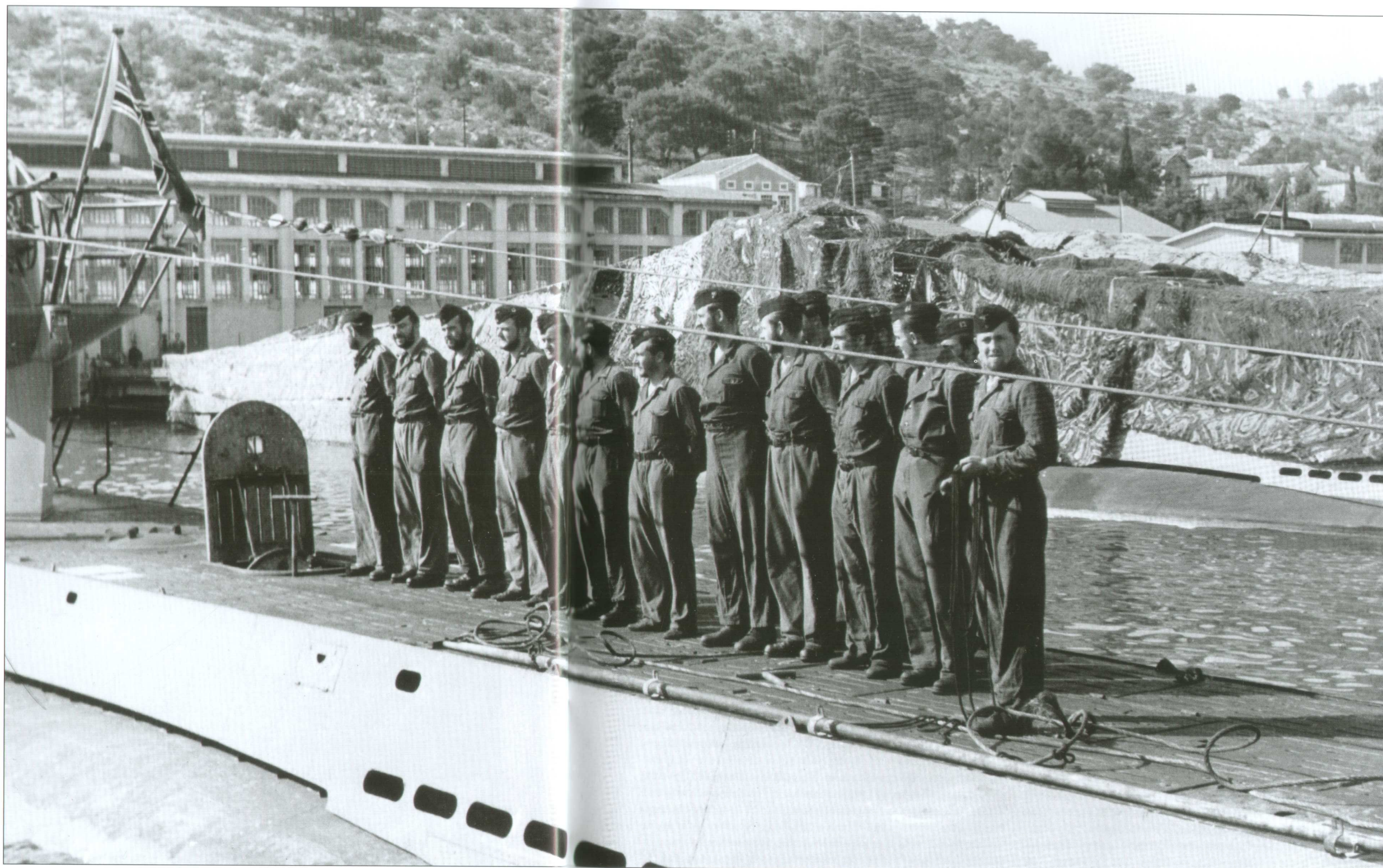
While the German-Italian naval bases in northern Italy had faced no threat whatsoever in 1941-42, this changed in 1943. One of the ports now in Allied sights was La Spezia, base of the 29th Submarine Flotilla. High-altitude reconnaissance aircraft began appearing over the city with increasing frequency, obviously determining what was in the port. The harbor installations were hit for the first time on the night of 14-15 February 1943, by four RAF Lancasters. Damage was minimal, but the Germans realized that this would not be the last attack. In response to the growing threat, the 29th Submarine Flotilla immedi-

ately began camouflaging buildings, harbor installations and also U-boats in port. The photo on these two pages illustrates the extreme nature of the camouflage effort. Behind the arriving boat may be seen two Type VII C completely covered with camouflage nets. While such extensive camouflage was common on surface vessels, our photo documents this on a U-boat for the first time. Other boats in La Spezia were surely camouflaged in this way in 1943, but to date no further photos have surfaced. One can question the effectiveness of the camouflage, for Allied photo interpreters must have quickly identified even camouflaged submarines as such on the brilliant aerial photos.

Realizing La Spezia's importance to the submarine war in the Mediterranean, the Allies kept the base under close surveillance. Then on the night of 13-14 April,

208 Lancaster and 3 Halifax bombers hit the dock installations at La Spezia, inflicting severe damage. Several nights later, before the shock of the first attack had worn off, the RAF struck again. On the night of 18-19 April a force of 178 bombers appeared over the city. The target was the same, but this time the bombers missed. Instead of striking the docks, the bombs fell onto the city itself, wrecking the railway station and many public buildings.

La Spezia was given a respite after the April attacks. Not until 1 November 1943 were bombers again reported approaching the city, this time in daylight. They were American B-17s of the 15th Air Force, which had acquired bases in Italy with the fall of Sicily. It was the beginning of a new wave of attacks on La Spezia.



Foto/Photo 52



Foto/Photo 53

Sonnenlicht – Mangelware für U-Bootfahrer

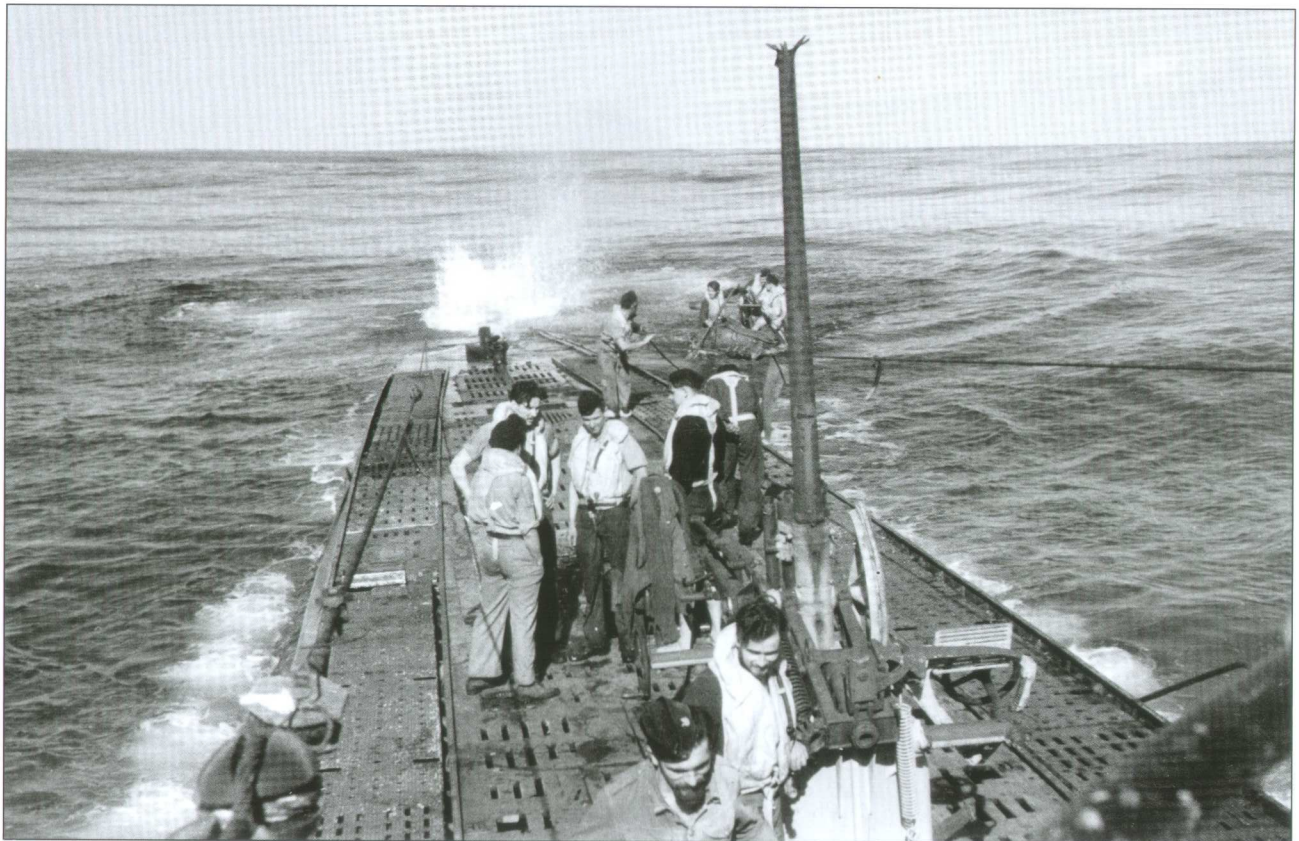
Sunlight – In Short Supply for Submariners

Das Leben der U-Bootmänner hielt reichlich Härten bereit. Die ständige Angst vor Vernichtung, die langen Turmwachen bei Kälte, schwerer See und Sturm, die Monotonie der grauen See, die ständige Nässe und das Hausen bei elektrischem Licht auf engstem Raum unter schwierigsten hygienischen Bedingungen sowie der immer vorhandene Geruch von Dieselöl, Schweiß und Küchendämpfen. Gerade letzteres führte bei den U-Bootmännern zu einem unglaublichen Bedürfnis nach frischer Luft und Sonne. Beides konnten die Kommandanten ihren Besatzungen mit fortschreitender Kriegsdauer aber immer seltener bieten, zu groß war die Gefahr aus der Luft entdeckt und versenkt zu werden. So wurde meist nachts aufgetaucht und das Boot kurz durchgelüftet. Was den Männer deshalb zunehmend fehlte war Sonnenlicht, unabdingbar für ein psychisches und physisches Wohlbefinden. Beim medizinischen Dienst der U-Bootwaffe war man sich dieses Problems bewußt, zumal ohne Sonnenlicht nur noch eine mangelhafte Bildung bestimmter Vitamine in der Haut stattfand. Um dieses Defizit zu kompensieren, kam an Bord der Boote künstliche „Höhen-sonne“ zum Einsatz.

Unser Foto zeigt E-Maschinenpersonal und Freiwächter an Bord von U-371, (Kpitt. Driver) die sich eine Dosis „Höhen-sonne“ gönnen. Zum Schutz der empfindlichen Augen gegen das grelle Licht tragen die Männer ihre Rotlichtbrillen. Diese wurden normalerweise vor einer nächtlichen Brückenwache aufgesetzt, um sofort nach dem Aufentern in der Dunkelheit sehen zu können. Bedenkt man, wie selten die Gelegenheit zu diesen „Lichtduschen“ innerhalb des Dienstturnus gewesen sein mögen, ist ihr Nutzen vermutlich nicht sehr groß gewesen.

The life of the submariner held many hardships. The constant fear of destruction, long, cold watches in the conning tower, heavy seas and storms, the monotony of the gray sea, the constant dampness, and life in confined quarters under artificial light in the most difficult hygienic conditions, plus the omnipresent smell of diesel fuel, sweat and kitchen steam. The latter in particular produced an unbelievable desire for fresh air and sunshine among submariners. As the war went on, commanders had fewer opportunities to offer these to their crews, so great was the threat of being discovered from the air. And so the boats usually surfaced at night and the boat was briefly ventilated. What the men were increasingly lacking, therefore, was sunlight, vital for physical and mental well-being. The submarine arm's medical service was aware of this problem, especially because without sunlight inadequate quantities of certain vitamins were formed in the skin. To compensate for this deficit, artificial sunray lamps were introduced aboard ship.

Our photo shows engine personnel and off-duty lookouts on board U-371 (Kpitt. Driver) enjoying a dose of "artificial sunshine". The men are wearing their infrared glasses to protect their sensitive eyes against the harsh light. These were usually worn before a night bridge watch to enable the men to see as soon as they stepped into the darkness. When one considers how rare the opportunity to use this "light shower" within a duty rotation may have been, it seems likely that they did not see a great deal of use.



Foto/Photo 54

Tod durch Rohrkrepierer

Killed by a Burst Barrel

Studiert man die Verlustlisten der deutschen U-Boote ist festzustellen, daß die meisten Männer beim Untergang ihrer Boote fielen oder in der Folge, da sie nicht aus dem Wasser gerettet wurden. Es gab aber auch andere Schicksale. So fielen mit zunehmender Luftbedrohung immer mehr Männer an den Flakgeschützen bei der Abwehr von Fliegerangriffen oder durch Bordwaffenbeschuß. Besonders tragisch war es jedoch, wenn Besatzungsangehörige ohne Feindeinwirkung durch Unfall oder Eigenverschulden ums Leben kamen. Ein solcher Vorfall ereignete sich am 11. April 1943 auf U-181 von Korv.Kpt. Wolfgang Lüth.

Das Boot war am 23. März 1943 von Bordeaux aus zur zweiten Feindfahrt in See gegangen. 18 Tage später wurde der Frachter „Empire Whimbrel“ torpediert. Das Schiff sollte anschließend auch mit dem 3,7 cm Geschütz beschossen werden. Hierbei unterlief der Geschützbesatzung ein verhängnisvoller Fehler. Die Verschlusskappe wurde nicht von der Rohröffnung entfernt und beim ersten Schuß kam es zu einem Rohrkrepierer. Durch diesen wurde der 22jährige Mt.Gefr. Wilhelm Williger getötet und zwei Kameraden schwer verwundet. Unser Foto zeigt das Heck von U-181 mit dem Unglücksgeschütz bei einem Treffen mit Besatzungsangehörigen von U-178, anlässlich der Versorgung durch das deutsche Versorgungsschiff Charlotte Schliemann Ende Juli 1943 im Indischen Ozean.

If one studies the loss lists of the German U-boats, it becomes apparent that most men were killed in the sinking of their boat or were subsequently succumbed in the water. But there were other fates. As the aerial threat grew, an increasing number of men were killed while manning anti-aircraft guns or by enemy gun-fire. Especially tragic, however, was the loss of life for reasons other than enemy action, through accident or error. One such incident occurred on 11 April 1943 aboard U-181 commanded by Korv.Kpt. Wolfgang Lüth.

The boat had put to sea from Bordeaux on its second patrol on 23 March 1943. 18 days later it put a torpedo into the freighter Empire Whimbrel. The order was then given to engage with the 37-mm gun. In the process the gun crew committed a fatal error. The cap was not removed from the muzzle and when the gun was fired the shell detonated in the barrel, killing 22-year-old Mt.Gefr. Wilhelm Williger and seriously wounding two others. Our photo shows the after section of U-181 with the unlucky gun during an encounter with crewmembers of U-178. The meeting took place when the boats rendezvoused with the supply ship Charlotte Schliemann in the Indian Ocean at the end of July 1943.

Foto 55 + 56

Die beiden Aufnahmen der Rückseite zeigen die „Milchkuh“ U-459 vom Typ XIV beim Treffen mit einem zu betankenden Boot im Südatlantik. Wahrscheinlich entstanden die Fotos während der 4. Feindfahrt des Bootes, als U-459 ab 18.8.1942 die aus vier IX C Booten (U-68 Merten, U-156 Hartenstein, U-172 Emmermann und U-505 Poske) bestehende Gruppe „Eisbär“ zu einem Einsatz vor Kapstadt begleitete. Am 24./25.9. versorgte U-459 südlich St. Helena U-68, U-172 und U-505. U-156 war ausgefallen, nachdem es am 12.9. die „Laconia“ versenkte hatte und nun in die Rettungsaktion involviert war. Im Oktober betankte das von Kptlt. von Wilamowitz-Möllendorf geführte U-459 südlich der Azoren weitere Boote. Auf der Heimfahrt mußte es dann selber am 26. Oktober durch die „Milchkuh“ U-462 mit 25 qbm Treibstoff versorgt werden. Die Feindfahrt endete am 4.11.1942 in St. Nazaire.

Photos 55 + 56

The two photos on the back cover show the U-459, a Type XIV "Milk Cow", during a rendezvous in the South Atlantic with a submarine in need of fuel. The photo was probably taken during the boat's fourth sortie, when, beginning on 18 Aug. 1942, U-459 accompanied the "Polar Bear Group" consisting of four IX C boats (U-68 Merten, U-156 Hartenstein, U-172 Emmermann and U-505 Poske) in an operation off Cape Town. On 24-25 Sept. U-459 supplied U-68, U-172 and U-505 south of St. Helena. U-156 was by then out of the picture, having sunk the Laconia on 12 Sept. and now involved in the rescue operation. In October the U-459, commanded by Kptlt. von Wilamowitz-Möllendorf, supplied other boats south of the Azores. On the way home, on 26 October the boat itself had to take on 25 cubic meters of fuel from the "Milk Cow" U-462. The sortie ended in St. Nazaire on 4 Nov. 1942.



Foto/Photo 55

Foto/Photo 56

