

EDITION
NO 4
2008

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

U-BOOT

IM FOCUS



LUFTFAHRTVERLAG
START

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



Foto/Photo 1

Foto 1

Diese Aufnahme zeigt den Typ VII D Minenleger U-218 (Kptlt. Becker) in voller Fahrt neben dem Versorger U-461 (Kptlt. Stiebler). Gut sichtbar ist der Minenschachtaufbau hinter dem Turm. Am Turm ist lediglich das hellgrüne „Schwertfisch“-Emblem der 9. U-Flottille in Brest zu erkennen. U-461 war am 20. April 1943 von St. Nazaire mit dem Operationsziel Nordatlantik aufgebrochen. Das Boot hatte die Biskaya bei Tag getaucht und in der Nacht aufgetaucht passiert. Dabei war es in der Nacht des 23.4. um 2.47 Uhr ohne Warnung durch das „Metox“ von einem britischen Bomber (BF49 / 172. Squadron) angegriffen worden. Die von diesem geworfenen drei Bomben schlugen dicht neben U-461 ein. Anschließend zog das Boot eine verräterische Ölspur, da ein Treibstoffbunker leck geschlagen war. Trotzdem marschierte U-461 weiter in das zugewiesene Versorgungsgebiet nördlich der Azoren. Erst am 28. April waren die 20 m3 Treiböl aus der Zelle völlig ausgelaufen, so daß keine Spur mehr gezogen wurde. In dem nicht von den alliierten Flugzeugen zu erreichenden „Luftloch“ im Planquadrat BD 36 erhielt U-461 von U-487 (Oblt.z.S. Metz) eine neue „Metox“-Anlage. In der Folge versorgte U-461 diverse Boote, obgleich Schlechtwetter mit schwerer See die Bedingungen äußerst schwierig gestalteten. Dabei kam es in dem Zeitraum zwischen dem 9. und 14. Mai auch zu dem Treffen mit U-218, das hier im Bild festgehalten ist. Rechts im Bild ist der LI von U-461 Steinert zu sehen. Für U-218 war es die 4. Feindfahrt. Das Boot kehrte am 2. Juni 1943 sicher nach Brest zurück. U-461 war bereits zwei Tage zuvor, nach der Versorgung von 26 Booten, am 30. Mai in St. Nazaire eingelaufen.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 1

This photo depicts U-218 (Kptlt. Becker), a Type VII D minelayer, at full speed alongside the supply submarine U-461 (Kptlt. Stiebler). The mine shafts aft of the conning tower may be seen clearly. The only emblem visible on the conning tower is the pale green "Swordfish" of the 9th Submarine Flotilla based at Brest. U-461 had sailed from St. Nazaire for the North Atlantic on 20 April 1943. The boat transited the Bay of Biscay surfaced by night and submerged by day. During the night of 23-24 April it came under attack from a bomber of No. 172 Squadron RAF. No warning was received from the Metox equipment. The aircraft dropped three bombs which exploded close aside U-461. The blasts caused a leak in a fuel bunker, and the submarine began leaving a telltale trail of oil. In spite of this U-461 continued on to its assigned area of operations north of the Azores. It was not until the 28th that the fuel drained from the cell and the oil trail disappeared. In grid square BD 36, which was in an area beyond the reach of Allied aircraft, U-461 took on a new Metox set from U-487 (Oblt.z.S. Metz). U-461 subsequently supplied a number of U-boats, although bad weather and heavy seas made this extremely difficult. The rendezvous with U-218, captured in our photo, took place sometime between 9 and 14 May. On the right in the photo may be seen Leading Engineer Steinert. This was just U-218's fourth operational patrol. The boat returned safely to Brest on 2 June 1943. U-461 had returned to St. Nazaire two days earlier, on 30 May, after supplying 26 submarines.

U-Boot Museum Cuxhaven

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:

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

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Übersetzung:

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

Druck: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke · 2008

ISBN 978-3-9811042-9-5

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

Am 31. August 1943 kehrt Kptlt. Peter-Erich Cremer nach beinahe dreizehn Wochen auf See mit U-333 in den Heimathafen La Pallice zurück. Dort wird er an Land mit einem Blumenstrauß zur unversehrten Heimkehr beglückwünscht. Für Cremer war es nach seiner schweren Verwundung am 6. Oktober 1942 während der 4. Feindfahrt von U-333 die erste nach seiner Genesung (siehe Edition 3, Seite 25). Zwischenzeitlich hatte das Boot zwei Feindfahrten unter dem Kommando von Oblt.z.S. Werner Schwaff absolviert, so daß es für U-333 die 7. Feindfahrt insgesamt war. Beachte an Cremers Mütze die aus Blech gefertigten drei kleinen Fische, bei denen es sich um das Bootselement von U-333 handelte (siehe auch Seite 14/15). Links im Bild ein Hilfskreuzeroffizier mit Spanienkreuz.

U-Boot Museum Cuxhaven

INHALT content

Minenleger / Minelayer

U-218, 1943 5

Editorial / Editorial

2

Leserforum / Reader's forum

U-Tender „Weichsel“, 1938 2-5

Kptlt. Frauenheim und Kptlt. Ringelmann (U-75), 1941 3

4

Typ II Boote / Type II boats

Unbekanntes Boot, 1939 5

Unbekannte Boote sowie U-56 + U-59, 1941/42 6/7

Typ VII B Boote / Type VII B boats

U-30, 1940 8/9

Typ VII C Boote / Type VII C boats

U-71, 1941 10/11

U-201, 1941/42 12/13

U-333, 1942 14/15

U-628, 1942/43 16-19

Türme / Conning towers

U-214 – Minenleger mit ungewöhnlicher Turmtarnung 20-23

Boot im Focus / Boat in focus

U-307 – das Nordmeerboot mit dem Eisenstrich 24-27

Farbfotos / Colour photos

UAK-Erprobung von U-595 in Farbe 28/29

Unbekannte Embleme / Unknown emblems

U-575 und das Wappen der Patenstadt 30

Dokument / Document

Die Nordpolarurkunde von U-592 31

Ungewöhnliches / Unusual

U-Bootmänner als Eisbärenjäger 32-35

Fotos mit Geschichte / Photos with a story

Die 2. Feindfahrt von U-34 – Seekrieg und Menschlichkeit 36-40

Porträt / Portrait

Fregattenkapitän Fritz Frauenheim, U-21 und U-101 41-43

Innenaufnahmen / Interior shots

So sah es innen aus 44/45

Wimpel / Pennants

Die „Trümmertilanz“ von U-107 46/47

Szenerie / Scenery

Die Großen und die Kleinen, U-119 und U-443 48/49

Schicksal / Fate

Schicksal einer Brückenwache, U-46 50/U III

U-Tanker / U-Tanker

U-Tanker U-462 U III/IV

Cover Photo

On 31 August 1943 U-333 under Kptlt. Peter-Erich Cremer returned to its home port of La Pallice after almost 13 weeks at sea. Once ashore, Cremer received a bouquet of flowers to congratulate him on his successful return. This had been his first patrol since recovering from the serious wounds he had received on 6 October 1942 during U-333's fourth patrol (see Edition 3, p. 25). During his absence the boat had made two patrols under the command of Oblt.z.S. Werner Schwaff and this had thus been U-333's 7th patrol in total. Note the three small metal fish, emblem of U-333, on Cremer's cap (also see pp. 14-15). On the left is an auxiliary cruiser officer wearing the Spanish Cross.

U-Boot Museum Cuxhaven

Liebe Leser,

immer wieder sind Leser überrascht, daß sie in unseren Editionen auf ständig neues Bildmaterial stoßen, welches ihnen völlig unbekannt ist. Aus unserer Sicht ist das durchaus nicht so ungewöhnlich. Bei der U-Bootwaffe wurde, da sie bekanntlich zu den privilegierten Waffengattungen zählte, zumindest bis Ende 1943 sehr viel fotografiert. Alleine die Marine-Kriegsberichte lieferten Unmengen von Fotos an das Propagandaministerium in Berlin, die heute zum Großteil im Bundesarchiv in Koblenz verwahrt werden. Darüber hinaus wurde an Bord der U-Boote viel privat fotografiert und diese Aufnahmen aufgrund des engen Miteinanders der Besatzung oft untereinander ausgetauscht. Hinzu kommen die unzähligen Fotos, die von „Zaungästen“ beim Ein- und Auslaufen der Boote in die Stützpunkte gemacht wurden. Von diesen privaten Aufnahmen sind wiederum viele im U-Bootmuseum in Cuxhaven zu finden. Stellt man die Aufnahmemenge nun den bisher publizierten Fotos gegenüber, so wird schnell klar, daß bisher nur ein Bruchteil der verfügbaren Fotos gezeigt wurde. Interessant ist dabei, daß trotz der Fülle des verfügbaren Materials in U-Bootbüchern immer und immer wieder identische Fotos auftauchen. Offensichtlich ist vielen Autoren die Suche nach neuem Bildmaterial zu aufwendig, so daß deshalb lieber auf bekannte und schnell verfügbare Fotos zurückgegriffen wird.

Bezüglich der Aussagekraft der Fotos ist festzuhalten, daß sich die Fotos der auf U-Booten eingesetzten Kriegsberichte nur geringfügig von den Privataufnahmen unterscheiden. Entgegen der an Land oft gängigen Praxis, Aufnahmen für die Kamera zu stellen, hatten sich die Kriegsberichte auf einem U-Boot als so genannter „Bade-gast“ (eingeschifft Person, die nicht zur eigentlichen Besatzung gehörte) möglichst unauffällig in den Alltag einzufügen. Fotos konnten in der Regel nur im normalen Dienstbetrieb aufgenommen werden. Die Fotobedingungen wurden durch Wetter und Feindlage vorgegeben. Insofern kann man die Fotos der Kriegsberichte von U-Booten in der Bewertung nicht mit Fotos von Bildberichtern beim Heer oder der Luftwaffe gleichsetzen. Dort ist der Anteil der für bestimmte propagandistische Zwecke gestellten Aufnahmen wesentlich höher.

Wir werden auch zukünftig bemüht sein, neues bzw. wenig bekanntes Bildmaterial sorgfältig auszuwählen und Ihnen dieses zusammen mit aussagekräftigen Bildtexten und Artikeln zu präsentieren.

Ich hoffe, daß Ihnen auch die Edition 4, die im übrigen der Beginn eines neuen Abonnements ist, wieder viele neue Aufnahmen und Information liefert.

Ihr Axel Urbanke
Herausgeber

LESERFORUM

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 2

Foto 5

Zu diesem Foto schrieb uns Andreas Hoffmann aus Hamburg: „Bei dem links neben U-34 liegenden II D-Boot handelt es sich aufgrund der erkennbaren Flutschlitzenkennung um U-148, U-151 oder U-152. Diese Boote gehörten wie U-34 ebenfalls zur 24. U-Flottille in Memel. Die Aufnahme dürfte auf den Zeitraum März-Mai 1941 zu datieren sein.“

Foto 32 + 33

Zu Foto 32 teilte uns Andreas Hoffmann mit: „Bei dem „nicht bekannten Wohnschiff“ handelt es sich vermutlich um den U-Tender „Eupen“. Und zu Foto 33 schreibt er: „Bei dem mit Tarnanstrich versehenen U-Bootbegleitschiff handelt es sich nicht um die „Erwin Wassner“, sondern den zur 22. U-Flottille gehörenden U-Tender „Weichsel“. Da die Information von Herrn Hoffman zur „Erwin Wassner“ nicht mit der Angabe auf dem Originalbild übereinstimmt, überprüfen wir die Identität des Schiffes nochmals. Das Ergebnis ist eindeutig, es handelt sich zweifelsfrei um die „Weichsel“ und nicht um die „Erwin Wassner“, wie auch durch unser Foto L 1 belegt wird. Die Aufnahme zeigt die „Weichsel“ 1938 als U-Tender in Königsberg / Ostpreußen. Für diese Funktion war die ex „Syra“ im August 1936 von der Kriegsmarine angekauft und umgebaut worden. Die „Weichsel“ wurde am 30. März 1945 in Wilhelmshaven bei einem Luftangriff versenkt.“

Dear Reader,

Over and over again readers are surprised to find completely new material in our editions. From our point of view, however, that is not so unusual. As one of the privileged branches of the armed forces, the submarine arm was much photographed until at least the end of 1943. The naval war correspondents alone delivered huge numbers of photographs to the Propaganda Ministry in Berlin, most of which are today held by the Federal Archive in Coblenz. As well, many private photos were taken on board the U-boats, and because of the closeness of the crews these were often exchanged. In addition there are countless photos taken by "spotters" as the submarines sailed in and out of the U-boat bases. Many of these private photos are held by the U-Boat Museum in Cuxhaven. If one compares the number of photos taken with the number published to date, it quickly becomes apparent that only a fraction of the available photos have been made public. It is interesting to note that, despite the plethora of photos available, the same ones are seen over and over again in books on U-boats. Searching for new photos is apparently too time-consuming for many authors, who prefer to turn to well-known but readily-available images.

Regarding the visual impact of the photos, it must be said that those taken by the war correspondents assigned to U-boats differ very little from private photos. Contrary to the practice ashore of posing photographs, as a so-called "bathtub guest" (a person on the ship who was not part of the actual crew) a war correspondent on a submarine was in the best possible position to capture everyday life without attracting attention. Photos were normally only permitted during normal duty activities. Photo conditions were determined by the weather and operational conditions. In this respect, when assessing photos those taken by war correspondents on U-boats cannot be compared with those of war correspondents in the air force or army, where the percentage of photos taken for propaganda purposes was significantly higher.

In the future we will continue to carefully select new or little-known photographs and present them with informative captions and articles.

I hope that Edition 4, which also begins a new subscription, once again offers you many new photos and much new information.

Axel Urbanke
Publisher

READERS' FORUM

Additions/Corrections to Edition 2

Photo 5

Concerning this photo, Andreas Hoffmann of Hamburg wrote: "Based on the visible flood vent code, the II D submarine alongside U-34 is U-148, U-151 or U-152. Like the U-34, these boats were part of the 24th Submarine Flotilla based in Memel. This photo must have been taken during the period March-May 1941."

Photos 32 + 33

Concerning Photo 32, Andreas Hoffmann of Hamburg wrote: "The 'unidentified residence ship' is probably the submarine tender 'Eupen'. And concerning Photo 33, he wrote: "The camouflaged submarine escort is not the 'Erwin Wassner', but the submarine tender 'Weichsel' of the 22nd Submarine Flotilla." As Herr Hoffmann's assertion about the "Erwin Wassner" does not match the information on the original slide, we checked the vessel's identity once again. The result is clear; it is undoubtedly the "Weichsel" and not the "Erwin Wassner", which is also confirmed by our photo L 1. It shows the "Weichsel" as a submarine tender in Königsberg in 1938. The former "Syra" was purchased by the Kriegsmarine in August 1936 and converted for this purpose. The "Weichsel" was sunk in a bombing raid on Wilhelmshaven on 30 March 1945.



Foto/Photo L 1

Foto/Photo L 2





Foto/Photo L 3

Foto 52

Zu diesem Foto des getarnten VII C Bootes im Hafen von Salamis haben wir bereits im Leserforum von Edition 3 einen Nachtrag geliefert. Inzwischen erhielten wir noch zwei weitere Zuschriften.

Manfred Dörr schickte uns ein Foto (L 2), das 1940 in Lorient entstand und welches zeigt, daß auch bereits zu diesem Zeitpunkt eine, wenn auch spärliche, Tarnung mittels Planen erfolgte.

Darüber hinaus klärte Andreas Hoffman nun endlich die Frage, welche Besatzung auf dem Foto 52 zu sehen ist: „Das Boot ist anhand der erkennbaren Turmacherkante unterhalb des Wintergartens eindeutig als Typ VII B zu identifizieren. Es handelt sich daher um U-75 (Kptlt. Ringelmann), einlaufend Salamis am 02.11.41.“

Unser Foto L 3 zeigt den erschöpft wirkenden Kptlt. Ringelmann, kurz nach dem Festmachen in Salamis am 2. November 1941, bei einem „Erholungsschluck“ mit dem Chef der 23. U-Flottille, Kptlt. Frauenheim. Keine zwei Monate später wurde Ringelmann am 28. Dezember mit seinem Boot vor Afrika versenkt. Das Foto wurde uns von Malcolm Gray zur Verfügung gestellt.

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 3

Foto 2

Bei der Beschriftung dieses Fotos sind wir einem Täuschungsmanöver der NS-Propaganda aufgesessen, das eigentlich auffällig war. Mehrere Leser machten uns darauf aufmerksam, daß es sich nicht um ein Typ I Boot handelt, sondern um eines des Typs VII A. Offensichtlich wurden seitens der Kriegsmarine Boote absichtlich mit falschen Turmnummern gekennzeichnet, um bei der ausländischen Aufklärung Verwirrung hinsichtlich des Aufenthaltsortes der Boote zu stiften. Da sich die vorliegende Aufnahme anhand des Reichsadlers und durch die vorhandenen 8,8 cm SK C/35 in der neuen U-Bootslafette LC/35 auf 1938/39 datieren läßt, steht die „Falschnummerierung“ möglicherweise in Zusammenhang mit dem Einsatz von Booten im Spanischen Bürgerkrieg. Es wäre vorstellbar, daß die Abwesenheit von Booten verschleiert werden sollte. Das zu sehende Boot ist anhand der Typhon-Anordnung an der Vorderseite des Turms als Deschimag-Boot aus der Reihe U 27-32 zu identifizieren. Wir danken Martin Winzer, Andreas Hoffmann und Dougie Martindale für Ihre Zuschriften.

Photo 52

In the Issue 3 readers' forum we presented additional information regarding this photo of the camouflaged VII C submarine in the port of Salamis. Since then we have received two more letters.

Manfred Dörr sent us a photo (L 2) taken in Lorient in 1940 which shows that tarpaulins were already in use, albeit sparingly, to camouflage the boat at that time. Furthermore, Andreas Hoffmann finally answers the question as to which crew is seen in Photo 52: "The rear of the conning tower beneath the Winter Garden clearly identifies the boat as a Type VII B. It is therefore U-75 (Kptlt. Ringelmann) which sailed into Salamis on 02 Nov. 1941."

Our photo L 3 shows an exhausted-looking Kptlt. Ringelmann shortly after tying up in Salamis on 2 November 1941, having a drink with Kptlt. Frauenheim, commander of the 23rd Submarine Flotilla. Less than two months later, on 28 December, Ringelmann went down with his submarine off Africa. The photo was made available to us by Malcolm Gray.

Additions/Corrections to Edition 3

Photo 2

The original caption on this photograph was a blatant attempt at deception by the National-Socialist propaganda organization. Several readers pointed out that the submarine in the photo is in fact a Type VII A U-boat and not a Type I. Apparently the Kriegsmarine intentionally applied false conning tower numbers in order to confuse enemy intelligence as to the submarine's location. As the Reich Eagle and the presence of the 88-mm SK C/35 gun in the new LC/35 submarine mount make it possible to date the photograph to 1938-39, the "false numbering" may have been associated with use of the boat in the Spanish Civil War. One could imagine that the navy would want to camouflage the absence of its submarines. The Typhon arrangement on the front of the conning tower identifies the submarine as a Deschimag boat from the U-27-32 series. We thank Martin Winzer, Andreas Hoffmann and Dougie Martindale for their letters.

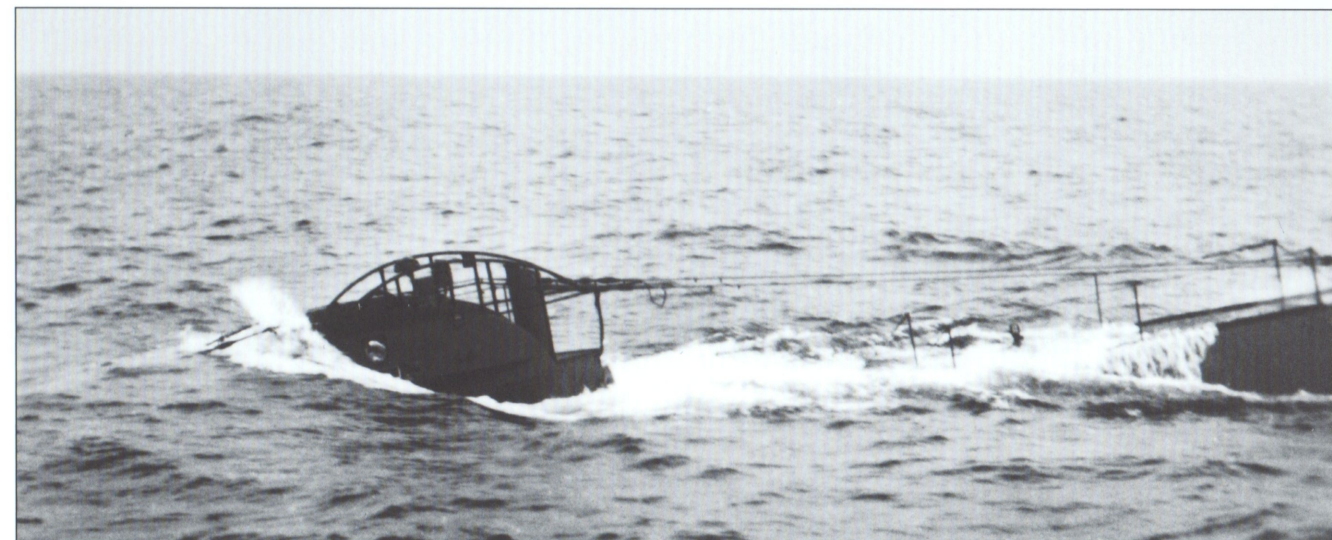


Foto/Photo 2

Foto/Photo 3



Foto/Photo 4



Foto/Photo 5

Foto 2-5

Alarmtauchen eines unbekannten Typ II D Bootes während einer Übung. Das am Turm zu sehende Emblem ist bisher keinem Boot dieses Typs zuzuordnen. Das Emblem zeigt einen zwischen zwei weißen Wellenkämmen springenden Delphin. Gemäß dem Buch von Georg Högel „Embleme, Wappen, Malings“, sind die Wappen der II D Boote U-138, U-140 und U-144 nicht bekannt. Neben der Möglichkeit, daß es sich um das Wappen eines dieser Boote handelt, ist es aber ebenso vorstellbar, daß es sich um ein weiteres Emblem von einem jener Boote handelt, von denen bereits ein Abzeichen überliefert ist. Im Rahmen des Wechsels von Kommandanten waren Emblemwechsel völlig normal.

Photos 2 – 5

Crash dive by an unidentified Type II D boat while on exercise. The emblem seen on the conning tower has so far not been associated with any boat of this type. It depicts a dolphin leaping between two white wave tops. According to the book "Emblem, Wappen, Malings" by Georg Högel, the emblems of the II D boats U-138, U-140 and U-144 are not known. In addition to the possibility that the emblem belongs to one of those boats, it is also conceivable that it is a replacement emblem on a boat that already had an emblem. A change of emblems with a change of commanders was completely normal.



Foto/Photo 6

Foto 6 + 7

Im Winter 1941/42 entstand diese eindrucksvolle Aufnahme (Foto 6) eines Typ II D Bootes bei einer Schulflottille in der vereisten Ostsee. Sämtliche 16 gebauten Typ II D Boote (U-137 bis U-152) waren während des Krieges ganz oder zeitweilig bei der 21., 22.- und 24. U-Flottille in der Ostsee als Schulboote eingesetzt. Davon dienten alleine 12 Boote bei der 22. U-Flottille in Gotenhafen. Diese Schulflottille wurde im Januar 1941 unter Korv.Kpt. Wilhelm Ambrosius aufgestellt. Sie befand sich lediglich in der Anfangsphase des Rußlandfeldzuges von Juni bis August 1941 mit einigen Booten in der Ostsee im Fronteinsatz. Der Großteil der Boote schulte aber auch während dieser Zeit weiter. Die Boote U-140, U-151 und U-152 fuhren zunächst bei der 21. U-Flottille in Pillau und später bei 24. U-Flottille, die vorwiegend in Memel lag. U-141 war lediglich kurz bei der 21. U-Flottille eingesetzt.

Bei dem hier zu sehenden Boot ist der Anstrich des Überwasserschiffes stark ver-
schliffen. Am Turm des Bootes ist deutlich ein Schulbootabzeichen in Form eines
weißen Kreises mit einem darin befindlichen gleichfarbigen Kreuz zu sehen. Dieses

Abzeichen läßt sich bisher keinem der 16 gebauten und als Schulboot eingesetzten
II D Boote zuordnen.

Auf Foto 7 sind fünf weitere Schulboote im Eis zu sehen. Die Boote, die hier im Päckchen
an dem U-Tender „Weichsel“ liegen, wurden Februar 1941 bei 22. U-Flottille in Goten-
hafen aufgenommen. Die Aufnahme ist somit genau ein Jahr vor den in Edition 2 auf
den Seiten 28-32 gedruckten Farbfotos entstanden. Im Gegensatz zu den Farbauf-
nahmen aus dem Februar 1942, trägt die „Weichsel“ hier allerdings noch keinen
Tarnanstrich. Links im Bild liegen erneut zwei nicht zu identifizierende Typ II D Boote,
von denen das direkt am Tender vertäute Boot ein uns nicht bekanntes Bootsemlen
in Form einer Weltkugel trägt. Bei dem dritten Boot von links ist gut das Schul-
bootabzeichen zu sehen, das es als das Typ II C Boot U-56 identifiziert. Das rechts
daneben liegende Boot ist ebenfalls ein II C Boot und über das Abzeichen als U-59
anzusprechen. Ganz rechts ist dann wieder ein Typ II D Boot zu sehen, ebenfalls mit
Schulbootabzeichen, aber auch dieses ist keinem Boot zuzuordnen. Bei letzterem
Boot ist gut der am Bug vorgesezte Eisschutz erkennbar. Sammlung Richter (Foto 7)

Photos 6 + 7

This impressive image (Photo 6) of a Type II D boat of a training flotilla in the
frozen Baltic Sea was taken in the winter of 1941/42. During the war every one
of the 16 Type II D boats (U-137 to U-152) built was permanently or temporar-
ily assigned to the 21st, 22nd and 24th Submarine Flotillas in the Baltic as a
training vessel. Of these, 12 served with the 22nd Submarine Flotilla based in
Gotenhafen. This training flotilla was formed in January 1941 under Korv.Kpt.
Wilhelm Ambrosius. During the opening phase of the campaign in the east, from
June to August 1941, several of its boats were employed operationally in the Baltic.
During this time, however, the majority of its submarines continued in the train-
ing role. The boats U-140, U-151 and U-152 initially served with the 21st
Submarine Flotilla in Pillau and later with the 24th Submarine Flotilla, prima-
rily based at Memel. U-141 was briefly attached to the 21st Submarine Flotilla.

The finish on the above-water section of the boat in our photo is heavily weath-
ered. The training boat emblem, a black disc encompassing a cross, is clearly
visible on the boat's conning tower. This emblem has previously not been linked
with any of the 16 Type II D boats used in the training role.

In Photo 7 five more boats may be seen in the ice. The submarines, lying in packet
beside the submarine tender „Weichsel“, were photographed at the 22nd Sub-
marine Flotilla's base in Gotenhafen in February 1941. This photo was taken
exactly one year before the color photos on Pages 28-32 of Edition 2. In contrast
to the color photos from February 1942, here the „Weichsel“ wears no camou-
flage finish. On the left of the photo are two more unidentified Type II D boats.
The boat tied up right beside the tender wears an unidentified emblem in the
form of a globe. The training boat emblem is clearly visible on the third boat
from the left, identifying it as the Type II C boat U-56. The boat on its left is
another II C boat, whose emblem suggests that it is the U-59. On the far right
there is another Type II D boat, also wearing the training boat emblem, but again
the submarine cannot be identified. The ice fender on the bow is clearly visible
on the latter boat.

Richter Collection (Photo 7)

Foto/Photo 7



Foto 8 + 9

Rauchwolken eines kurz zuvor bei den Kämpfen um Lorient in Brand geratenen Öllagers wiesen U-30 unter Kptlt. Lemp am 7. Juli 1940 den Weg zum Zielort. Damit war U-30 das erste deutsche U-Boot, das nach der französischen Kapitulation und dem Inkrafttreten des Waffenstillstands am 25. Juni, einen französischen Hafen anlief. Aufgrund der Minengefahr wurde das Boot bereits in beachtlichem Abstand zur Küste von Räumbooten in Empfang genommen und in Richtung Hafen geleitet. Von einem dieser Räumboote aus machte der Kriegsberichterstatter Mannewitz die hier veröffentlichte beeindruckende Aufnahme. Alle Mann, die nicht auf Station benötigt wurden, befahl Kptlt. Lemp bereits deutlich vor der Einfahrt zum Anreten an Oberdeck. Wenig später lief U-30 unbeschadet in den Hafen ein. Beim Anlegen wurden Kommandant und Besatzung von General der Flieger Kesselring und Lothar von Arnauld de la Perière, dem mit 194 versenkten Schiffen erfolgreichsten U-Bootkommandanten des Ersten Weltkrieges, begrüßt. Arnauld de la Perière stammte gebürtig aus einer französischen Offiziersfamilie. Sein Urgroßvater war jedoch als Offizier unter Friedrich dem Großen in preußische Dienste getreten.

Mit dem Festmachen in Lorient endete für U-30 nach etwas über vier Wochen die 7. Feindfahrt. Das Boot hatte auf dieser Unternehmung fünf Handelsschiffe versenkt, davon jeweils eines aus den Konvois HX-49 und SL-36. Als letztes Schiff war Lemp einen Tag vor dem Einlaufen in Lorient der ägyptische Frachter „Angele Mabro“ zum Opfer gefallen. Der über 40 Jahre alte und 3.154 BRT große Dampfer war drei Tage zuvor mit Eisenerz von Bilbao mit Ziel Cardiff ausgelaufen. Am Morgen des 6. Juli war für das unbewacht fahrende Schiff die Fahrt zu Ende. Um 8.31 Uhr wurde es südwestlich Brest im Planquadrat BF 4651 von U-30 mit einem Einzelschuß torpediert und sank mit der gesamten Besatzung.

Zu beachten ist die zwischen den angetretenen Männern und dem Turm im Deck eingelassene Rettungsboje, die beim Untergang des Bootes von Innen gelöst werden konnte und dann aufschwamm. Durch eine Trosse mit dem Boot verbunden, markierte sie die Stelle, an der das Boot lag. Am Turm ist im übrigen das Emblem von U-30 zu sehen. Es wurde am 10. August 1939 von Funkmaat Georg Högel entworfen und erstmals angebracht. Das Emblem zeigt den Terrier „Schnurzl“ des Kommandanten Kptlt. Julius Lemp. Als Lemp im November 1940 das neue Boot U-110 vom Typ IX B in Dienst stellte, übernahm er das „Schnurzl“-Emblem von U-30. Dieses führte fortan das „Rote Hand“-Emblem.

Sammlung Huss (Foto 8)

Bundesarchiv 10111-MW-0235-05A (Foto 9)



Foto/Photo 8

Foto/Photo 9

Photos 8 + 9

7 July 1940: smoke clouds from an oil tank farm set ablaze in the fighting for Lorient show Kptlt. Lemp's U-30 the way to its destination. The U-30 was the first German submarine to sail into a French port after the ceasefire took effect on 25 June following France's surrender. Because of the threat of mines, the boat was met by minesweepers a considerable distance off the coast and escorted toward the harbor. From the deck of one of these minesweepers the war correspondent Mannewitz took the impressive photo reproduced here. Prior to entering the port Kptlt. Lemp ordered all men not needed at their stations to assemble on the upper deck. A short time later U-30 sailed into the harbor undamaged. On docking, the commander and crew were greeted by General der Flieger Kesselring and Arnauld de la Perier, the most successful German submarine commander (U-35) of the First World War. De la Perier came from a long line of French officers, however his great-grandfather had served Prussia under Frederick the Great.

When it tied up in Lorient, U-30 ended its 7th patrol, which had lasted just over four weeks. Five merchant vessels had been sunk, including one each from

convoys HX-49 and SL-36. The last to be sunk by Lemp was the Egyptian freighter "Angele Mabro", one day before arriving in Lorient. More than 40 years old, the 3,154 GRT steamer had sailed from Bilbao for Cardiff three days earlier with a cargo of iron ore. The unescorted vessel's voyage ended on the morning of 6 July. At 0831 hours, southwest of Brest in grid square BF 4651, it was hit by a single torpedo from U-30 and went down with all hands.

Of interest is the rescue buoy recessed in the deck between the assembled crew and the conning tower. If the boat sank, it could be released from inside. Attached to the submarine by a chain, it rose to the surface and marked the boat's position. Visible on the conning tower is U-30's emblem. It was designed by Funkmaat Georg Högel and first applied on 10 August 1939. The emblem depicts Kptlt. Julius Lemp's terrier "Schnurzl". When Lemp commissioned U-110, a new Type IX B boat, in November 1940, he took the "Schnurzl" emblem with him from U-30. The latter subsequently carried a "Red Hand" emblem.

Huss Collection (Photo 8)
Bundesarchiv 10111-MW-0235-05A (Photo 9)

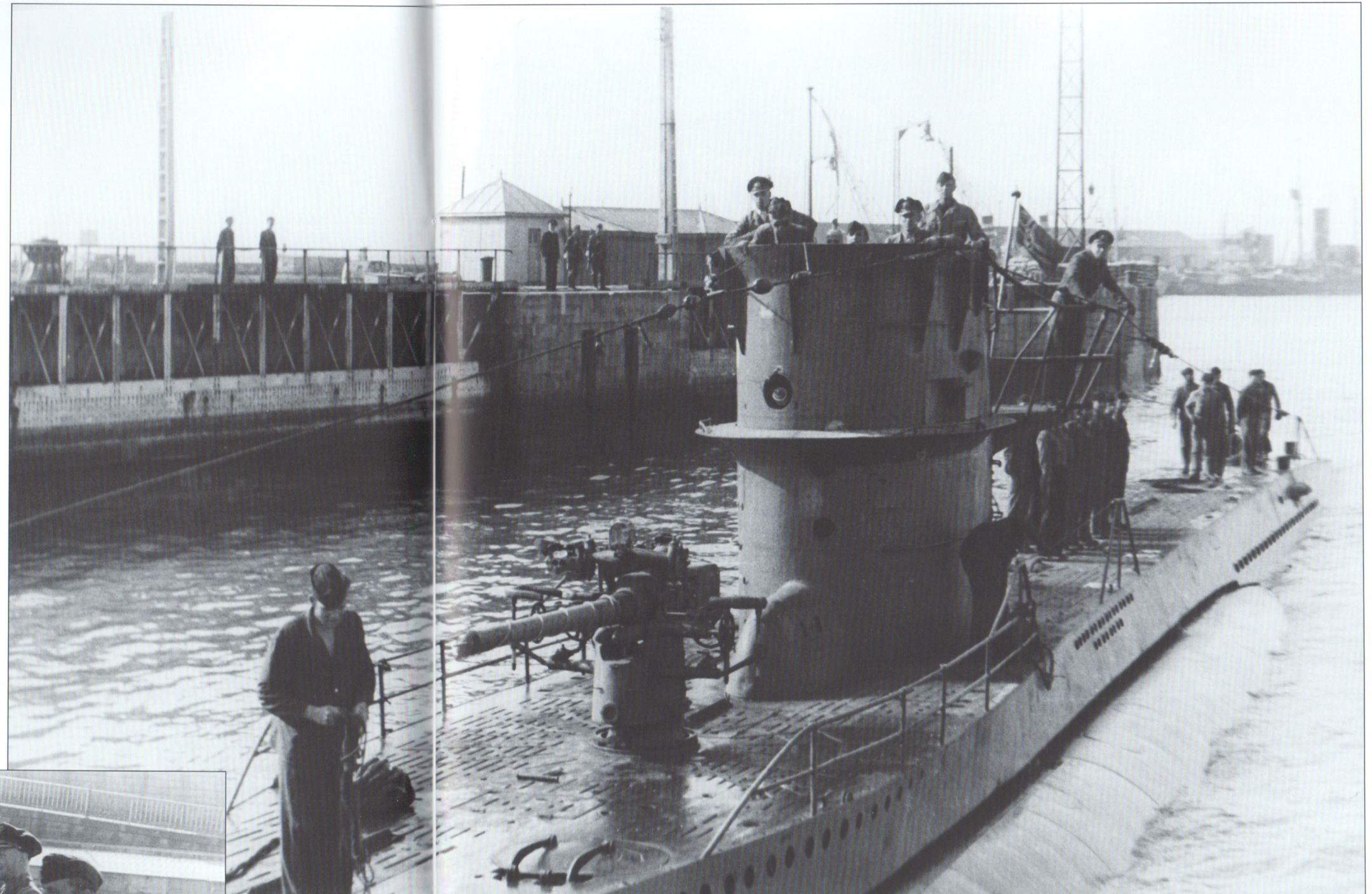
Foto 10 + 11

Auf dieser Doppelseite liefern wir nun die in Edition 3 unter der Rubrik „Turm im Fokus“ bei U-70 angesprochenen Fotos von U-71 nach. In dem Artikel über U-70 erwähnten wir, daß die dort gezeigten Versteifungs- oder Stützbleche am Turmkragen auch bei dem Schwesterboot U-71 existiert haben. U-71 wurde zeitgleich mit U-70 auf der Krupp Germaniawerft in Kiel gebaut. Der Stapellauf erfolgte am 31. Oktober 1940 und die Indienststellung am 14. Dezember 1940, also jeweils kurz nach U-70. Wie bei U-70 wurden auch bei U-71 bereits in der Werft die Zusatzbleche am Turmkragen montiert. Interessant ist, daß bei diesem Boot im Gegensatz zu U-70 werftseitig kein Windabweiser montiert worden ist. Möglicherweise ist dies ein weiterer Hinweis darauf, daß man Ende 1940 Versuche anstellte, wie der Turmkragen am besten zu fertigen sei, um Wind und Spritzwasser abzuweisen. Bis jetzt ist es uns allerdings nicht gelungen, in schriftlichen Dokumenten weitere Details hinsichtlich dieser Zusatzbleche ausfindig zu machen. Inzwischen konnte aber geklärt werden, daß die aus dem gleichen Baulos stammenden U-69 und U-72 keine derartigen Bleche am Turm erhalten haben.

Unsere Fotos zeigen U-71 wahrscheinlich bei seinem ersten Einlaufen in St. Nazaire, dem Atlantikstützpunkt der 7. U-Flottille. Nach Abschluß der Baubelehrung und Entlassung aus dem UAK-Verhältnis und Ausbildung in der Ostsee wurde das Boot im Sommer 1941 nach Frankreich verlegt. Am 14. Juni lief U-71 unter dem Kommando von Kptlt. Walter Flachsenberg aus Kiel Richtung Frankreich aus und erreichte St. Nazaire 19 Tage später am 2. Juli 1941. Der Anstrich des Bootes weist zum diesem Zeitpunkt fast keine Verwitterung auf. Außerdem fehlt noch das „Seeschlangen“-Bootsemmblem am Turm des Bootes. Auf Foto 11 ist die „Seeschlange“ allerdings als Abzeichen bei zwei Besatzungsmitgliedern am Schiffchen zu sehen. Bei dem Offizier mit Schiffchen und Sonnenbrille handelt es sich um den Kommandanten Kptlt. Flachsenberg. Die meisten Kommandanten bevorzugten an Bord Schirmmützen mit weißem Oberteil, es gab aber auch solche, die dies ablehnten, und dunkle Schirmmützen oder Schiffchen trugen.

U-71 war ein recht erfolgloses Boot. Auf 10 Feindfahrten unter zwei Kommandanten war es lediglich auf einer Unternehmung erfolgreich, als im März/April 1942 vor der amerikanischen Ostküste fünf Schiffe mit 38.894 BRT versenkt werden konnten. Ab Juni 1943 diente U-71 als Schulboot in der Ostsee. Das Boot wurde am 5. Mai 1945 in der Großadmiral-Raeder-Schleuse in Wilhelmshaven kurz vor dem Einmarsch kanadischer Truppen von der Besatzung gesprengt.

Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Foto/Photo 11

Foto/Photo 10
Photos 10 + 11

On this double page we present the photos of U-71 mentioned in the article about U-70 which appeared in Edition 3 under the heading „Conning Tower in Focus“. In the article on U-70 we stated that the stiffeners or supports on the conning tower mantle shown there were also present on its sister ship U-71. U-70 and U-71 were built simultaneously by the Krupp Germania Shipyard in Kiel. U-71 was launched on 31 October 1940 and commissioned on 14 December, shortly after U-70. Like U-70, the extra sheet metal pieces on the conning tower mantle were installed on U-71 at the shipyard. It is interesting that, unlike U-70, no wind deflector was fitted at the shipyard. Perhaps this is further proof of experiments in late 1940 to determine the best conning tower mantle design for deflecting wind and spray. To date we have been unable to find any more details about these extra pieces in written documents. We have been able to determine, however, that U-69 and U-72 from the same production batch did not have such pieces on their conning towers.

Our photos probably show U-71 sailing into St. Nazaire, the 7th Submarine Flotilla's Atlantic base, for the first time. After the completion of technical training and

acceptance trials, the boat was transferred to France in the summer of 1941. Under the command of Kptlt. Walter Flachsenberg, on 14 June U-71 sailed from Kiel and arrived at St. Nazaire 19 days later on 2 July. At that time the boat's exterior finish displayed almost no wear. The submarine's „Sea Snake“ emblem was also not present on the conning tower at that time. In Photo 11, however, the „Sea Snake“ emblem is visible as a badge on the garrison caps of two members of the crew. The officer wearing the garrison cap and sun glasses is the commander, Kptlt. Flachsenberg. On board, most submarine commanders preferred peaked caps with a white top, but there were those who instead wore a dark peaked cap or garrison cap.

U-71 was not a very successful boat. It sailed on 10 patrols under two captains but its only successes came in March/April 1942, when it sank five ships off the American coast totaling 38,894 GRT. In June 1943 U-71 began serving as a training ship in the Baltic. On 5 May 1945 the crew blew up the submarine in the Grand Admiral Raeder lock in Wilhelmshaven shortly before the arrival of Canadian troops.

Library of Contemporary History Stuttgart



Foto/Photo 12



Foto/Photo 13

Foto 12 + 13

Eines der erfolgreichsten Boote der 1. U-Flottille in Brest war 1941/42 das VII C Boot U-201 unter Oblt.z.S. Adalbert Schnee. Dieser war bereits vor dem Krieg als Wachoffizier auf U-23 von Oblt.z.S. Otto Kretschmer gefahren. Nach Kriegsausbruch hatte er dann als Wachoffizier auf U-6 von Oblt.z.S. Mathes und auf U-60 unter Oblt.z.S. Scheve an insgesamt vier Feindfahrten teilgenommen. Schnee konnte somit auf einen guten Erfahrungsschatz zurückgreifen, als er am 25. Januar 1941 bei der Krupp Germania Werft in Kiel U-201 als Kommandant in Dienst stellte. Am 22. April 1941 lief U-201 von Kiel zur ersten Feindfahrt in den Nordatlantik aus. Bereits am 2. Mai konnte Schnee die erste Versenkung melden, als er das treibende Wrack des aufgegebenen britischen Motortankers „Capulet“ (8.190 BRT) mit Artillerie unter Wasser schickte. Auf der gleichen Feindfahrt gelang die Versenkung eines weiteren Schiffes sowie die Beschädigung eines Dampfers. Am 18. Mai lief das Boot in Lorient ein.

Foto 12 zeigt U-201 nach Rückkehr von seiner zweiten Feindfahrt, beim Einlaufen in Brest am 19. Juli 1941. Nach 42 Tagen auf See kehrte das Boot ohne Erfolge zurück. Am Kommandantenstand wehte daher lediglich der Kommandantenwimpel. Beachte das dunkelgraue Tarnband am Turm sowie das Wappen von Remscheid, der Patenstadt des Bootes. Das Wappen bestand aus einem roten Löwen auf silbernem Untergrund und einer silbernen Sichel auf einem blauen Feld. Das bekannte „Schneemann“-Emblem des Bootes fehlt zu diesem Zeitpunkt noch am Turm. Auf der zweiten Aufnahme (Foto 13) ist U-201 am 8. August 1942 an der französischen Küste, kurz vor dem Einlaufen in Brest, zu sehen. Das Boot kehrte an diesem Tag von seiner 7. Feindfahrt zurück, der letzten unter dem am 1. März 1942 zum Kapitänleutnant beförderten Schnee. Er wechselte in den Stab des BdU. Die Erfolgsbilanz von Schnee mit U-201 wies nach Abschluß dieser Feindfahrt 21 versenkte und zwei beschädigte Schiffe auf. Am Netzabweiser ist ein Rettungsring des letzten Opfers zu sehen, des am 25. Juli vor Freetown versenkten U-Jagdtrawlers „HMS Laertes“ (T 137). Das nur 545 BRT große Sicherungsschiff wurde in dieser Nacht um 23.05 Uhr von einem Einzeltorpedo von U-201 getroffen, explodierte und sank sofort. Die 19köpfige Besatzung kam ums Leben. Insgesamt versenkte Schnee auf dieser 7. Feindfahrt im Mittelatlantik und vor Freetown sechs Schiffe. Beachte am Turm die Schneemänner mit Ritterkreuz und Eichenlaub. Letzteres war Adalbert Schnee am 15. Juli während dieser Feindfahrt verliehen worden. An der Stirnseite des Turms ist außerdem, halb verdeckt durch den Rettungsring, das Remscheider Stadtwappen zu sehen.

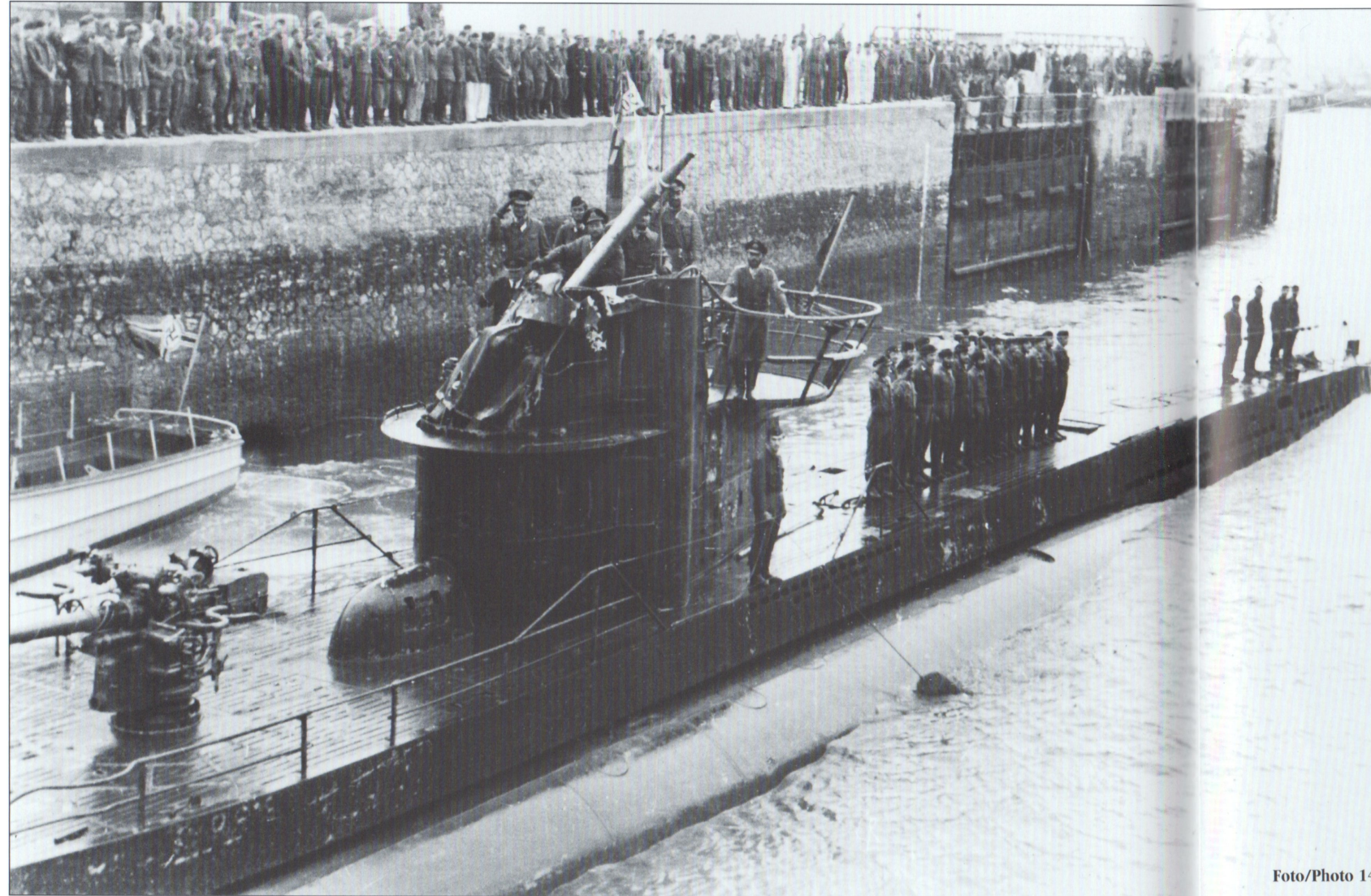
Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart (Foto 13)

Photos 12 + 13

One of the most successful boats of the 1st Submarine Flotilla at Brest in 1941/42 was U-201, a Type VII C submarine under Oblt.z.S. Adalbert Schnee. Before the war he had served as watch officer on Oblt.z.S. Otto Kretschmer's U-23. After war broke out he took part in a total of four patrols as watch officer on Oblt.z.S. Mathes' U-6 and on U-60 under Oblt.z.S. Scheve. Schnee thus possessed a wealth of experience when he commissioned U-201 as commander at the Krupp Germania Shipyard in Kiel on 25 January 1941. U-201 sailed from Kiel on its first sortie into the North Atlantic on 22 April 1941. Schnee reported his first sinking on 2 May, when he sent the abandoned wreck of the British motor tanker "Capulet" (8,190 GRT) to the bottom with gunfire. Later on the same patrol he sank another ship and damaged a steamer. On 18 May the boat sailed into Lorient.

Photo 12 shows U-201 sailing into Brest on 19 July 1941 after its second patrol. The boat returned home empty-handed after 42 days at sea, with nothing but the command pennant flying from the commander's standard. Note the dark gray camouflage band on the conning tower and the coat of arms of Remscheid, the submarine's sponsor city. The emblem consists of a red lion on a silver background and a silver sickle on a blue field. At that time the boat's famous "Snowman" emblem had yet to be painted on the conning tower. The second image (Photo 13) shows U-201 off the French coast on 8 August 1942, just prior to sailing into Brest. That day the boat returned to Brest from its 7th patrol, the last under Schnee, who had been promoted to Kapitänleutnant on 1 March 1942. He subsequently joined the staff of the Commander of Submarines. Schnee's record of successes with U-201 after this patrol was 21 ships sunk and 2 damaged. On the net deflector may be seen a life ring from his final victim, the anti-submarine trawler "HMS Laertes" (T 137) sunk off Freetown on 25 July. Displacing just 545 GRT, the escort vessel was struck by a single torpedo from U-201 at 2305 hours, whereupon it exploded and sank, taking its crew of 19 to the bottom. Altogether, on that 7th patrol Schnee sank 6 ships in the central Atlantic and off Freetown. Note the snowmen on the conning tower with the Knight's Cross and Oak Leaves. The latter had been awarded to Adalbert Schnee on 15 July during this patrol. Visible on the stern side of the conning tower, partly covered by the life ring, is the coat of arms of the city of Remscheid.

Library of Contemporary History Stuttgart (Photo 13)



Foto/Photo 14

Foto 14 + 15

Passend zum Titelfoto dieser Edition, veröffentlichen wir auf dieser Doppelseite ein bisher weitgehend unbekanntes Foto von U-333. Es zeigt das Boot am 26. Mai 1942 nach der Rückkehr von der 2. Feindfahrt beim Einlaufen in La Pallice, dem Stützpunkt der 3. U-Flottille. Kptlt. Peter Erich Cremer hatte trotz einer schweren Beschädigung seines Bootes auf dem Anmarsch zur amerikanischen Ostküste, eine 58tägige Unternehmung erfolgreich hinter sich gebracht. Dabei war der hier sichtbare Turmschaden nur eines von vielen Problemen, welches während dieser Feindfahrt aufgetreten war. Am 2. April 1942, drei Tage nach dem Auslaufen, wurde das Boot am späten Nachmittag bei guter Sicht und mit dem Kommandanten auf der Brücke, völlig unerwartet aus den Wolken heraus von einem alliierten Flugzeug angegriffen. Mit Alarmtauchen verschwand U-333 von der Oberfläche, aber in 30 m Tiefe erschütterten zwei Bombenexplosionen das Boot schwer. Der Kreiselochter in der Zentrale ging zu Bruch, Tiefen- und Seitenruder fielen aus und Flutklappen und Bordventile wurden undicht. In 80 m Tiefe konnte das Boot abgefangen werden. Öl lief durch die Schäden in den Proviant und der Frischwassererzeuger fiel aus. Auch das Turmluk schloß nicht mehr richtig, aber Cremer setzte seine Feindfahrt nach notdürftiger Schadensbehebung unbeirrt fort. Selbst der vorübergehende Ausfall der Funkverbindung und das nicht funktionierende Echolot störten ihn nicht. Wenig später fiel der Backbord-Diesel aus, das nächste Malheur. Drei Tage später hatten LI und Maschinenpersonal aber auch dieses Problem beseitigt, so daß U-333 am 22. April seinen Treffpunkt mit der Milchkuh U-459 nördlich der Azoren erreichte. Für die neue Milchkuh war U-333 das erste Boot das versorgt wurde. Alles lief glatt, bis beim Lösen der Schlauchverbindung dann das nächste Unglück passierte. Eine Stahlstange geriet in die Schraube von U-333. Doch der LI Oblt.z.S. Hoffmann ging mit dem Tauretter hinunter und schnitt die Schraube frei. Östlich der Bermudas wurde dann am 30. April nachmittags ein britischer Tanker gesichtet, der sich später als die „British Prestige“ herausstellte. Bis zum Abend

verfolgte Cremer das Schiff und setzte sich vor. Was folgte waren zwei Fehlschüsse. Beim Anlaufen zum dritten Angriff, inzwischen war der Mond aufgegangen, verlor Cremer den Tanker kurz aus den Augen. Beim nächsten Blick durch das Seerohr zuckte Cremer zusammen. Der Tanker füllte die komplette Seerohroptik aus und Sekunden danach wurde U-333 gewaltig erschüttert. Gerammt! Die Schäden waren enorm. Der Turm war zum Großteil flach gedrückt, der Netzabweiser fehlte, die Back aufgerissen, das Seerohr umgeknickt, Funkpeiler und UZO zerstört. Außerdem ließen sich die Mündungskappen der Torpedorohre 2 und 4 nicht mehr öffnen. Trotz der Schäden hatte das Boot Glück im Unglück gehabt, denn die Ladung des Tankers bestand aus Flugbenzin. Ein Funke bei der Kollision hätte Jäger und Gejagten unzweifelhaft vernichtet. Auch diese staken Schäden an U-333 wurden so gut es ging behoben, bis auf die Tatsache, daß ein ständiger geringer Wassereintrich bestehen blieb. Nun auch äußerlich gezeichnet, setzte das Boot seine Unternehmung im Rahmen der Operation „Paukenschlag“ fort. Vor der vollständig beleuchteten Küste Floridas, an der sich alles wie im tiefsten Frieden abspielte, versenkte U-333 in der Folge drei Schiffe. Letztlich überstand Cremer mit seinem Boot am 6./7. Mai in den nur 30 m tiefen Küstengewässern auch noch eine Wasserbombenverfolgung durch US-Sicherungsfahrzeuge mit großem Glück. Auf dem Rückweg lief U-333 am 10. Mai noch der britische Frachter „Clan Skene“ vor die Rohre. Der Einzelfahrer hatte keine Chance. Am 26. Mai um 8.15 Uhr machte Cremer mit seinem Boot glücklich in La Pallice fest. Beachte den extrem dunklen Anstrich des Überwasserschiffs von U-333. Diesen wiesen im Frühjahr 1942 auch einige andere Boote auf. Möglicherweise handelte es sich um einen schwarzgrauen oder blauen Anstrich. Am Turm ist das Bootsemlen gut erkennbar. Kptlt. Cremer wird durch das verbogene Angriffssehrrohr halb verdeckt. Foto 15 zeigt Cremer auf der Brücke seines Bootes.

Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart (Foto 14)

Sammlung Huss (Foto 15)

Photos 14 + 15

In keeping with this edition's title photo, on this double page we present a photo of U-333 that has been largely unknown until now. It shows the boat on 26 May 1942 sailing into La Pallice, the 3rd Submarine Flotilla's base, after its second patrol. Although his U-boat sustained serious damage en route to its area of operations off the American east coast, Kptlt. Peter Erich Cremer had completed a 58-day patrol. The damage to the conning tower visible here was just one of the many problems encountered during this operation.

Late on the afternoon of 2 April 1942, three days after leaving port, in good visibility and with the captain on the bridge, the submarine was suddenly attacked by an Allied aircraft which had used cloud cover to approach undetected. U-333 immediately crash-dived, but at a depth of 30 m two heavy explosions rocked the vessel. The gyro compass in the control room was knocked out, diving planes and rudder were put out of action, ship's valves began leaking. Control was regained at 80 meters. Oil leaked into the provisions and the fresh water distillation unit was knocked out. The conning tower hatch also would not close properly, but after makeshift repairs Cremer continued the patrol. Even the temporary loss of radio communications and the echo sounder failed to deter him. A short time later misfortune struck again, when the port diesel failed. By three days later the Leading Engineer and engine personnel had repaired the engine, and on 22 April U-333 reached its rendezvous point with "milk cow" U-459 north of the Azores. U-333 was the first submarine to be supplied by the new "milk cow". Everything went smoothly until it was time to disconnect the hose, then misfortune struck again. A steel rod fouled U-333's screw, however Oblt.z.S. Hoffmann went down with the emergency diving gear and cut the propeller free.

On the afternoon of 30 April a British tanker was sighted east of Bermuda. It was the "British Prestige". By evening Cremer had positioned

himself to attack. Two torpedoes were fired but both missed. While positioning his boat for a third attack, Cremer lost sight of the tanker. By this time the moon had risen. When he looked through the periscope again Cremer was horrified. The tanker filled the entire viewfinder, and seconds later U-333 was shaken by a tremendous jolt. Rammed! The damage was enormous. The conning tower had been squashed almost flat, the net deflector was gone, the forecastle was torn open, the periscope was bent, D/F gear and UZO destroyed. As well, the doors to torpedo tubes 2 and 4 could not be opened. As bad as things were, however, they could have been worse. The tanker was loaded with aviation fuel, and a spark during the collision would undoubtedly have destroyed both hunter and prey. Emergency repairs addressed the extensive damage, except for a persistent minor leak. Now outwardly marked as well, the boat continued its mission as part of "Operation Drumbeat". Operating off the coast of Florida, which was completely lit up as if there was no war on, U-333 sank three ships. Finally, on 6/7 May, Cremer and his boat were fortunate to survive a depth charge pursuit by American warships in waters just 30 meters deep.

On the way home, on 10 May U-333 came upon the British freighter "Clan Skene". Sailing alone, it had no chance. Cremer's U-333 tied up in La Pallice at 0815 hours on 26 May, lucky to be home.

Note the extremely dark finish on the above-water section of U-333. Several other boats also wore this finish in early 1942. The color may have been black-gray or blue. The boat's emblem is clearly visible on the conning tower. Kptlt. Cremer is partly obscured by the bent attack periscope. Photo 15 shows Cremer on the bridge of his submarine.

Library of Contemporary History Stuttgart (Photo 14)

Huss Collection (Photo 15)

Foto/Photo 15





Foto/Photo 16

Foto 16-20

Gute Fotos des VII C Bootes U-628 sind relativ selten, zumal das Boot bereits auf seiner 4. Feindfahrt am 3. Juli 1943 beim Durchlaufen der Biskaya nordwestlich Kap Ortegal durch eine B-24 der 224. Squadron versenkt wurde. Es gab keine Überlebenden. Nach dem Auslaufen aus Brest am 1. Juli hatte sich das Boot nicht mehr gemeldet.

Die hier gezeigten Aufnahmen stammen aus dem Nachlaß des bei der Versenkung gefallenen LI des Bootes, Lt. (Ing.) Karl Weck. Foto 16 dürfte während der ersten Feindfahrt entstanden sein. Das Foto zeigt gut den hellen Anstrich des Bootes sowie das abgeplante Funkmeßgerät FuMO 29 „Seetakt“ an der Stirnseite des Turms oberhalb des Wellenbrechers. Das Radar konnte Schiffe bis zu einer Entfernung von 10 Kilometern, auf etwa 50 m genau orten. „Seetakt“ war außerdem in der Lage Flugzeuge zu orten, diese sogar noch in einer Entfernung von über 10 Kilometern. Das Problem lag jedoch darin, daß mit dem Gerät keine Rundumortung möglich war. Bemerkenswert sind die für U-628 als Abzeichen bisher nicht dokumentierten Olympiaringe, die unterhalb des Wellenbrechers zu erkennen sind und auf späteren Fotos fehlen. Diese Ringe waren das Zeichen der Crew 36, zu welcher der Kommandant von U-628 Oblt.z.S. Heinrich Hasenschar zählte. Wie weitere Fotos dieser Serie zeigen, wurden die Olympiaringe gemeinsam mit dem Boots-Emblem der „Eisernen

Photos 16-20

Good photos of the VII C boat U-628 are relatively rare, especially as the boat was sunk by a Liberator of No. 224 Squadron RAF off Cape Ortegal on 3 July 1943 while crossing the Bay of Biscay during its 4th patrol. There were no survivors and nothing was heard from the boat after it sailed from Brest on 1 July.

The photos shown here are from the estate of the boat's leading engineer, Lt. (Ing.) Karl Weck. Photo 16 must have been taken during the boat's first patrol. It shows well the submarine's pale finish and the covered FuMG 38 G "Seetakt" radar on the front of the conning tower above the wave deflector. The radar was capable of detecting ships at ranges up to 10 kilometers and was accurate to within 50 meters. "Seetakt" was also capable of spotting aircraft at distances in excess of 10 km. The problem was that the device was incapable of scanning 360°.

Of note is the Olympic Rings emblem, visible beneath the wave deflector. This has not been associated with U-628 before and is absent in later photos. These rings were the emblem of Crew 36, of which Oblt.z.S. Heinrich Hasenschar, U-628's commander, was a member. As other photos from this series show, the Olympic Rings were worn with the boat's "Mailed Fist" emblem. Oblt.z.S. Hasenschar commissioned U-628 at Blohm & Voss in Hamburg on 25 June 1942, having



Foto/Photo 17

Foto 17

Beschuß des britischen Frachters „Fort Rampart“ mit Artillerie am 17. April 1943 um 11.30 Uhr während der 3. Feindfahrt von U-628. Nach Torpedierung durch U-628 war das Schiff aus dem Konvoi HX-233 zurückgefallen. Trotz Fangschuß und Artillerieeinsatz sank das Schiff aber nicht. Die endgültige Versenkung gelang erst U-226 am nächsten Tag.

Photo 17

1130 hours on 17 April 1943: U-628 fires on the British freighter "Fort Rampart" with the ship's gun during its third patrol. Torpedoed by U-628, the ship had dropped out of convoy HX-233. Despite a finishing shot and gunfire the ship refused to sink. It was not finished off until the next day, by U-226.

Faust“ geführt. Oblt.z.S. Hasenschar stellte U-628 am 25. Juni 1942 bei Blohm & Voss in Hamburg in Dienst, nachdem er zuvor als Kommandant das Ausbildungsboot U-29 bei der 24. U-Flottille in der Ostsee geführt hatte.

previously commanded the training boat U-29 with the 24th Submarine Flotilla in the Baltic Sea.

Nach der UAK-Erprobung und Ausbildungsfahrten bei der 5. U-Flottille in Kiel von Juni bis November 1942 lief das Boot am 28. November von Kiel zu seiner 1. Feindfahrt aus. Als Frontboot der 1. U-Flottille in Brest zugeteilt, operierte U-628 bei dieser Unternehmung im Nordatlantik. Dort bewährte sich das Boot sogleich, als es Hasenschar am 10./11. Dezember mit U-628 als einzigem von vielen in dem Seegebiet befindlichen Booten gelang, Fühlung zu dem stark luftgesicherten Konvoi HX-217 zu halten. Doch in der Nacht des 11. Dezember ging der Kontakt verloren. In den späten Abendstunden des 28. Dezember wurde U-628 dann mit 11 weiteren Booten von U-260 an den seit dem 26. 12. erfaßten Konvoi ONS-154 herangeführt. In der Nacht des 29. Dezember konnte Hasenschar um 1.03 Uhr dem britischen Frachtdampfer „Lynton Grange“ (5.029 BRT) den Fangschuß geben. Das britische Schiff war knapp zwei Stunden zuvor durch einen Torpedo von U-406 (Kpilt. Dieterichs) aus dem Konvoi herausgeschossen worden. Am 8. Januar 1943 lief U-628 in Brest ein. Nach drei Wochen verließ das Boot den Stützpunkt am 1. Februar 1943 zur 2. Feindfahrt. Erneut ging es in das Operationsgebiet nördlich der Azoren. Dort gewann das Boot am 22. Februar Fühlung zu dem seit dem 18. Februar vom B-Dienst gemeldeten Konvoi ON-166. Immer mehr Boote kamen heran, wurden aber von der Sicherung immer wieder von dem 49 Schiffe umfassenden Geleitzug abgedrängt. Am Morgen des 23. Februar meldete Hasenschar wieder Fühlung und griff gleichzeitig mit U-186 (Kpilt. Hesemann) an. Von einem in den Konvoi geschossenen Doppelfächer traf ein Torpedo den unter der Flagge von Panama fahrenden Tanker „Winkler“ (6.907 BRT)

After acceptance trials with the 5th Submarine Flotilla in Kiel from June to November 1942, on 28 November of that year the boat sailed from Kiel on its first combat patrol. Assigned to the 1st Submarine Flotilla based in Brest, U-628 headed into the North Atlantic, where it proved its mettle immediately. On 10/11 December U-628 was the only one of the many U-boats in the area to maintain contact with convoy HX-217, which enjoyed strong air support. During the night of 11 December contact was lost, however. Then in the late evening hours of 28 December U-628 and 11 other boats were guided by U-260 to convoy ONS-154, which had been sighted on the 26th. At 0103 hours on the night of 29 December Hasenschar was able to deliver the coup de grace to the British steamer "Lynton Grange" (5,029 GRT). The British ship had been struck by a torpedo from U-406 (Kpilt. Dieterichs) less than two hours earlier and had dropped out of convoy. U-628 sailed into Brest on 8 January 1943. Three weeks later, on 1 February 1943, the boat left the base on its second patrol. Once again its area of operations was north of the Azores. On 22 February the boat established contact with convoy ON-166, first located by naval code-breakers on 18 February. More and more U-boats arrived but they were kept away from the 49-ship convoy by the escort. On the morning of 23 February Hasenschar again reported contact and attacked in concert with U-186 (Kpilt. Hesemann). Two torpedoes were fired into the convoy. One struck the tanker "Winkler" (6,907 GRT) sailing under the Panamanian flag and the second the Norwegian freighter "Glittre" (6,409 GRT). Neither ship sank, but



Foto/Photo 18



Foto/Photo 19



Foto/Photo 20

und der zweite Torpedo den norwegischen Frachter „Glittre“ (6.409 BRT). Beide Schiffe sanken nicht, sondern wurden erst kurz darauf von U-223 (9.51 Uhr) bzw. U-603 (8.42 Uhr) versenkt. Nachdem die U-Boote den Konvoi wegen einer scharfen Kursänderung bei Anbruch der Nacht verloren hatten, meldet U-600 (Kptlt. Zurmühlen) am Morgen des 24. Februar wieder Kontakt. Ein um 7.54 Uhr von diesem Boot abgefeuerter Torpedo beschädigt den im Konvoi laufenden norwegischen Frachter „Ingria“. Nur 19 Minuten später schoß der inzwischen mit U-628 ebenfalls am Konvoi befindliche Hasenschar einen 4er-Fächer sowie einen Hecktorpedo auf Schiffe im Geleit. Fünf Explosionen meldet der Horcher anschließend, so daß Hasenschar zwei Schiffe als versenkt und eines als beschädigt meldete. Tatsächlich versenkte er nur die bereits beschädigte „Ingria“. Die im Laufe des Tages von Neufundland einsetzende Luftsicherung drängte die Boote erneut ab. Am Morgen des 25.2. stand U-628 erneut am Konvoi und griff nochmals an. Um 8.17 Uhr schoß Hasenschar einen 4er-Fächer und seinen letzten Hecktorpedo in den Konvoi. Getroffen wurde dadurch der britische Frachter „Manchester Merchant“ (7.264 BRT). Das Schiff sank innerhalb von 90 Sekunden. 35 der 67 Besatzungsangehörigen kamen dabei ums Leben. Beim Einlaufen in Brest wehten am Sehrohr fünf Versenkungswimpel. Offensichtlich hat die Besatzung die am 23.2. beschädigten sowie die am 24.2. angenommene Versenkung von zwei Schiffen mitgezählt, wie auf Foto 18 zu sehen ist. Diese Aufnahme entstand wie die Fotos 19 und 20 bei der Rückkehr von dieser Feindfahrt am 9. März 1943. Foto 19 zeigt den Kommandanten Kptlt. Hasenschar mit privatem Hemd, Fliege und Zigarillo. Die Ärmelstreifen sind etwas ramponiert, da während der Feindfahrt Hasenschars Beförderung zum Kapitänleutnant erfolgte und die Ärmelstreifen dementsprechend mit Bordmitteln geändert wurden. Auf Foto 20 sieht man das mit einem Extrablech aufgenietete Bootseblem.

they were soon finished off by U-223 (0951 hours) and U-603 (0842 hours). As night fell the convoy made a sharp course change and the U-boats lost contact. On the morning of 24 February, however, U-600 (Kptlt. Zurmühlen) reported that he had regained contact. A torpedo fired by the submarine at 0754 hours damaged the Norwegian freighter „Ingria“. Just 19 minutes later Hasenschar, who had brought U-628 into range, fired a spread of four torpedoes and his stern torpedo at ships in the convoy. The hydrophone operator subsequently reported five explosions, and Hasenschar claimed two ships sunk and one damaged. In fact he had only sunk the already-damaged „Ingria“. During the day aircraft operating from Newfoundland again forced the U-boats away. On the morning of 25 February U-628 was back in position and attacked again. At 0817 hours Hasenschar fired a spread of four torpedoes and his stern torpedo into the convoy. The British freighter „Manchester Merchant“ (7,264 GRT) was hit and sank in 90 seconds. 35 of the 67 crew members lost their lives. Five sinking pennants fluttered from the periscope when the boat sailed into Brest. The crew obviously counted the ship damaged on 23 Feb. and those presumed sunk on the 24th, as may be seen in Photo 18. Like Photos 19 and 20, this was taken on the submarine's return on 9 March 1943. Photo 19 shows the commander Kptlt. Hasenschar with private shirt, bow tie and cigarillo. The rank stripes are somewhat tattered, as Hasenschar was promoted to Kapitänleutnant during the patrol and the stripes were modified using means available on board. In Photo 20 one can see the boot emblem riveted to a piece of sheet metal.



Foto/Photo 21

U-214 – Minenleger mit ungewöhnlicher Turmtarnung

U-214 – Minelayer with Unusual Conning Tower Camouflage

von Axel Urbanke

Die sechs im Zweiten Weltkrieg gebauten Minenleger des Typs VII D U-213 bis U-218 gehörten wie die großen Minenlegerboote des Typs X B, zu jenen U-Booten der Kriegsmarine, die aus Geheimhaltungsgründen nur wenig fotografiert wurden. Entsprechend schwierig ist es heute, gutes und aussagekräftiges Bildmaterial dieser VII D Boote zu finden. Dabei kommt erschwerend hinzu, daß U-215 und U-216 bereits auf ihrer 1. Feindfahrt versenkt wurden. U-213 und U-217 brachten es auf jeweils drei Feindfahrten, wurden aber ebenfalls bereits nach 6 bzw. 11 Monaten vernichtet. Bei den genannten vier Booten stand also nur ein recht kurzer Zeitraum für Fotos zur Verfügung. Einzig U-214 und U-218 war ein längeres Leben vergönnt. U-218 überstand den Krieg und wurde Ende Mai 1945 an die Briten übergeben, während U-214 es auf 11 Feindfahrten brachte bis es schließlich am 26. Juli 1944, während einer Operation gegen die Alliierte Landung in der Normandie, im englischen Kanal süd-östlich Start Point durch die britische Fregatte „HMS Cooke“ durch Asdic entdeckt und mit Wasserbomben versenkt wurde. Letzterem Boot wollen wir uns in diesem Artikel widmen.

Über die Tarnung von Typ VII D Booten ist praktisch nichts bekannt, sieht man einmal von jenem Tarnanstrich ab, den U-218 bei Kriegsende trug und der daher durch

For reasons of secrecy, the six Type VII D minelayers built during the Second World War, U-213 to U-218, and the large Type X B minelayers were rarely photographed. For this reason it is difficult to find good photographs of these Type VII D boats. To make the situation even worse, U-215 and U-216 were sunk on their first sorties. U-213 and U-217 each completed three sorties but were destroyed after 6 and 11 months respectively. There was thus little time to take photographs of these four boats. Only U-214 and U-218 enjoyed longer lives. U-218 survived the war and was surrendered to the British at the end of May 1945, while U-214 completed 11 sorties. On 26 July 1944, during an operation against the Allied landings in Normandy, the British frigate „HMS Cooke“ located the submarine with ASDIC in the English Channel southeast of Start Point and sank it with depth charges. U-214 is the subject of this article.

Almost nothing is known about the camouflage of Type VII D boats, apart from the scheme worn by U-218 at war's end which is documented in Allied photographs. But what camouflage was worn by the other minelayers during operations, or were they perhaps not camouflaged at all? The six boats

Photo 21

Kpitt. Günther Reeder in U-214's conning tower. In addition to the conning tower camouflage, the flotilla and boat emblems and the horseshoe are clearly visible.

U-Boot Museum Cuxhaven

Foto 21

Kpitt. Günther Reeder auf dem Turm von U-214. Neben der Turmtarnung sind das Flottillen- sowie das Bootsemlen und das Hufeisen erkennbar.

U-Boot Museum Cuxhaven

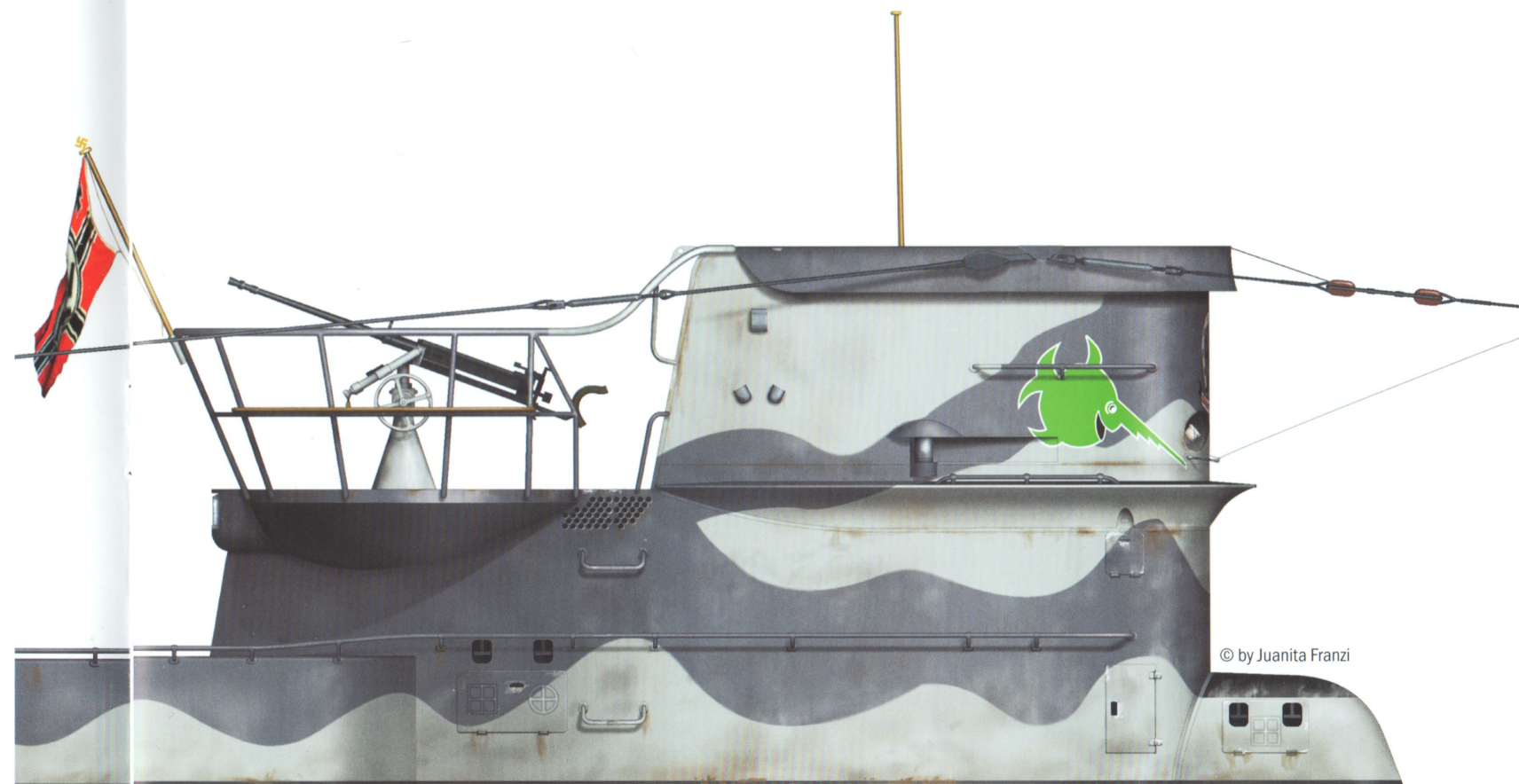
diverse alliierte Fotos belegt ist. Doch welche Tarnanstriche trugen die übrigen Minenleger-Boote während ihrer Einsätze bzw. waren sie eventuell gar nicht getarnt. Die sechs Boote kamen zwischen Januar und August 1942 zum Fronteinsatz. Tarnanstriche waren zu dieser Zeit zumindest bei VII C Booten an der Tagesordnung, daher interessierte uns, inwieweit auch bei den Typ VII D-Booten davon Gebrauch gemacht wurde. Nach längerem Suchen wurden wir schließlich bei U-214 fündig. Dieses am 1. November 1941 von Oblt.z.S. Günther Reeder in Dienst gestellte Boot wurde von der Krupp Germania Werft in Kiel gebaut. Seine 1. Feindfahrt absolviert das Boot unter Oblt.z.S. Reeder ab dem 21. Mai 1942, als es von Kristiansand / Norwegen zur Überführungsfahrt nach Lorient auslief. 13 Tage später traf das Boot dort wohlbehalten ein. Am Turm führte das Boot bereits zu dieser Zeit den schwarzen „Berliner Bär“ in einem Hufeisen mit dem darunter befindlichen Spruchband „Uns kann keener!“ sowie ein aufgenietetes Hufeisen. Das Emblem und der Spruch standen in direktem Zusammenhang mit dem Kommandanten des Bootes, denn Günther Reeder war Berliner. Der Spruch, der eigentlich „Uns kann keener – und im Zweifel können uns alle!“ lautet, soll auf die Gelassenheit und Ruhe der Berliner hinweisen.

Bei der 9. U-Flottille in Brest wurde bei U-214 wahrscheinlich im Mai/Juni 1942 zusätzlich am Turm das vom neuen Flottillenchef Korv.Kpt. Lehmann-Willenbrock eingeführte Flottillenemblem, der grüne Sägefisch, aufgemalt. In der Folge entstanden dann jene Aufnahmen, die wir hier erstmals veröffentlichen. Diese Fotos zeigen am Turm zwei wahrscheinlich in dunkelgrau gehaltene Wellen, die sich mit Sicherheit bis zum Wintergarten und vermutlich auch noch auf die Schachtaufbauten erstrecken. Eine der Aufnahmen (Foto 22) läßt darüber hinaus eindeutig eine Fleckentarnung des Überwasserschiffes erkennen. Versucht man nun anhand der vorliegenden drei Fotos festzustellen, wann dieser Tarnanstrich geführt wurde, ist die Beantwortung dieser Frage nicht so schwierig, wie vielleicht zu erwarten. Die Bärte der Besatzungsmitglieder belegen zweifelsfrei, daß die Fotos auf einer der langen Feindfahrten des Bootes entstanden sein müssen. Da durch die Fotos ferner belegt wird, daß das Boot während dieser Feindfahrt noch unter dem Kommando von Kpitt. Reeder stand, kommen dafür nur die 3. Feindfahrt (62 Tage; 9. August – 9. Oktober 1942) oder die 4. Feindfahrt (87 Tage; 30 November 1942 – 24. Februar 1943) in Frage. Der Tarnanstrich läßt sich somit zweifelsfrei auf den Zeitraum August 1942 bis Februar 1943 eingrenzen. Schaut man sich darüber hinaus die Lichtverhältnisse auf den Fotos sowie die Farbabspalterungen am Turm und den Seegang an, ist sicher davon auszugehen, daß alle drei Fotos bei dem gleichen Auftauchen aufgenommen wurden. Wie lange U-214 diesen Tarnanstrich geführt hat, ist unklar.

entered frontline service between January and August 1942. On Type VII C U-boats, at least, camouflage was the order of the day, therefore it interests us to what extent use was also made of it by the Type VII D boats. After a lengthy search we found an answer in U-214. Commissioned by Oblt.z.S. Günther Reeder on 1 November 1941, the boat was constructed by the Krupp Germania Shipyard in Kiel. Under Reeder's command, the boat sailed on its first sortie on 21 May 1942, departing Kristiansand, Norway for Lorient. The boat arrived there safely 13 days later. At that time U-214 already carried an emblem on its conning tower consisting of the Berlin Bear in a horseshoe above the legend "We have no one to fear!" and a horseshoe riveted to the structure. The emblem and the saying were directly connected to the boat's commander, for Günther Reeder was a Berliner. The saying, which actually goes "We have no one to fear—and if you doubt it, you can all kiss our ass", is supposed to refer to the Berliner's characteristic coolness and composure.

While attached to the 9th Submarine Flotilla in Brest, it is likely that the flotilla emblem introduced by the new flotilla commander Korv.Kpt. Lehmann-Willenbrock, a green sawfish, was also painted on the conning tower. The photos reproduced here for the first time were taken at some later date. They show two waves on the conning tower, probably dark gray in color, which with certainty extend to the Winter Garden platform and probably also to the shaft structures. One of the photos (Photo 22) also clearly shows a spotted camouflage on the above-water section. Is it possible to determine from the three photos when this camouflage was worn? The answer to this question is not as difficult to arrive at as one might think. The crewmen's beards prove beyond doubt that the photos must have been taken on one of the boat's long patrols. As the photos confirm that the boat was still under the command of Kpitt. Reeder, the only possible candidates are the 3rd patrol 62 days: 9 August – 9 October 1942) or the 4th patrol (87 days: 30 November 1942 – 24 February 1943). The camouflage was thus undoubtedly worn sometime between August 1942 and February 1943. In addition, the lighting in the photos plus the paint flaking on the conning tower and the sea state make it safe to say that all three photos were taken during the same period on the surface. We cannot say how long U-214 wore this camouflage.

On 6 May 1943, two days after sailing on its 5th patrol, U-214 was crossing the Bay of Biscay on the surface when a Whitley of No. 10 OUF attacked with bombs and guns. In the conning tower, Kapitänleutnant Günther Reeder was seriously wounded. The mission had to be aborted and First Watch Officer Oblt.z.S. Rupprecht Stock assumed command of the boat and headed back to Brest, where it





Foto/Photo 22

Foto 22

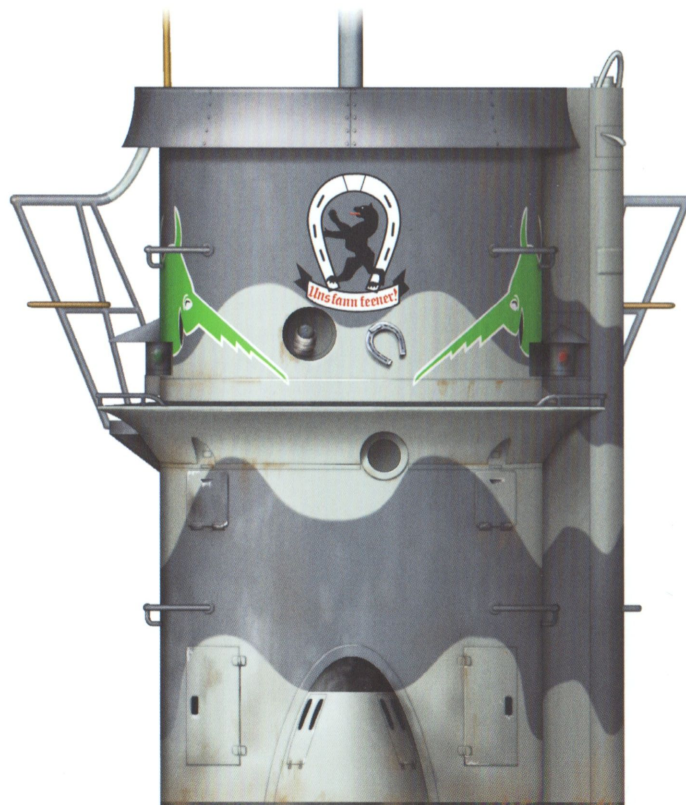
Bewährte Besatzungsmitglieder auf dem Vorschiff von U-214. V.l.n.r. Obersteuermann Will Meincke (DKiG 26.12.1944), I. WO Oblt.z.S. Rupprecht Fischler Graf von Treuberg, OMasch. Reulen und OMasch. Rössler. Meincke, Reulen und Rössler waren bei der Versenkung des Bootes nicht mehr an Bord. Oblt.z.S. Fischler von Treuberg fiel als Kommandant von U-445 bei der Versenkung des Bootes am 24.8.1944 in der Biskaya. Beachte die links im Bild erkennbare Tarnung des Überwasserschiffs.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 22

Veteran crewmembers on the forecastle of U-214. From l. to r.: Obersteuermann Will Meincke (German Cross in Gold 26/12/1944), First Watch Officer Oblt.z.S. Rupprecht Fischler Graf von Treuberg, OMasch. Reulen and OMasch. Rössler. Meincke, Reulen and Rössler were no longer aboard the boat when it was sunk. Oblt.z.S. Fischler von Treuberg was killed as commander of U-445 on 24/8/1944 when his submarine was sunk in the Bay of Biscay. Note the camouflage on the above-water section in the left of the photo.

U-Boot Museum Cuxhaven



© by Juanita Franzi

Bei seiner 5. Feindfahrt wurde U-214 zwei Tage nach dem Auslaufen, am 6. Mai 1943 in der Biskaya aufgetaucht von einem britischen Whitley Bomber (10. OTU) mit Wasserbomben und Bordwaffen angegriffen. Hierbei erlitt Kapitänleutnant Günther Reeder auf dem Turm seines Bootes schwere Verwundungen. Die Unternehmung mußte abgebrochen werden und der I. WO Oblt.z.S. Rupprecht Stock übernahm das Kommando und lief mit U-214 zurück nach Brest, wo es am 10. Mai festmachte. Günther Reeder kehrte nicht zurück. An seiner Stelle übernahm Oblt.z.S. Stock das Boot. Er führte das Boot bis zum 2. Juli 1944 erfolgreich, dann übergab er das Kommando an Oblt.z.S. Gerhard Conrad. Dieser wurde, wie eingangs geschildert, bereits vier Tage nach dem Auslaufen zur seiner ersten Feindfahrt mit U-214, vor der britischen Kanalküste versenkt. 62 Jahre später, im Sommer 2006, wurde das Wrack des Bootes dort in 75 m Tiefe von Tauchern entdeckt. Dabei konnte festgestellt werden, daß der Bootskörper von den Wasserbomben beiderseits des Turms aufgerissen wurde, wodurch das Boot unmittelbar gesunken sein muß.

U-214 was tied up on 10 May. Günther Reeder did not return and Oblt.z.S. Stock took over the boat. He commanded successfully until 2 July 1944, when he handed the submarine over to Oblt.z.S. Gerhard Conrad. As previously related, U-214 was sunk off the British Channel Coast four days after sailing on its first operation under its new commander. 62 years later, in summer 2006, divers discovered the wreck in 75 meters of water. It was discovered that depth charges had breached the hull on both sides of the conning tower, which must have caused the boat to sink immediately.



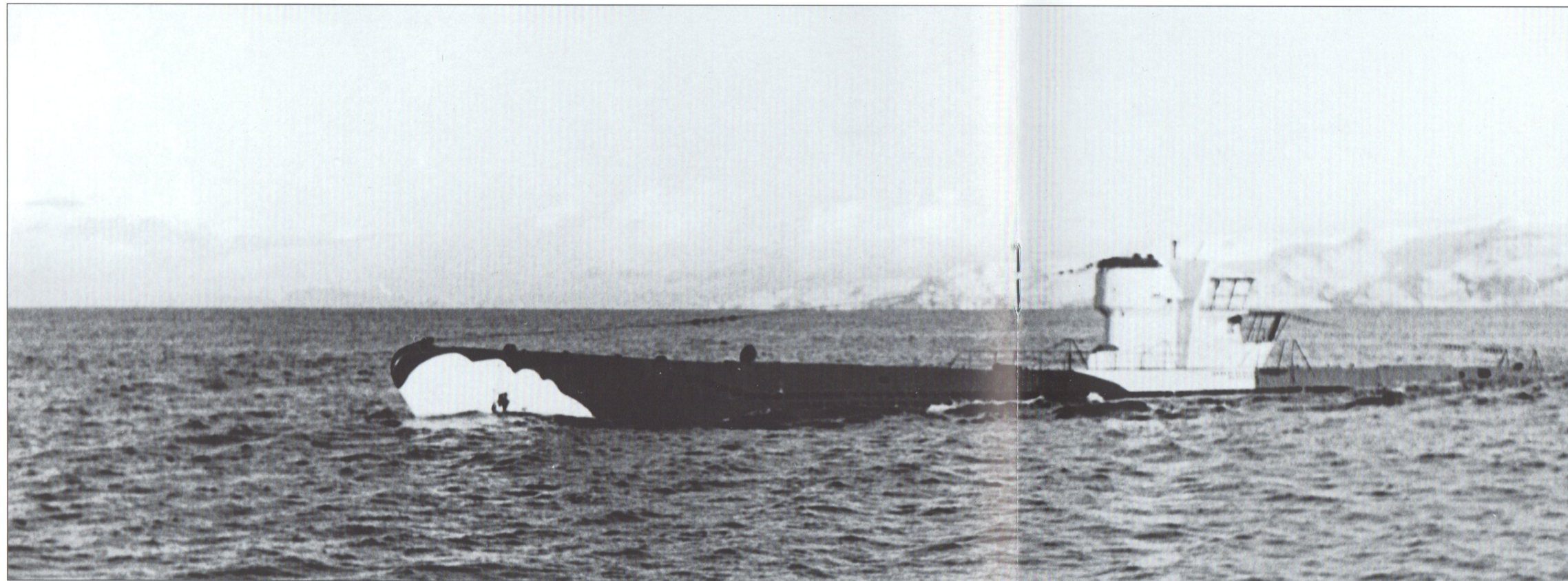
Foto/Photo 23

Foto 23

Ein unbekanntes Besatzungsmitglied von U-214 widmete dieses Foto einem Kameraden. Die Aufnahme zeigt sehr gut den Tarnanstrich. Die obere Welle der Tarnung wirkt nur durch die Beleuchtung dunkler.

Photo 23

An unidentified crewman of U-214 dedicated this photo to a comrade. The photo shows the camouflage very well. The upper wave of the camouflage appears darker only because of the lighting.



Foto/Photo 24

Foto 24 + 25

U-307 bei Tauchversuchen vor Hammerfest im Oktober 1943. Der ungewöhnliche Tarnanstrich ist gut zu sehen, insbesondere die aufgemalte Bugsee.

Sammlung Storbeck

Photos 24 + 25

U-307 during diving tests off Hammerfest in October 1943. The unusual camouflage finish is clearly visible, especially the painted bow wave.

Storbeck Collection

U-307 - das Nordmeerboot mit dem Eisanstrich

U-307 – The North Sea Boat with the Ice Scheme

von Axel Urbanke

Dieses am 18. November 1942 von Lt.z.S. Friedrich Georg Heerle in Dienst gestellte VII C Boot operierte auf seinen 19 Feindfahrten ausschließlich im Nordmeer. Dabei zählte es mit lediglich zwei versenkten Schiffen nicht zu den erfolgreichen Booten. Dennoch spielte das Boot während seiner Einsätze bei der 11. U-Flottille in Bergen (1. Mai – 31. Oktober 1943) und anschließend bei der 13. U-Flottille in Drontheim (1. November 1943 – 29. April 1945) eine wichtige Rolle. So war das Boot im August 1944 bei der Geheimoperation „Schneehuhn“ beteiligt, bei der ein deutscher Spähtrupp auf dem von Norwegern und Briten besetzten Spitzbergen von U-307 aus angelandet wurde. Der Trupp sollte auf der Insel die Lage erkunden, um festzustellen, inwieweit die Alliierten Spitzbergen als Flankensicherung für ihre Murmansk-Geleitzüge ausbauten.

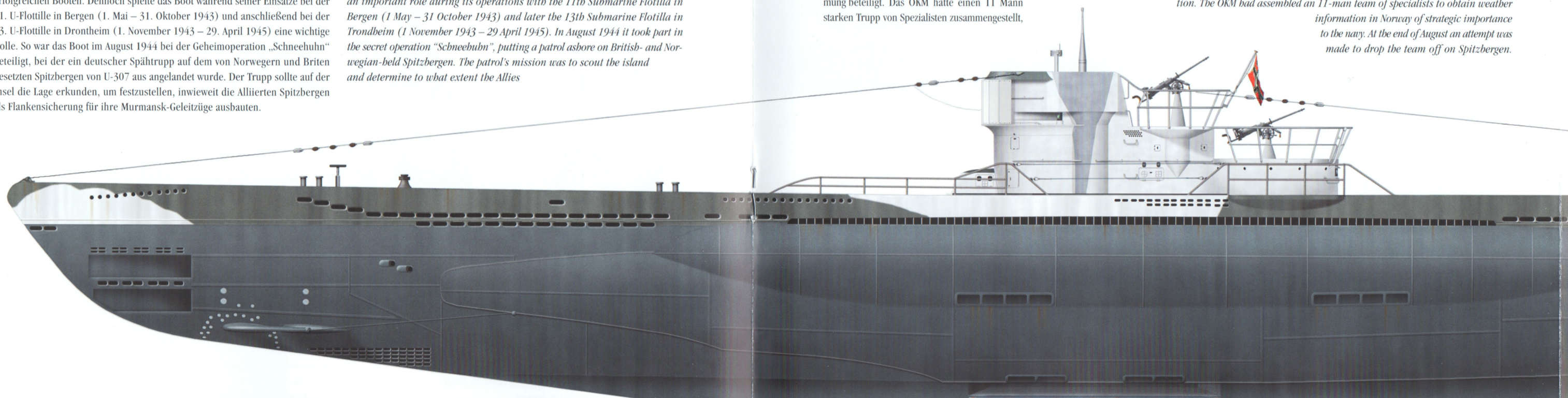
Commissioned by Lt.z.S. Friedrich Georg Heerle on 18 November 1942, this Type VII C boat conducted all 19 of its patrols in the North Sea. With just two enemy ships sunk, it was not an especially successful boat, but it nevertheless played an important role during its operations with the 11th Submarine Flotilla in Bergen (1 May – 31 October 1943) and later the 13th Submarine Flotilla in Trondheim (1 November 1943 – 29 April 1945). In August 1944 it took part in the secret operation "Schneehuhn", putting a patrol ashore on British- and Norwegian-held Spitzbergen. The patrol's mission was to scout the island and determine to what extent the Allies

Nach Abschluß der Operation nahm das Boot den Spähtrupp wieder auf und kehrte unbehelligt nach Hammerfest zurück.

Vom 9. September bis 4. Oktober 1944 war das Boot dann erneut an einer geheimen Unternehmung beteiligt. Das OKM hatte einen 11 Mann starken Trupp von Spezialisten zusammengestellt,

were building up Spitzbergen to act as flanking support for their Murmansk convoys. When the operation was over, the boat picked up the patrol and returned safely to Hammerfest.

From 9 September to 4 October 1944 the boat took part in another secret operation. The OKM had assembled an 11-man team of specialists to obtain weather information in Norway of strategic importance to the navy. At the end of August an attempt was made to drop the team off on Spitzbergen.





Foto/Photo 24

Foto 24 + 25

U-307 bei Tauchversuchen vor Hammerfest im Oktober 1943. Der ungewöhnliche Tarnanstrich ist gut zu sehen, insbesondere die aufgemalte Bugsee.

Sammlung Storbeck

Photos 24 + 25

U-307 during diving tests off Hammerfest in October 1943. The unusual camouflage finish is clearly visible, especially the painted bow wave.

Storbeck Collection



Foto/Photo 25

Nach Abschluß der Operation nahm das Boot den Spähtrupp wieder auf und kehrte unbehelligt nach Hammerfest zurück. Vom 9. September bis 4. Oktober 1944 war das Boot dann erneut an einer geheimen Unternehmung beteiligt. Das OKM hatte einen 11 Mann starken Trupp von Spezialisten zusammengestellt,

were building up Spitzbergen to act as flanking support for their Murmansk convoys. When the operation was over, the boat picked up the patrol and returned safely to Hammerfest.

From 9 September to 4 October 1944 the boat took part in another secret operation. The OKM had assembled an 11-man team of specialists to obtain weather information in Norway of strategic importance to the navy. At the end of August an attempt was made to drop the team off on Spitzbergen.

um in Norwegen für die Kriegsmarine strategisch wichtige Wetterdaten zu erfassen. Ende August wurde versucht, diesen Trupp auf Spitzbergen abzusetzen. An Bord des Fischdampfers „Carl J. Busch“, begleitet durch das zur Sicherung vorauslaufende U-354, ging es Richtung Norden. Doch am 22. August stieß U-354 (KpIt. Sthamer) auf die Deckungsgruppe des Konvois JW-59. Sthamer griff den Flugzeugträger „HMS Nabob“ an und beschädigte diesen schwer. Zwei Tage später wurde das Boot durch die Geleitsicherung versenkt. Der „Carl J. Busch“ gelang es indes, sich zurückzuziehen und in Narvik einzulaufen.

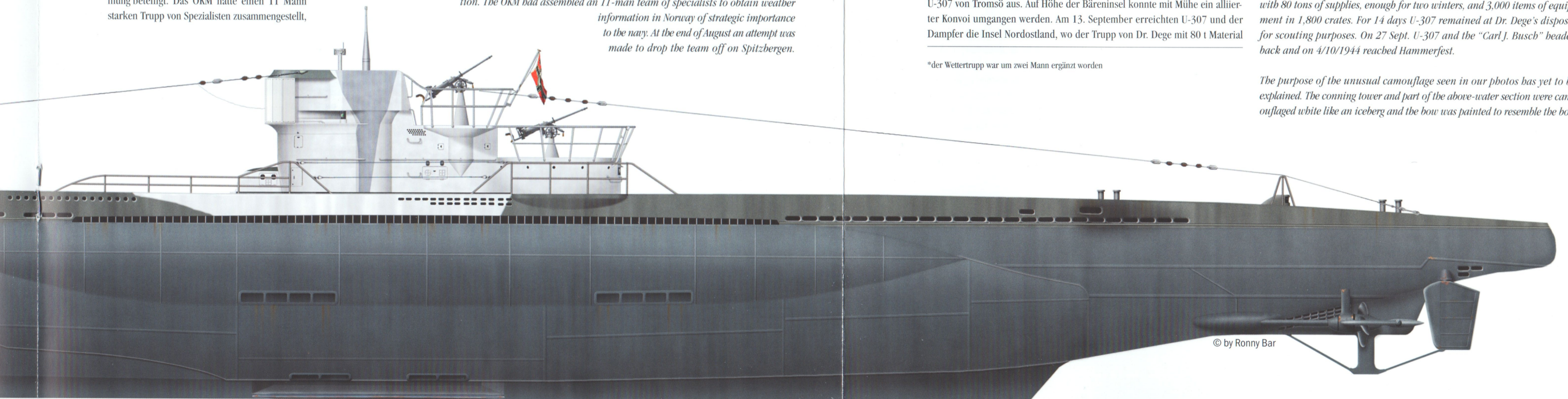
Am 9. September erfolgte dann der zweite Versuch den 13* Mann starken Trupp nach Spitzbergen zu bringen. Diesmal lief die „Carl J. Busch“ in Begleitung von U-307 von Tromsø aus. Auf Höhe der Bäreninsel konnte mit Mühe ein alliierter Konvoi umgangen werden. Am 13. September erreichten U-307 und der Dampfer die Insel Nordostland, wo der Trupp von Dr. Dege mit 80 t Material

*der Wettertrupp war um zwei Mann ergänzt worden

The fishing steamer „Carl J. Busch“ beaded north, with U-354 running ahead. On 22 August, however, U-354 (KpIt. Sthamer) ran into convoy JW-59's escort group. Sthamer attacked the escort carrier „HMS Nabob“ and inflicted severe damage. Two days later the submarine was sunk by the convoy escort. The „Carl J. Busch“ was able to withdraw and return to Narvik.

On 9 September a second attempt was made to deliver the team, now 13 men strong, to Spitzbergen. This time the „Carl J. Busch“ sailed from Tromsø escorted by U-307. Abeam Bear Island the two vessels just managed to skirt an Allied convoy. On 13 September U-307 and the steamer reached the island of Nordostland, where Dr. Dege's team was put ashore with 80 tons of supplies, enough for two winters, and 3,000 items of equipment in 1,800 crates. For 14 days U-307 remained at Dr. Dege's disposal for scouting purposes. On 27 Sept. U-307 and the „Carl J. Busch“ beaded back and on 4/10/1944 reached Hammerfest.

The purpose of the unusual camouflage seen in our photos has yet to be explained. The conning tower and part of the above-water section were camouflaged white like an iceberg and the bow was painted to resemble the bow



© by Ronny Bar



Foto/Photo 27

für zwei Überwinterungen und 3000 Ausrüstungsgegenständen in 1.800 Kisten an Land gesetzt wurde. Für 14 Tage stand U-307 Dr. Dege zu Erkundungszwecken zur Verfügung. Am 27.9. lief U-307 mit der „Carl J. Busch“ zurück und erreichte am 4.10.1944 Hammerfest.

Die Funktion der auf unseren Fotos zu sehenden seltenen Tarnung des Bootes, bei welcher der Turm und ein Teil des Überwasserschiffs wie ein Eisberg weiß getarnt wurde und am Bug mittels Farbe die helle Bugsee eines schnell laufenden Bootes vorgetäuscht wurde, ist bisher nicht zu deuten. In jedem Fall führte U-307 diese Tarnung im Oktober 1943 bei Tauchversuchen vor Hammerfest. Beachte am Turm das abgeplante „Seetakt“-Funkmeßgerät.

U-307 lief am 29. April 1945, neun Tage vor Kriegsende, auf eine von der Royal Navy vor Murmansk geworfene tiefe Minensperre gegen U-Boote. Zum Auftauchen gezwungen, geriet es an der Wasseroberfläche sofort unter Artilleriebeschuß der zur 19. Escort Group gehörenden britischen Fregatte „HMS Loch Insh“. U-307 versenkte sich daraufhin selber. Von der „HMS Loch Insh“ konnten unter großen Bemühungen 14 Mann der Besatzung von U-307 gerettet werden, darunter der Kommandant Oblt.z.S. Krüger und der II. WO Lt.z.S. Hembd. 37 Mann kamen hingegen im Beschuß der Fregatte oder im eisigen Wasser der Barentssee ums Leben.

Primärquellen:

- KTB U-307
- Operationsbefehle U-307, FdU Norwegen

Foto 26

Oblt.z.S. Heerle mit Offizieren seines Bootes im Juli 1943 vor der 1. Feindfahrt von U-307 auf dem Depotschiff „Black Watch“ in Hammerfest. V.l.n.r.: Lt.z.S. Eberhardt Freiherr von Ketelhodt, Lt.z.S. Günter Unverzagt, Oblt.z.S. Heerle, Ob.Ass.Arzt Dr. Ludwig (aus dem Stützpunkt) und Lt Lt. (Ing.) Heger. Heerle fiel einen Tag vor Kriegsende als Kommandant von U-393 bei einem Tiefangriff amerikanischer Jagdbomber in der Geltinger Bucht, Unverzagt am 30. März 1945 als Kommandant von U-965.

Sammlung Storbeck

Photo 26

Oblt.z.S. Heerle with officers of his crew in July 1943 on the depot ship „Black Watch“ in Hammerfest prior to U-307's first sortie. From l. to r.: Lt.z.S. Eberhardt Freiherr von Ketelhodt, Lt.z.S. Günter Unverzagt, Oblt.z.S. Heerle, Ob.Ass.Arzt Dr. Ludwig (from the base) and Leading Engineer Lt. (Ing.) Heger. Heerle was killed one day before the end of the war as commander of U-393 in an attack by American fighter-bombers on Geltinger Bay, Unverzagt on 30 March 1945 as commander of U-965.

Storbeck Collection

wave of a fast-moving boat. In any event U-307 wore this camouflage during dive tests off Hammerfest in October 1943. Note the covered Seetakt radar on the conning tower.

On 29 April 1945, nine days before the end of the war, U-307 came upon a deep anti-submarine minefield laid off Murmansk by the Royal Navy. Forced to surface, the boat immediately came under fire from „HMS Irish Insh“, a frigate of the 19th Escort Group. U-307 was subsequently scuttled by its crew. „HMS Loch Insh“ managed to rescue 14 members of U-307's crew, including its commander Oblt.z.S. Krüger and Second Watch Officer Lt.z.S. Hembd, however 37 men lost their lives to the frigate's gunfire or in the icy waters of the Barents Sea.

Primary Sources:

- War Diary U-307
- Operations Orders U-307, Commander of U-Boats Norway



UAK-Erprobung von U-595 in Farbe

UAK Acceptance Trials of U-595 in Color

Auch wenn die hier gezeigten Fotos nicht von außergewöhnlicher Qualität sind, so handelt es sich doch einmal mehr um seltene Farbdokumente von deutschen U-Booten. Die beiden Aufnahmen entstanden im November 1941 bzw. Januar/Februar 1942 an Bord von U-595 in der Ostsee.

Bei Blohm & Voss in Hamburg gebaut, wurde das VII C Boot U-595 am 6. November 1941 von Oblt.z.S. Jürgen Quat-Faslem in Dienst gestellt. Von Hamburg verlegte das Boot durch die Elbe und den Kaiser-Wilhelm-Kanal in die Ostsee. Der Weg die Elbe abwärts, durch die flachen Küstengewässer zum Kaiser-Wilhelm-Kanal war nicht ungefährlich, so daß das Boot wegen der schwierigen Navigation mehrfach Lotsen an Bord nehmen mußte. In Kiel stand für U-595 Mitte November die etwa 14tägige UAK-Erprobung an. Es folgten Alarmtauchversuche und das Kompensieren des Kreiselkompasses. Eine weitere wichtige Station war das Abhören der Fahrgeräusche bei der UAG-

Schall in Sonderburg / Dänemark. Hierbei wurden über Unterwassermikrofone die Fahrgeräusche bei verschiedenen Geschwindigkeiten erfaßt. Diese galt es zu minimieren, um beim Fronteinsatz eine Ortung des Bootes zu erschweren. Während dieser Erprobungen wurde wahrscheinlich das hier zu sehende Foto 27 aufgenommen. Die Aufnahme, fotografiert von U-595 aus, zeigt ein zweites Boot mit weißem UAK-Abzeichen am Turm beim Einlaufen in die Kieler Förde. Die weißen UAK-Abzeichen wurden lediglich während der Erprobungsphase beidseitig am Turm getragen.

Nach der UAK-Abnahme am 11.12.1941 ging es für U-595 zur weiteren Ausbildung bei der Agru-Front (Hela) in das Tiefwasser der Danziger Bucht, die vom 12. bis 22.12.1941 dauerte. Am 23. Dezember lief das Boot dann bei der 8. U-Flottille in Königsberg ein. Bei dieser Flottille, die im Februar 1942 nach Danzig verlegte, folgten bis zum 31. Juli 1942 Tieftauchversuche, Meilenfahrt zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit sowie Wasserbombenübungen, Schadensbehebung, Torpedoschießen bei Tag und Nacht und



Foto/Photo 27

UAK-Erprobung von U-595 in Farbe

UAK Acceptance Trials of U-595 in Color

Auch wenn die hier gezeigten Fotos nicht von außergewöhnlicher Qualität sind, so handelt es sich doch einmal mehr um seltene Farbdokumente von deutschen U-Booten. Die beiden Aufnahmen entstanden im November 1941 bzw. Januar/Februar 1942 an Bord von U-595 in der Ostsee.

Bei Blohm & Voss in Hamburg gebaut, wurde das VII C Boot U-595 am 6. November 1941 von Oblt.z.S. Jürgen Quat-Faslem in Dienst gestellt. Von Hamburg verlegte das Boot durch die Elbe und den Kaiser-Wilhelm-Kanal in die Ostsee. Der Weg die Elbe abwärts, durch die flachen Küstengewässer zum Kaiser-Wilhelm-Kanal war nicht ungefährlich, so daß das Boot wegen der schwierigen Navigation mehrfach Lotsen an Bord nehmen mußte. In Kiel stand für U-595 Mitte November die etwa 14tägige UAK-Erprobung an. Es folgten Alarmtauchversuche und das Kompensieren des Kreiselkompasses. Eine weitere wichtige Station war das Abhören der Fahrgeräusche bei der UAG-

Schall in Sonderburg / Dänemark. Hierbei wurden über Unterwassermikrofone die Fahrgeräusche bei verschiedenen Geschwindigkeiten erfaßt. Diese galt es zu minimieren, um beim Fronteinsatz eine Ortung des Bootes zu erschweren. Während dieser Erprobungen wurde wahrscheinlich das hier zu sehende Foto 27 aufgenommen. Die Aufnahme, fotografiert von U-595 aus, zeigt ein zweites Boot mit weißem UAK-Abzeichen am Turm beim Einlaufen in die Kieler Förde. Die weißen UAK-Abzeichen wurden lediglich während der Erprobungsphase beidseitig am Turm getragen. Nach der UAK-Abnahme am 11.12.1941 ging es für U-595 zur weiteren Ausbildung bei der Agru-Front (Hela) in das Tiefwasser der Danziger Bucht, die vom 12. bis 22.12.1941 dauerte. Am 23. Dezember lief das Boot dann bei der 8. U-Flottille in Königsberg ein. Bei dieser Flottille, die im Februar 1942 nach Danzig verlegte, folgten bis zum 31. Juli 1942 Tieftauchversuche, Meilenfahrt zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit sowie Wasserbombenübungen, Schadensbehebung, Torpedoschießen bei Tag und Nacht und

die Flak- und Decksgeschützausbildung. Die Ausbildung umfaßte aber auch eine Reihe von taktischen Ausbildungseinheiten. Abschließend fand nochmals ein Restabhören der Fahrgeräusche bei Rönne vor Bornholm statt.

Foto 28 entstand im Januar/Februar 1942 in einem der Ausbildungsstützpunkte an der Danziger Bucht und zeigt Obersteuermann Georg Schwarz vor dem Turm von U-595. An diesem ist das große „Frosch“-Emblem des Bootes zu sehen, das der 1. WO des Bootes, Lt.z.S. Friedrich Kaiser, in der Zeit bei der Agru-Front entwarf und aufmalte.

U-595 wurde bereits am 14.11.1942 im Mittelmeer vor Oran gebombt und daraufhin von der Besatzung auf Grund gesetzt und gesprengt. Lediglich 2 Mann der Besatzung fielen bei dem Bombenangriff, die restlichen Männer gerieten in Gefangenschaft.

U-Boot Museum Cuxhaven (Foto 27 + 28)

Even though the photos shown here are not of extraordinary quality, they are still extremely rare color images of the German submarine arm. The photos were taken in November 1941 or January/February 1942 aboard the U-595 in the Baltic Sea. Built by Blohm & Voss in Hamburg, the Type VII C submarine U-595 was commissioned by Oblt.z.S. Jürgen Quat-Faslem on 6/11/1941. From Hamburg the boat sailed down the Elbe and the Kaiser-Wilhelm Canal into the Baltic Sea. The route down the Elbe and through the Kaiser-Wilhelm Canal was not without danger, and the boat several times took aboard pilots to assist with navigation. Waiting for U-595 in Kiel was approximately 14 days of UAK acceptance trials. There were test crash dives and compensation of the gyro compass. Another important stage was monitoring of the boat's sound profile by the UAG-Schall in Sonderburg, Denmark. Underwater microphones captured the sounds made by the submarine at various speeds. The object was to minimize them in order to make the boat less easy to detect when it entered service. Photo 27 was probably shot during these tests. Taken from U-595, it shows a second submarine bearing the white UAK emblem on the conning tower sailing into Kiel Fiord. The white UAK emblem was only applied, on both sides of the conning tower, during the testing phase.

Following UAK acceptance on 11/12/1941, U-595 went to the Agru-Front (Hela) in the deep waters of Danzig Bay for further training. This lasted from 12 to 22 December. Then, on 23 December, the boat joined the 8th Submarine Flotilla in Königsberg. With this flotilla, which in February 1942 moved to Danzig, U-595 underwent deep-diving tests, measured mile runs to determine maximum speed, depth charge exercises, damage repair, day and night torpedo firing, and anti-aircraft and deck gun training. The training, which continued until 31 July 1942, also included a number of tactical training exercises. In the end there was a final noise monitoring session at Rönne off Bornholm.

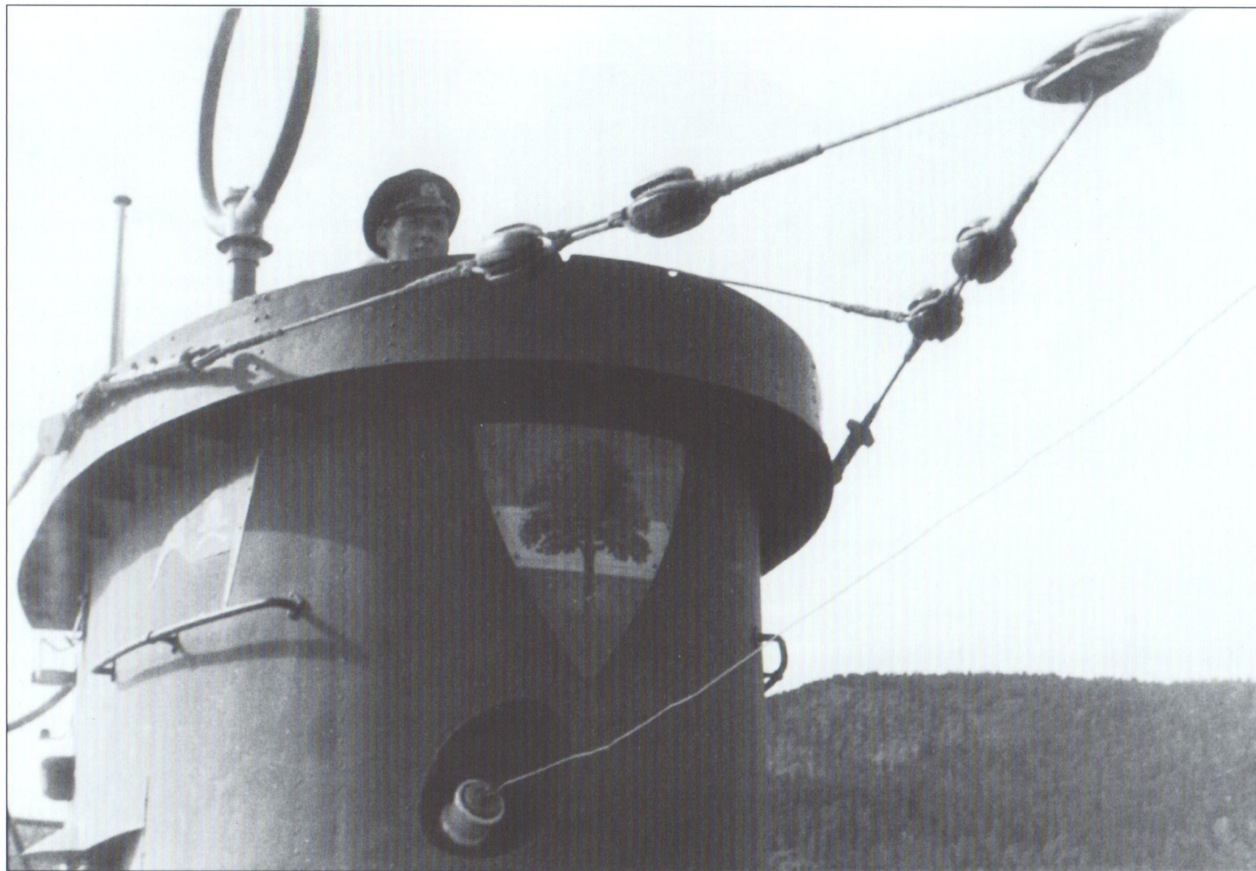
Photo 28 was taken in January/February 1942 in one of the training bases in Danzig Bay and shows Obersteuermann Georg Schwarz in front of U-595's conning tower. On it may be seen the boat's large "Frog" emblem which was designed and painted by First Watch Officer Lt.z.S. Friedrich Kaiser while it was with the Agru-Front.

On 14 November 1942 U-595 was bombed off Oran in the Mediterranean and was subsequently run aground and blown up by its crew. Two members of the crew were killed in the bombing attack, the rest were taken prisoner.

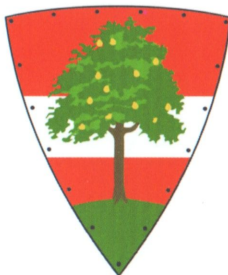
U-Boot Museum Cuxhaven (Photo 27 + 28)



Foto/Photo 28



Foto/Photo 29



U-575 und das Wappen der Patenstadt

U-575 and the Coat of Arms of Its Sponsor City

Von diesem recht bekannten VII C Boot, das von der 1. bis zur 8. Feindfahrt von dem späteren Eichenlaubträger Kptlt. Günther Heydemann befehligt wurde sind

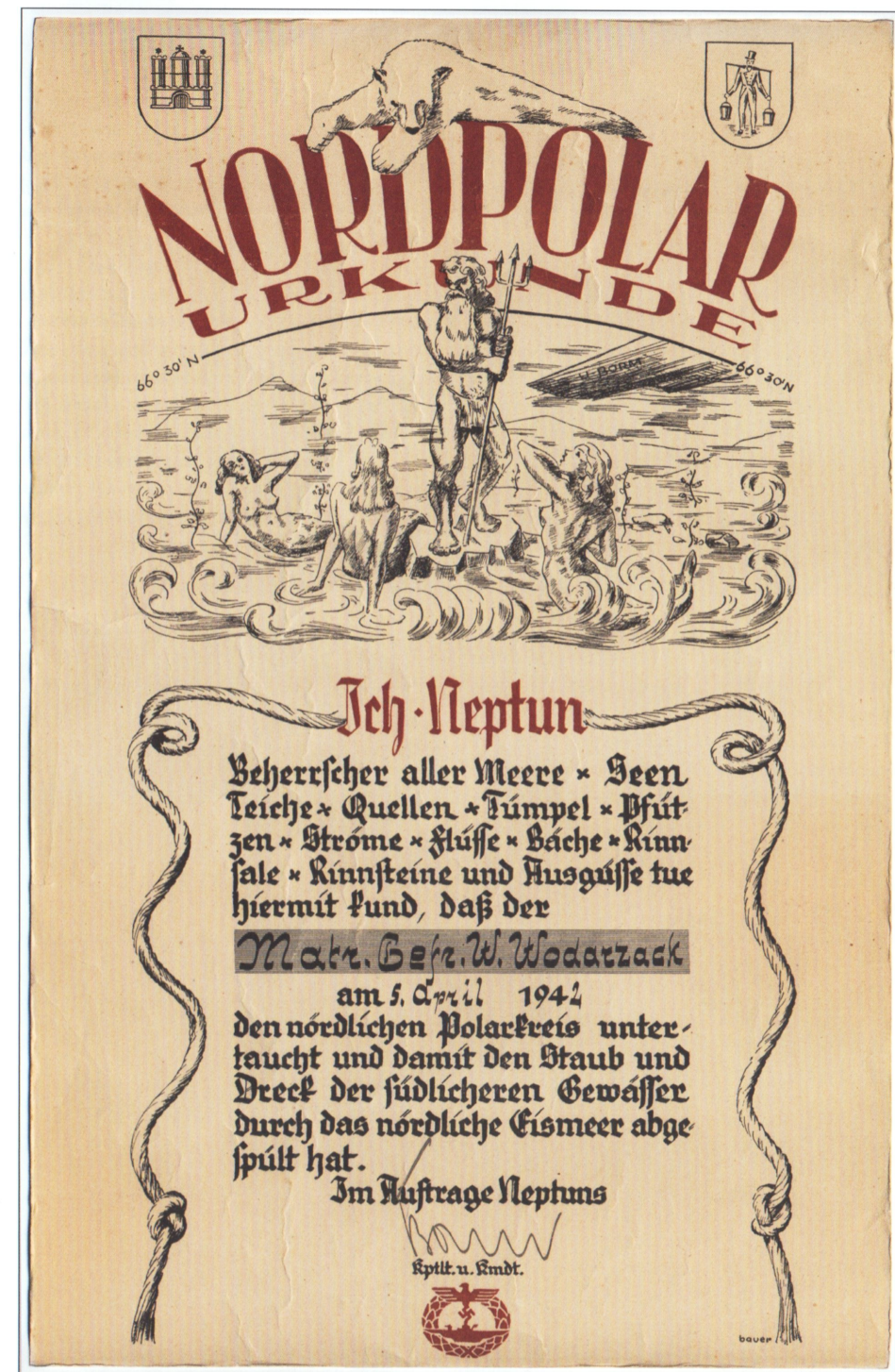
diverse Embleme bzw. Malings bekannt. So soll das Boot den Namen und das Zeichen des Hamburger Reeperbahnlokals „Liliput“ am Turm geführt haben, wobei das Abzeichen ein Schornsteinfeger mit Leiter auf einem runden schwarzen Feld war. Fotobelege für dieses Emblem und den Schriftzug fehlen aber bisher. Später führte das Boot dann nachweislich nur noch den „Stier von Scapa Flow“, das Emblem der 7. U-Flottille auf beiden Seiten des Turms. Die Aussage eines Besatzungsmitgliedes in dem Buch von Georg Högel: „Emblem, Wappen, Malings“ besagt ferner, daß das Boot nach der Indienststellung das Stadtwappen der österreichischen Partnerstadt Dornbirn am Turm geführte habe und die Besatzung zudem rote Halstücher mit dem Wappen der Stadt getragen hätten. Das hier gezeigte Foto, das beim Auslaufen zur 1. Feindfahrt am 8. September 1941 in Drontheim entstand, belegt, daß diese aus der Erinnerung gemachte Aussage korrekt ist. Tatsächlich führte das Boot zu diesem Zeitpunkt das Wappen von Dornbirn an der Stirnseite des Bootes. Es zeigt einen grünen Birnbaum mit gelben Früchten auf einem rot-weiß-roten Schild. Zudem belegt das Foto, das die seit längerem für die 1. Feindfahrt an der Backbordseite des Turms belegte Piratenflagge auch an der Steuerbordseite geführt wurde. Ob U-575 das Emblem bzw. das Wappen auch über die 1. Feindfahrt hinaus geführt hat, läßt sich indes zur Zeit nicht klären.

U-575 wurde auf seiner 10. Feindfahrt, jetzt unter dem Kommando von Oblt.z.S. Boehmer, am 13. März 1944 nördlich der Azoren durch die US-Task-Group 21.11 versenkt. Es war die erste Feindfahrt des Bootes mit der neu eingebauten Schnorchelanlage. 37 Mann überlebten den Untergang.

A variety of emblems and paintings are known to have been worn by this well-known U-boat, which on its first 8 patrols was commanded by Kptlt. Gün-

ther Heydemann, who later won the Oak Leaves. The boat is said to have worn the name and emblem of the Reeperbahn pub „Liliput“ on its conning tower, the badge a chimney sweep with ladder on a circular black field. Photographic proof of this emblem and legend has yet to surface, however. The boat is known to have later worn just the „Bull of Scapa Flow“, the emblem of the 7th Submarine Flotilla, on both sides of its conning tower. A member of the crew stated in Georg Högel's „Emblem, Wappen, Malings“ that, after commissioning, the boat wore the coat of arms of the Austrian city of Dornbirn on its conning tower and that the crew wore red neckerchiefs bearing the same coat of arms. The photo shown here, taken as the boat sailed from Trondheim on its 1st patrol on 8 September 1941, confirms that this recollection was correct. In fact at that time the boat wore the coat of arms of Dornbirn on the front of the conning tower. It shows a green pear tree with yellow fruit on a red-white-red shield. The photo also confirms that the pirate flag, long known to have been applied on the port side of the conning tower for the boat's first patrol, was also present on the starboard side. At present it is not known if U-575 retained the emblem or coat of arms beyond its first patrol.

On 13 March 1944, while on its 10th patrol, U-575, now under the command of Oblt.z.S. Boehmer, was sunk north of the Azores by US Task Group 21.11. It was the boat's first patrol with the newly-installed snorkel system. 37 men survived the sinking.



Foto/Photo 30

Die Nordpolarurkunde von U-592

U-592's North Polar Certificate

Als Pendant zu den auf Atlantikbooten verliehenen Urkunden für die Überquerung des Äquators entwarf man bei den im Nordmeer operierenden Booten eine Nordpolarurkunde. Diese wurde für das „getauchte“ Passieren des nördlichen Polarkreises ausgehändigt. In der Urkunde heißt es: „Ich Neptun, Herrscher aller Meere, Seen, Teiche, Quellen, Tümpel, Pfützen, Ströme, Flüsse, Bäche, Rinnale, Rinnsteine und Ausgüsse tue hiermit kund, daß der Matr.Gefr. W. Wodarzack am 5. April 1942 den nördlichen Polarkreis untertaucht und damit den Staub und Dreck der südlichen Gewässer durch das nördliche Eismeer abgespült hat. Im Auftrage Borm Kptlt. u. Kmdt.“ Die vorliegende Urkunde wurde auf der 2. Feindfahrt von U-592 verliehen, als das Boot von Kptlt. Carl Borm bei einer Unternehmung Richtung Murmansk erstmals den nördlichen Polarkreis passierte. Oben auf der Urkunde die Bootsemlen.

As a counterpart to the certificates awarded to the Atlantic boats for crossing the equator, the boats operating in the North Sea designed a north polar certificate. This was handed out for the „submerged“ crossing of the Arctic Circle. The certificate stated: „I Neptune, master of all seas, lakes, bogs, springs, pools, puddles, streams, rivers, brooks, rivulets, gutters and drains, do berewith decree that on 5 April 1942 Matr.Gefr. W. Wodarzack dove under the northern polar circle and in so doing washed off the dust and filth of the southern waters in the northern Polar Sea. On behalf of Borm, Kptlt. and commander.“ This certificate was handed out on U-592's 2nd patrol, when, under its commander Kptlt. Carl Borm, it crossed the Arctic Circle for the first time during an operation in the direction of Murmansk. The submarine's emblem appears at the top of the certificate.

U-Bootmänner als Eisbärenjäger

Submariners as Polar Bear Hunters

Wenn man an die deutschen U-Boote und ihren Einsatz im Zweiten Weltkrieg denkt, fallen einem sicherlich viele Vorfälle und Ereignisse ein, das Thema Eisbärenjagd wird sich aber wahrscheinlich nicht darunter befinden. Aus diesem Grunde möchten wir hierzu einige recht außergewöhnliche Fotos vorstellen.

Der Alltag für die im Nordmeer operierenden deutschen U-Boote war wesentlich eintöniger, als für Atlantikboote. Sofern nicht Konvois erfaßt wurden, war die Sichtung gegnerischer Schiffe eher die Ausnahme. Einzelfahrer waren eine Seltenheit. Lediglich in Küstennähe konnten hin und wieder Schiffe torpediert werden. Zudem war der Dienst aufgrund der Luft- und Wassertemperaturen ungemein hart. Den Brückenwachen wurde alles abverlangt, wenn sie bei eisigem Sturm ihren Wachdienst versahen. Kein Wunder, daß die Männer auf der Brücke oft mehr Trappern als U-Bootmännern glichen. Sonderunternehmen waren für die Besatzungen daher durchaus eine erwünschte Abwechslung. Für solche Operationen stießen deutsche U-Boote auch in entlegene Seegebiete vor.

Many incidents and occurrences come to mind when one thinks of German U-boats and their operations in the Second World War, but the topic of polar bear hunting is almost surely not among them. For this reason we would like to offer several extremely unusual photos.

Daily life for the German submarines operating in the North Sea was significantly more monotonous than for the Atlantic boats. Apart from convoys, the sighting of enemy ships was the exception. Lone vessels were a rarity. Only near the coast could an enemy vessel be torpedoed now and then. As well, the air and water temperatures made duty uncommonly hard. The bridge watches were hard pressed if they had to stand watch during an icy storm. No wonder that the men on the bridge often resembled trappers more than submariners. For the crews, therefore, special operations were a thoroughly undesirable change in routine. Such operations also took German submarines into remote waters.



Foto/Photo 31

Foto 32

Erlegt! Dieser Eisbär wurde wahrscheinlich von Besatzungsangehörigen von U-255 zu Strecke gebracht. Mit einem Enterhaken versucht ein Mann den vorbeitreibenden Bären ans Boot zu ziehen.

Bundesarchiv 1011-506-B0097-34A

Photo 32

Got him! This polar bear was probably killed by members of U-255's crew. One man is using a grapnel to try and pull the bear to the boat as it drifts by.

Bundesarchiv 1011-506-B0097-34A



Foto/Photo 32

Foto 31

Eine eindrucksvolle Aufnahme. Zwei Boote treffen sich im September 1943 während der Unternehmung „Wunderland II“ fernab jeglicher Zivilisation in der Karasee. Trotzdem lassen die Brückenwachen ihren Beobachtungssektor keinen Moment aus den Augen. Das Foto dürfte von U-255 (Oblt.z.S. Harms) gemacht worden sein, auf dem während der Unternehmung ein Kriegsberichterstatter eingeschiffert war.

Bundesarchiv 1011-506-B0099-07

Photo 31

An impressive picture. Two U-boats meet in the Kara Sea, far from any civilization, during "Operation Wonderland II" in September 1943. In spite of this the members of the bridge watch do not let their guard down for a moment. The photo must have been taken from U-255 (Oblt.z.S. Harms), which had a war correspondent on board during the operation.

Bundesarchiv 1011-506-B0099-07

A number of weather data-gathering operations led to Spitzbergen and in 1942 and 1943 there were two operations into the Kara Sea east of Noraya Zemlya. In the summer of 1942 there was a sortie by a small fleet unit consisting of the heavy cruiser "Admiral Scheer" plus three destroyers and code-named "Operation Wonderland". U-251 and U-601 supported the operation, mainly by conducting ice reconnaissance for the surface vessels.

A second operation code-named "Wonderland II" began in the late summer of 1943. The objective of the operation, which involved a number of submarines (U-255, U-302, U-354, U-601, U-703, U-711 and U-960) was to scout the area of the Kara Sea and the West Siberian Sea to the east for westbound convoys. Some of the boats passed through huge ice fields in uninhabited areas, where they often encountered polar bears. In some cases several bears even approached a boat at the same time. For the submariners this was a rare spectacle, as most of the men only knew these enormous creatures from books. Not surprisingly, the hunters in the crews were keen to obtain a polar bear pelt, and several boats carried out polar bear hunts. Our series of photos shows a shot bear being hauled on board and subsequently cut up. Unfortunately we do not know on which of the above-named boats the photos were taken, may be on U-255. It is known that the crew of U-302 shot two bears. We offer the slightly blurred photo here as proof of this occurrence. To what extent the galley prepared polar bear flesh is not known. In any case the ship's cook would have had to be careful, for the trichina often found in polar bear flesh posed a considerable risk to the entire crew.



Foto/Photo 33



Foto 33 + 34

Mit vereinten Kräften ist der Bär an Deck gezogen worden, bei einem Gewicht zwischen 500 und 700 kg keine leichte Aufgabe. Anschließend posieren die Schützen stolz mit dem erlegten Stück. Zum Abschluß ist neben Karabinern offensichtlich auch eine Maschinenpistole zum Einsatz gekommen, die auf Foto 34 von dem linken Besatzungsmitglied getragen wird.

Bundesarchiv 1011-506-B0098-21A

Photo 33 + 34

With a combined effort the bear is hauled on deck, no easy task with a weight between 500 and 700 kg. The shooters subsequently pose with their trophy. A submachine-gun was obviously used in addition to carbines; it can be seen being carried by the crewman on the left in Photo 34.

Bundesarchiv 1011-506-B0098-21A

Eine Reihe von Unternehmungen zur Erfassung von Wetterdaten gingen nach Spitzbergen und im Jahr 1942 und 1943 gab es zwei Operationen, die in die Karasee östlich Nowaja Semlja führte. Im Sommer 1942 wurde ein Vorstoß von einem kleinen Flottenverband, bestehend aus dem schweren Kreuzer „Admiral Scheer“ sowie drei Zerstörern, unter der Tarnbezeichnung Unternehmen „Wunderland“ durch U-251 und U-601 unterstützt. Die Boote betrieben dabei vorwiegend Eisaufklärung für die Überwassereinheiten.

Im Spätsommer 1943 lief unter der Bezeichnung „Wunderland II“ eine zweite Unternehmung an, bei der durch mehrere Boote (U-255, U-302, U-354, U-601, U-703, U-711 und U-960) das Gebiet der Karasee und der östlich davon liegenden Westsibirischen See in Hinblick auf westlaufende Konvois erkundet werden sollte. Die Boote stießen dabei zum Teil durch riesige Eisfelder in abgelegene Gebiete vor und sahen sich dort nicht unerwartet immer wieder Eisbären gegenüber. Teilweise näherten sich sogar mehrere Bären gleichzeitig den Booten. Für



Foto/Photo 35



Foto/Photo 36

Foto 36

Auch die Besatzung von U-302 (Kptlt. Sickel) ging während der Unternehmung „Wunderland“ auf Jagd. Wie unser Foto zeigt, wurden dort gleich zwei Bären gleichzeitig zur Strecke gebracht und an Bord geholt.

Sammlung Wilhelmj

Photo 36

The crew of U-302 (Kptlt. Sickel) also went hunting during „Operation Wonderland“. As our photo shows, two bears were shot simultaneously and hauled on board.

Wilhelmj Collection

die U-Boot Männer ein seltenes Schauspiel, da die meisten Männer diese gewaltigen Tiere nur aus Büchern kannten. Kein Wunder, daß der jagende Teil der Besatzung unbedingt in den Besitz eines Eisbärenfells kommen wollte. So wurden von mehreren Booten aus Jagd auf Bären gemacht. Unsere Fotoserie zeigt, wie ein erlegter Bär an Bord geholt und anschließend zerlegt wird. Auf welchem der oben aufgeführten Boote diese Aufnahmen entstanden, ist leider nicht sicher zu klären, vermutlich auf U-255. Belegen läßt sich indes der Abschluß von zwei Bären durch Männer von U-302. Das leicht verwackelte Foto veröffentlichen wir hier als Fotobeweis dieser Geschehnisse. Inwieweit in der Kombüse auch Eisbärenfleisch verarbeitet wurde, ist nicht dokumentiert. In jedem Fall war für den Smutje Vorsicht geboten, denn die oft im Eisbärenfleisch befindlichen Trichinen bargen für die gesamte Besatzung ein erhebliches Risiko in sich.

Foto 35

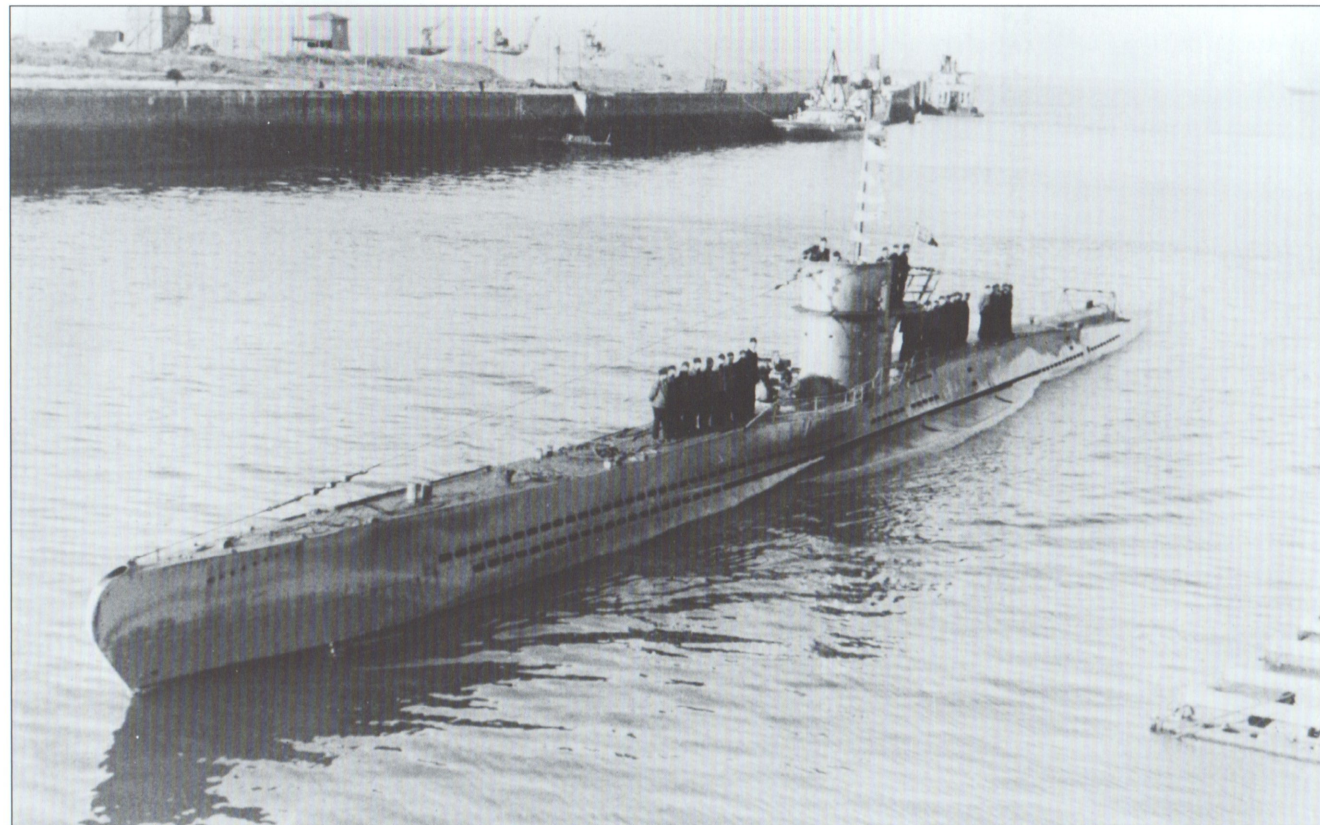
Dieses Foto belegt, daß der Bär nicht nur aus Abschlußlust getötet wurde. Am Wintergarten befestigt, zerlegen Besatzungsangehörige den Bären fachgerecht. Das Fell des Eisbären dürfte somit sicherlich den Weg in einen norwegischen Stützpunkt gefunden haben.

Bundesarchiv 1011-506-B0098-21A

Photo 35

This photo proves that the bear was not killed just for the joy of killing. Members of the crew skillfully butcher the bear, which is tied to the Wintergarten platform. The pelt almost surely found its way to a Norwegian U-boat base.

Bundesarchiv 1011-506-B0098-21A



Foto/Photo 37

Die 2. Feindfahrt von U-34 - Seekrieg und Menschlichkeit

Die Rettung Schiffbrüchiger durch U-34 im Oktober 1939

U-34's Second Patrol – Naval Warfare and Humanity

The Rescue of Shipwreck Victims by U-34 in October 1939

von Axel Urbanke

Der 17. Oktober 1939 ist in Wilhelmshaven ein klarer sonniger Herbsttag, als dort gegen 11.45 Uhr das erfolgreiche U-47 einläuft. Dem Boot von Kptlt. Prien, das vier Tage zuvor in dem britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow das 29.150 BRT große Schlachtschiff „HMS Royal Oak“ versenkt hat, wird ein gebührender Empfang bereitet. So kommt es, daß kaum jemand davon Notiz nimmt, als um 13.00 Uhr Kptlt. Wilhelm Rollmann mit U-34 zu seiner 2. Feindfahrt ausläuft. Schnell passiert das Boot das Jadedeichwasser und erreicht die Nordsee.

Rollmann verfügt über eine erfahrene Besatzung, denn U-34 hat schon während des Spanischen Bürgerkrieges 1936/37 in der dortigen Küste an Unternehmungen teilgenommen. Das Operationsgebiet für diese 2. Feindfahrt sind die Gewässer um Großbritannien. U-34 muß sich dabei im Handelskrieg an die Prisenerordnung halten. U-Booten ist es lediglich erlaubt, Handelsschiffe der mit Deutschland im Krieg befindlichen Länder zu versenken bzw. Handelsschiffe mit Ladung aus oder für Großbritannien. Ausdrücklich ist den Kommandanten befohlen, für die Sicherheit der Handelsschiffsbesatzungen zu sorgen. Dabei ist „Sicherheit“ ein dehnbarer Begriff, den jeder Kommandant etwas anders interpretierte. Lediglich dann, wenn sich Handelsschiffe in Begleitung von Kriegsschiffen befinden, ist dieser Befehl außer Kraft gesetzt.

Foto 37

In Ermangelung eines Einlauffotos von der 2. Feindfahrt, zeigen wir hier die Rückkehr von der 6. Feindfahrt von U-34 am 18. Juli 1940 nach Lorient. Bei dieser Unternehmung konnte Kptlt. Rollmann sieben Handelsschiffe und den Zerstörer „HMS Whirlwind“ versenken, mit insgesamt 22.434 BRT. Das VII A Boot führte zu dieser Zeit bereits das Emblem des „Churchill tretenden Elefanten“.

Bibliothek für Zeitgeschichte

The 17th of October 1939 was a clear, sunny autumn day in Wilhelmshaven when the successful U-47 sailed into port. A fitting reception had been prepared for the boat of Kptlt. Prien, who four days earlier had sunk the battleship "HMS Royal Oak" (29,150 GRT) in the British fleet base of Scapa Flow. Thus it was that scarcely anyone took notice when, at around 1300 hours, Kptlt. Wilhelm Rollmann sailed U-34 out of port to begin its 2nd patrol. The submarine quickly passed through the Jadedeichwasser channel and reached the North Sea.

Rollmann had an experienced crew, for U-34 had taken part in operations in Spanish waters during the Civil War there. The area of operations for the boat's 2nd patrol was the waters around Great Britain. In the shipping war, German submarines had to follow the rules of engagement: they were only permitted to attack commercial vessels belonging to nations with which Germany was at war or those carrying cargoes to or from Great Britain. Submarine commanders were under express orders to care for the safety of ship's crews. "Safety" was a of course flexible term, for each commander interpreted it rather differently. Only when a commercial vessel was escorted by warships did the order not apply.

On the afternoon of the following day U-34 sighted the Estonian steamer "Lake Lucerne". It was stopped, inspected for banned cargo, and at 1730 permitted to

Photo 37

In the absence of photos of U-34 returning from its 2nd patrol, here we show it on 18 July 1940 arriving in Lorient from its 6th patrol. The operation resulted in seven merchant ships and the destroyer "HMS Whirlwind" sunk, with a total tonnage of 22,434 GRT. By then the VII A boat wore the "Elephant Treading on Churchill" emblem.

Library of Contemporary History

Bereits am Nachmittag des folgenden Tages sichtet U-34 den estnischen Dampfer „Lake Lucerne“. Er wird gestoppt, von einem Kommando auf verhängliche Ladung durchsucht und darf um 17.30 Uhr seine Reise fortsetzen. Kurz nach 23 Uhr kommt ein weiteres Schiff in Sicht. Es ist der dänische Dampfer „Viola“. Nach einer negativ verlaufenen Frachtprüfung darf auch dieses Schiff kurz vor Mitternacht weiterfahren. Im Morgengrauen des 20. Oktober sichten die Brückenwachen von U-34 etwa 50 Seemeilen nordöstlich der Shetland Inseln erneut ein Schiff, das kurz darauf um 6.00 Uhr gestoppt wird. Es ist der schwedische Dampfer „Gustaf Adolf“ (926 BRT). Das an Bord gehende Kommando stellt schnell fest, daß das Schiff Papier und Holzbrei für England geladen hat. Es ist somit zu versenken. Die Schweden werden in die Rettungsboote geschickt und um 7.32 Uhr wird das Schiff mittels Artillerie und Torpedo versenkt. Obwohl sich die Besatzung der „Gustaf Adolf“ in zwei Rettungsbooten befindet, sieht Kptlt. Rollmann die Männer gefährdet. Er läuft daher mit U-34 an die Boote heran, läßt sie mit Tauen verbinden und nimmt sie anschließend ins Schlepp. Rollmann will die Männer so dicht an die Shetlands heranschleppen, daß sie sicher Land erreichen. Doch bereits drei Stunden später kommt das nächste Schiff in Sicht. Rollmann läuft dicht an den Dampfern heran und stoppt ihn dann mit zwei Schüssen vor den Bug. Es ist der norwegische Dampfer „Biscaya“. Rollmann läßt nun die Schleppverbindung zu den Rettungsbooten lösen, deren Männer kurz darauf von dem Dampfer an Bord genommen werden. Wenige Tage später wird die „Biscaya“ den norwegischen Hafen Moss erreichen.

Kaum hat sich U-34 von den Rettungsbooten getrennt, wird wieder ein Schiff gemeldet. Rollmann versucht das Schiff um 10.58 Uhr mit drei Schüssen vor den Bug zu stoppen, aber dieses feuert ungenau zurück und versucht zu entkommen. In

continue on its way. Shortly after 2300 another ship came in sight. It was the Danish steamer "Viola". After a negative search for banned cargo, shortly before midnight this ship too was permitted to resume its journey.

At dawn on 20 October, approximately 50 nautical miles NE of the Shetlands, U-34's bridge watch sighted another ship, which was stopped soon afterwards at 0600 hours. It was the Swedish steamer "Gustaf Adolf" (926 GRT). The team that boarded the ship soon discovered that it was loaded with paper and wood pulp for England, therefore it was to be sunk. The Swedes were sent to the lifeboats and at 0732 hours the ship was sent to the bottom by gunfire and torpedo. Although the crew of the "Gustaf Adolf" was in two lifeboats, Kptlt. Rollmann felt they were in danger. He therefore approached the boats and took them in tow. Rollmann intended to bring them close enough to the Shetlands to ensure that they would reach land, but just three hours later another vessel was sighted. Rollmann closed with the steamer and stopped it with two shots across the bow. It was the Norwegian steamer "Biscaya". Rollmann had the lifeboats cut loose and soon afterwards the men were taken aboard the steamer. The "Biscaya" would reach the Norwegian port of Moss a few days later. No sooner had the lifeboats cast off when another ship was reported. At 1058 hours Rollmann tried to stop the ship with three shots across its bow, but it responded with inaccurate gunfire while trying to escape. Rollmann answered by opening fire on the ship, stopping when the crew took to the boats. He then dispatched the steamer, which turned out to be the British "Sea Venture" (2,327 GRT) loaded with coal, at 1340.

Acting on reports of a mine timber shortage in England, on 23/10 the SKL (Naval Warfare Command) decided to step up efforts against deliveries of wood from the countries of northern Europe and the Baltic States. Meanwhile U-34 sailed round Ireland. On 26 October the boat allowed an Italian steamer to pass unmolested. The next day the submarine found enemy aircraft constantly on patrol. Toward evening it surfaced and at about 1840 hours, southwest of Ireland, smoke trails from a convoy were sighted. At 1930 hours U-34 began maneuvering to place itself in front of the convoy, the escorted OB-25. U-34 made its first attack at 1930 hours. A single torpedo struck a ship, a second missed another one. A second attack was carried out at 2101. Once again Rollmann reported a hit. In fact only one hit was made, from the first attack. The British freighter "Bronte" (5,317 GRT) was so badly damaged that, on 30 October, it had to be sunk by two escorting destroyers after attempts to take it under tow had failed. The escorts dropped depth charges, but U-34 escaped unharmed.

Shortly before midnight on 28 October U-34 sighted two steamers accompanied by a destroyer and attempted to position itself for an attack. At 0150 hours U-34

Foto 38

20. Oktober 1939 etwa 50 Seemeilen nordöstlich der Shetland Inseln. Um 7.32 Uhr hat U-34 den schwedischen Dampfer „Gustaf Adolf“ versenkt und macht nun die Rettungsboote mit den Besatzungsangehörigen am Heck fest, um die Boote Richtung Shetlands zu schleppen.

Photo 38

20 October 1939, approximately 50 nautical miles northeast of the Shetland Islands. After sinking the Swedish steamer "Gustaf Adolf" at 0732 hours, U-34 secures the lifeboats carrying the crew to the stern in preparation for towing them towards the Shetlands.

Foto/Photo 38





Foto/Photo 39

dieser Situation läßt Rollmann das Feuer auf das Schiff eröffnen, das er erst einstellt, als die Besatzung das Schiff verläßt. Dann versenkt er den Dampfer, bei dem es sich um die kohlebeladene britische „Sea Venture“ (2.327 BRT) handelt, um 13.40 Uhr mit einem Fangschuß.

Am 23.10. beschließt die SKL nach Meldungen über eine Grubenholzverknappung in England, noch stärker gegen Holzlieferungen aus den nordischen und baltischen Staaten vorzugehen. U-34 marschiert unterdessen westlich um Irland herum. Am 26. Oktober läßt das Boot einen italienischen Dampfer unbehelligt passieren. Am Folgetag stellt das Boot eine pausenlose Luftüberwachung fest. Gegen Abend auftaucht fahrend, werden um 18.40 Uhr südwestlich Irland Rauchfahnen eines Geleitzuges gesichtet. Um 19.30 Uhr beginnt U-34 mit dem Vortagsmanöver. Der Geleitzug ist der gesicherte OB-25. Um 19.30 Uhr greift U-34 das erste Mal an und trifft mit einem Einzelschuß ein Schiff, ein zweiter Schuß auf ein weiteres Schiff geht fehl. Ein zweiter Angriff wird um 21.01 gefahren. Auch dieses Mal meldet Rollmann einen Treffer. Tatsächlich läßt sich aber nur ein Treffer beim ersten Angriff bestätigen. Dieser hat den britischen Frachter „Bronte“ (5.317 BRT) so schwer beschädigt, daß er am 30. Oktober von zwei Sicherungs-Zerstörern versenkt werden muß, nachdem ein Einschleppen fehlgeschlagen ist. Im Übrigen entkommt U-34 unbeschädigt einer Wasserbombenverfolgung.

Kurz vor Mitternacht des 28. Oktober sichtet U-34 zwei Dampfer mit einem Zerstörer als Sicherung und versucht sich vorzusetzen. Dieses gelingt und um 1.50 Uhr feuert U-34 zwei Torpedos auf die beiden Dampfer und den Zerstörer ab. Wieder meldet Rollmann ohne Beobachtung zwei Schiffe als versenkt, aber nur der britische Dampfer „Malbar“ (7.976 BRT) sinkt. Zerstörer wie Dampfer haben zum ostlaufenden Konvoi HX-5 gehört. Am Nachmittag liegt U-34 auf Grund, um einer Horchverfolgung zu entgehen. Im Laufe des Tages gibt Dönitz einen Befehl zur Vermeidung von U-Bootverlusten. Demnach sollen die Boote bei Artilleriegefechten mit Dampfern extrem vorsichtig sein und wenn möglich darauf verzichten.

Foto 39 + 40

Im Schlepp von U-34 geht es für die Besatzungsangehörigen der „Gustaf Adolf“ Richtung Shetland Inseln. Wenig später kommt der norwegische Dampfer „Biscaya“ in Sicht, dem Rollmann die Schiffbrüchigen übergibt. Foto 41 zeigt Kptlt. Rollmann an Bord von U-34 während der 2. Feindfahrt. Er nahm die Verantwortung für die Besatzungen der versenkten Handelsschiffe ernst.

Photos 39 + 40

Under tow by U-34, the crew of the „Gustaf Adolf“ head for the Shetland Islands. The steamer „Biscaya“ was sighted a short time later and the survivors transferred to the Norwegian vessel. Photo 40 shows Kptlt. Rollmann aboard the U-34 during its second patrol. He took the responsibility of looking after the crews of sunken merchantmen seriously.



Foto/Photo 40



Foto/Photo 41

Foto 41 + 42

Obwohl in Bezug auf die Torpedos verschossen, stoppt U-34 am Abend des 9. November vor der norwegischen Küste den norwegischen Frachter „Snar“. Nachdem wegen schwerer See eine Ladungsüberprüfung nicht möglich ist, erfolgt diese erst am nächsten Vormittag. Da das Schiff nach Frankreich unterwegs ist, wird es als Prise nach Deutschland geschickt. Unsere Fotos zeigen die „Snar“ am Vormittag des 10. November, als das Prisenkommando von U-34 übersetzt.

Photos 41 + 42

Although out of torpedoes, on the evening of 9 November U-34 stopped the Norwegian freighter „Snar“ off the coast of Norway. Heavy seas made it impossible to board the ship for inspection until the next morning. As the ship was bound for France, it was taken to Germany as a war prize. Our photos show the „Snar“ on the morning of 10 November, when the prize crew from U-34 went aboard.



Foto/Photo 42

Am 30. Oktober muß U-34 seine Feindfahrt wegen schwerwiegender Maschinenprobleme abbrechen. Am frühen Morgen scheitert dann auch noch ein Angriff auf einen Einzelfahrer. Von den abgefeuerten vier Torpedos werden zwei Oberflächenläufer und zwei Grundgänger. Damit ist das Boot verschossen. Einen am nächsten Tag gesichteten Dampfer ohne Flagge muß das Boot daher laufen lassen. Auf dem Rückmarsch um die Shetlands herum sichtet U-34 dann am 7. November um 6.30 Uhr sogar noch einen britischen Kreuzer, aber das Boot muß auch ihn ziehen lassen. Dafür bringt es am Abend des 9. November vor der südnorwegischen Küste den norwegischen Frachter „Snar“ auf, kann ihn wegen schwerer See aber zunächst nicht überprüfen. Dem Schiff wird befohlen, gestoppt liegen zu bleiben, bis sich das Wetter beruhigt hat. Am nächsten Tag stoppt U-34 zwei weitere Schiffe. Zunächst ist es um 9.00 Uhr der dänische Dampfer „N.J. Ohlson“ und dann um 12.00 Uhr der norwegische Dampfer „Gimle“. Beide Schiffe können anschließend ihre Fahrt fortsetzen. Dieses Glück hat die am Vortag gestoppte „Snar“ nicht. Da sie nach Frankreich unterwegs ist, geht ein Prisenkommando unter dem 1. WO Oblt. Prellberg an Bord. Dieser bringt das Schiff in den nächsten Tagen sicher nach Friedrichsort/Deutschland.

Am 12. November um 10 Uhr läuft U-34 nach 27 Seetagen wieder in Wilhelmshaven ein. Das Boot hat vier Schiffe versenkt und eine Prise nach Deutschland geschickt. Kptlt. Rollmann hat dabei als Kommandant gezeigt, daß man trotz aller militärischen Erfordernisse, die menschlich, moralische Seite nicht vernachlässigen muß.

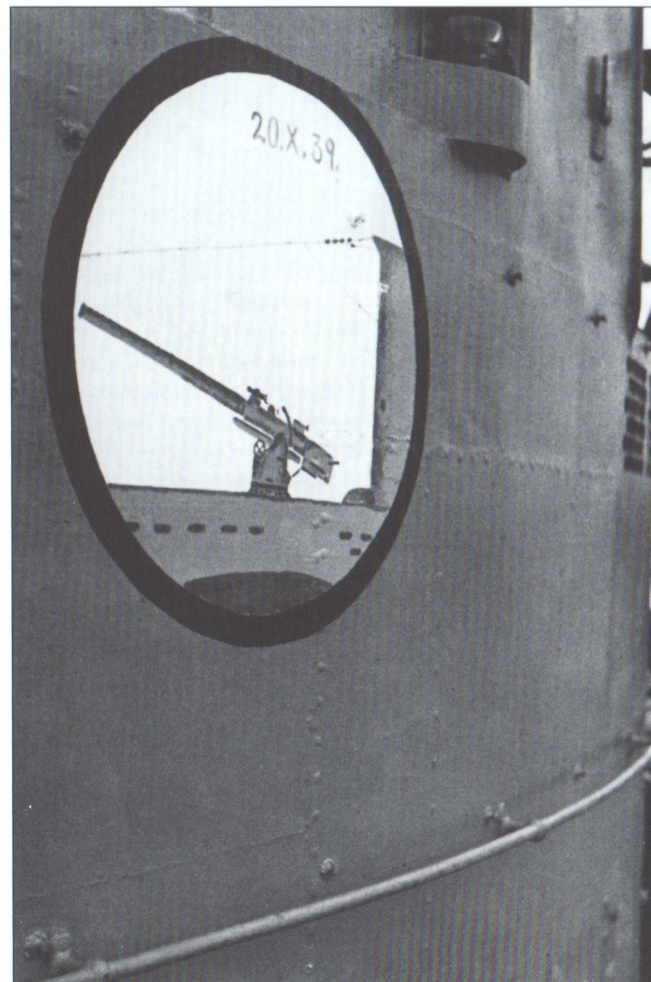
fired two torpedoes at the two steamers and the destroyer. Rollmann claimed two ships sunk without observation, but in reality only the British steamer „Malbar“ (7.976 GRT) went down. The destroyer and steamers were part of the eastbound convoy HX-5. In the afternoon U-34 sat on the bottom to escape an ASDIC search. During the day Dönitz issued an order to minimize U-boat losses, decreeing that the boats should be extremely cautious in artillery engagements with steamers and avoid them entirely if possible.

On 30 October serious mechanical problems forced U-34 to break off its patrol. Then in the early morning an attack on a lone vessel was a failure. Of the four torpedoes fired, two broke surface and two hit bottom. The boat was now out of torpedoes, consequently when an unflagged steamer was sighted the next day it was allowed to pass. Heading home around the Shetlands, at 0630 hours on 7 November U-34 sighted a British cruiser, but again it was powerless to do anything. Then, on the evening of the 9th of November the U-boat came upon the Norwegian freighter „Snar“ just off the coast of Norway, but heavy seas made an inspection impossible. The ship was ordered to stop until the weather settled. The next day U-34 stopped two more ships, the Danish steamer „N.J. Ohlson“ at 0900 and then at 1200 the Norwegian steamer „Gimle“. Both ships were subsequently permitted to continue their voyages. The „Snar“, stopped the day before, had no such luck. As it was on its way to France, a prize crew under First



Foto/Photo 43

Foto/Photo 44



Watch Officer Prellberg went aboard. The next day it delivered the vessel safely to Friedrichsort, Germany.

At 1000 hours on 12 November, after 27 days at sea, U-34 sailed back into Wilhelmshaven. The boat had sunk four ships and sent a prize back to Germany. As commander, Kptlt. Rollmann had shown that despite all military requirements, humanity and morality did not have to be disregarded.

Foto 43 + 44

Beim Auslaufen zur 2. Feindfahrt führte U-34 am Turm noch den Unglücksraben Hans Hucklebein von Wilhelm Busch als Turmemblem. Foto 44 entstand nach der Rückkehr von der 2. Feindfahrt. Aufgrund des erfolgreichen Artillerieinsatzes am 20. Oktober 1939 gegen den schwedischen Dampfer „Gustaf Adolf“ und gegen den britischen Dampfer „Sea Venture“ wurde das Turmemblem kurzer Hand übermalt. Statt des Rabens fand sich nun der Turm des Bootes mit Hoheitsadler sowie das erfolgreiche 8,8 cm Decksgeschütz und das Datum auf dem Wappenschild. Wie lange dieses Emblem geführt wurde, ist bisher unbekannt.

Photos 43 + 44

When it sailed on its 2nd patrol, U-34 still wore Hans Hucklebein the Unlucky Raven by Wilhelm Busch as its conning tower emblem. Photo 44 was taken after its return from its 2nd patrol. Following the successful use of artillery on 20 October 1939 against the Swedish steamer „Gustaf Adolf“ and the British steamer „Sea Venture“, the conning tower emblem was overpainted on the spot. The raven was replaced by the national eagle plus the successful 88-mm deck gun and the date on a shield. At present we do not know for how long this emblem was retained.

Fregattenkapitän Fritz Frauenheim

Kommandant U-21 und U-101

Fregattenkapitän Fritz Frauenheim

Commander U-21 and U-101

von Axel Urbanke und Malcom Gray

Fritz Frauenheim zählte zu den älteren deutschen U-Boot Kommandanten, von denen eine ganze Reihe in der Anfangsphase des Krieges beachtliche Erfolge erzielen konnten. Frauenheim wird am 9.3.1912 in Berlin geboren. Nach dem Abitur meldet er sich freiwillig als Offiziersanwärter zur Reichswehr. Tatsächlich wird er in das 100.000 Mann Heer aufgenommen. Am 1. April 1930 rückt er bei der I. Schiffsstammdivision der Ostsee zur infanteristischen Grundausbildung ein. Im Laufe des Jahres folgt die praktische Bordausbildung an Bord des Segelschulschiffes „Niobe“ und des leichten Kreuzers „Emden“. Am 10. Oktober 1930 erfolgt die Ernennung Frauenheims zum Seekadetten. Die nächsten zwei Jahre sind ausgefüllt mit Lehrgängen in Kiel, Flensburg und Wilhelmshaven, darunter je ein Sperr-, Artillerie- und Torpedolehrgang. Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten, die sich in der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler am 10. Januar 1933 manifestiert, veränderte sich für die Reichswehr vieles. Am 2. August 1934 leistet Frauenheim mit der gesamten Reichswehr einen Eid auf den „Führer“ anstelle auf die Verfassung. Am 23. September geht es zur weiteren Bordausbildung an Bord des Linienschiffes „Schleswig Holstein“. Dort erfolgt am 1. Oktober 1934 Frauenheims Beförderung zum Leutnant zur See. Im Sommer 1934 wechselt er als Divisionsleutnant auf den leichten Kreuzer „Karlsruhe“ bevor er im Herbst 1935 zur Torpedoschule Flensburg-Mürwik wechselt. Im Januar 1936 führt sein Weg dann zur U-Bootwaffe. Dort steigt er kurz darauf als 1. WO auf U-25 von Kptlt. Grodt ein. Mit diesem Boot operiert Frauenheim während des Spanischen Bürgerkrieges in den dortigen Gewässern und sammelt erste Front-erfahrung. Ein gutes Jahr später stellt er das neue II B Boot U-21 in Kiel in Dienst. Mit diesem Boot steht Frauenheim, seit 1. April 1939 Kapitänleutnant, bei Kriegsausbruch am 1. September 1939 in der Nordsee. Mit U-21 führt er zwischen dem 25. August und dem 24. Dezember fünf Feindfahrten in der Nordsee durch und versenkt dabei fünf Schiffe. Zwei davon sinken, als Sie in eine von U-21 während der



Foto/Photo 45

Fritz Frauenheim was among the older German U-boat commanders, of whom a number achieved considerable success during the initial phase of the war. Frauenheim was born in Berlin on 9/3/1912. After leaving school he volunteered as an officer candidate in the Reichswehr, and he was accepted into the 100,000-man army. On 1 April 1930 he joined the 1st Ships Cadre Division on the Baltic for basic infantry training. Later in the year, practical shipboard training followed on the sailing vessel „Niobe“ and the light cruiser „Emden“. On 10 October 1930 Frauenheim was named sea cadet. Over the next two years a series of courses followed in Kiel, Flensburg and Wilhelmshaven, which included minefield laying, gunnery and torpedo training.

Foto/Photo 46



Foto 45 + 46

Das Porträtfoto oben auf dieser Seite zeigt Fritz Frauenheim als Korvettenkapitän 1943. Auch bei dieser Studioaufnahme legte der passionierte Raucher die Zigarette nicht aus der Hand. Auf Foto 46 läuft U-101 am 16.9.1940 nach der 3. Feindfahrt in Lorient ein. Anlässlich der Ritterkreuzverleihung an den Kommandanten sind alle Versenkungswimpel gehißt. Beachte den Schaden am Bug.

Sammlung Gray

Photos 45 + 46

The portrait photo at the top of this page shows Fritz Frauenheim as a Korvettenkapitän in 1943. Even in this studio portrait the passionate smoker is not without a cigarette in his hand. In Photo 46 U-101 sails into Lorient on 16/9/1940 after its third patrol. All of the sinking pennants were raised to mark the awarding of the Knight's Cross to the boat commander. Note the damage on the bow.

2. Feindfahrt im Firth of Forth geworfene Minensperre laufen. Es sind dies das Hilfskriegsschiff „HMS Bayonet“ am 21.12.1939 und die „Royal Archer“. Dieser zum Konvoi FN-100 gehörende Frachtdampfer läuft allerdings erst am 24. Februar 1940 auf eine Mine. Schwer beschädigt wird in dieser Sperre ferner am 21. November 1939 der leichte Kreuzer „HMS Belfast“.

Am 11. März 1940 stellt Frauenheim das auf der Krupp Germania Werft gefertigte VII B Boot U-101 in Dienst. Nach der Baubelehrung und Ausbildungsfahrten läuft Frauenheim damit am 29. April 1940 zur ersten Feindfahrt aus. In den folgenden 6 Monaten absolviert das Boot unter Frauenheim vier Feindfahrten in der Nordsee, der Biscaya und im Nordatlantik. Als er am 24. Oktober 1940 als Kommandant aussteigt, hat er mit dem Boot 15 Schiffe versenkt. Während dieser Feindfahrten gibt es zwei besonders bemerkenswerteste Ereignisse. Dieses ist zum einen die Versenkung des griechischen Frachters „Antonis Georgandis“ am 14. Juni 1940, für die 91 Schuß des Decksgeschützes benötigt werden, und zum anderen die Rettung eines 17-jährigen Schiffsjungen. Dieser gehört zur Besatzung des am 12. Oktober 1940 versenkten kanadischen Frachters „Saint Malo“. Frauenheim läßt den Jungen aus dem Wasser bergen, befragt ihn und bringt ihn dann zu einem der Rettungsboote des Schiffes. Die Schiffbrüchigen werden später von der „HMS Salvonia“ gerettet. Bereits am 29.8.1940 ist Frauenheim nach der 3. Feindfahrt mit U-101 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden. Am 19.10.1940 erfolgt Frauenheims Nennung im Wehrmachtsbericht.

Nach seinem Fronteinsatz übernimmt der 28-jährige eine Lehrtätigkeit als Offizierslehrer bei der 2. Unterseebootlehrdivision. Im Frühjahr 1941 wird er Verbindungsoffizier beim Fliegerführer Atlantik, übernimmt aber bereits im September als Chef die 23. U-Flottille im Mittelmeer (siehe Foto I 2), die im Mai 1942 in 29. U-Flottille umbenannt wird. Wie schon als Kommandant schätzen die Männer der Mittelmeerboote hier seine unkomplizierte und direkte Art, durch die viele Probleme „auf dem kleinen Dienstweg“ geklärt werden können. Diese Funktion des Flottillenchefs füllt Frauenheim vollständig aus. Schweren Herzens wechselt er im Frühjahr 1944 zur Verfügung des Einsatzleiters Kleinkampfverbände, der bei den Kämpfen um die amerikanische Landung bei Nettuno/Italien eingesetzt ist. Im April geht es von dort zurück an die Ostsee. Frauenheim wird Chef des Stabes beim Admiral der Kleinkampfverbände Vizeadmiral Heye. Dem Admiral sind alle K-Stäbe, die K-Divisionen in Holland und die Lehrkommandos unterstellt. Er führt damit alle Unter- und Überwasserfahrzeuge. Heye ist wiederum direkt dem OKM unterstellt und liegt mit seinem Stab in Timmendorfer Strand nördlich Lübeck. Frauenheim unternimmt in seiner Funktion ständig Truppenbesuche und läßt sich über alle wesentlichen Aktivitäten unterrichten. Wiederum zeigt sich sein Talent, zwischen Frontsoldaten und übergeordneten Stäben eine Brücke herzustellen. Doch die Entwicklung der

Foto/Photo 47



Foto 47

Wie immer dicht bei „seinen“ Männern. Hier unterhält sich Frauenheim bei einem Werftbesuch mit Arbeitern. Auf diesem Weg erhielt er häufig Informationen, die sonst an den Kommandanten bzw. den Stäben vorbeiliefen.

Sammlung Gray

The seizure of power by the National-Socialists, manifested by the naming of Hitler as Reich Chancellor on 10 January 1933, brought great changes to the Reichswehr. On 2 August 1934 Frauenheim and the entire Reichswehr swore an oath to the "Leader" instead of to the constitution. On 23 September he went aboard the liner "Schleswig Holstein" for further training. There, on 1 October 1934, Frauenheim was promoted to Leutnant zur See. In summer 1934 he transferred to the light cruiser "Karlsruhe" as Divisionsleutnant before moving on to the Flensburg-Mürwik Torpedo School in autumn 1935.

In January 1936 Frauenheim's path led him to the submarine arm. Soon afterwards he joined the crew of Kptlt. Grodt's U-25 as First Watch Officer. On this boat Frauenheim operated in Spanish waters during the civil war and gained his first operational experience. A year later he commissioned the new Type II B boat U-21 in Kiel. Promoted to Kapitänleutnant on 1 April 1939, when war broke out on 1 September, Frauenheim and his boat were in the North Sea. Between 25 August and 24 December he completed five patrols in the North Sea, sinking 5 ships. Two fell victim to mines laid in the Firth of Forth during U-21's second patrol. They were the auxiliary warship "HMS Bayonet" on 21/12/1939 and the "Royal Archer". The latter, part of convoy FN-100, struck one of Frauenheim's mines on 24 February 1940. In addition, the light cruiser "HMS Belfast" was badly damaged by one of U-21's mines on 21 November 1939.

On 11 March 1940 Frauenheim commissioned the VII B submarine U-101 built by the Krupp Germania Shipyard. After technical familiarization and training missions, on 29 April 1940 Frauenheim began his first patrol with the new boat. In the next six months, under Frauenheim the boat completed four patrols into the North Sea, the Bay of Biscay and the North Atlantic.

When he left the boat as commander on 24 October 1940, he had sunk 15 ships. The most noteworthy events in this period were the sinking of the Greek freighter "Antonis Georgandis" on 14 June 1940, when 91 shots from the deck gun were needed to send the ship to the bottom, and the rescue of a 17-year-old boy seaman. The latter was part of the crew of the Canadian freighter "Saint Malo", which was sunk on 12 October 1940. Frauenheim had the boy pulled from the water, questioned him, and then took him to one of the "Saint Malo's" lifeboats. The survivors were later rescued by the "HMS Salvonia". Frauenheim had been awarded the Knight's Cross on 29/8/1940 after his 3rd patrol in U-101. On 19/10/1940 Frauenheim was named in the Wehrmacht communiqué.

After his frontline service the 28-year-old became an instructor with the 2nd Submarine Training Division. In spring 1941 he became liaison officer to the Commander of Aviation Atlantic, and in September he took command of the 23rd Submarine Flotilla in the Mediterranean (see Photo I 2), which in May 1942 was renamed the 29th Submarine Flotilla. As when he was a submarine commander, the men of the Mediterranean U-boats valued his uncomplicated and direct manner, which allowed many problems to be solved without going through formal channels. Frauenheim was an extremely proficient flotilla commander. With a heavy heart, in spring 1944 he was placed under the command of special attack forces opposing the American landing at Nettuno. In April he left Italy for the Baltic. Frauenheim became chief-of-staff to Vizeadmiral Heye, admiral in command of special attack units. Under the admiral were all special attack headquarters, the special attack divisions in Holland and the training detachment. He thus commanded all under- and above-water vehicles. Heye in turn was directly attached to the OKM and he and his headquarters were based at Timmendorfer Strand north of Lübeck. In his capacity as chief-of-staff, Frauenheim made frequent visits

Photo 47

Close to "his" men as always. Here Frauenheim speaks to workers during a visit to a shipyard. In this way he often gleaned information that otherwise slipped past commanders and headquarters.

Gray Collection



Foto/Photo 48

Foto 48

Im Sommer 1944 besucht Großadmiral Dönitz einen Kleinkampfverband. Hier sieht man den BdU im Gespräch mit einem Kampfschwimmer anlässlich einer Vorführung. Links von dem Kampfschwimmer steht Fritz Frauenheim, rechts am Bildrand Vizeadmiral Heye.

Sammlung Gray

Photo 48

In summer 1944 Grand Admiral Dönitz visits a special attack unit. Here the commander of submarines is seen in conversation with combat divers during a demonstration. Standing to the left of the diver is Fritz Frauenheim, on the right edge of the photo Vizeadmiral Heye.

Gray Collection

Kleinkampfmittel steckt noch in den Kinderschuhen. Am 5. Mai 1945 beendet die Teilkapitulation in Nordwestdeutschland alle Hoffnungen, die man seitens der Wehrmachtsführung in diese Waffe gesteckt hat. Für Fritz Frauenheim schließt sich eine 8monatige britische Kriegsgefangenschaft an. Er stirbt am 28.9.1969 in Hamburg.

Auszeichnungen

06.06.1939	Spanienkreuz in Bronze ohne Schwerter
02.10.1939	EK II
07.11.1939	EK I
29.08.1940	Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes
01.11.1941	Italienisches Kriegskreuz mit Schwertern
18.06.1943	Ritterkreuz des Ordens vom Römischen Adler mit Schwertern
23.11.1944	Deutsches Kreuz in Gold

Beförderungen

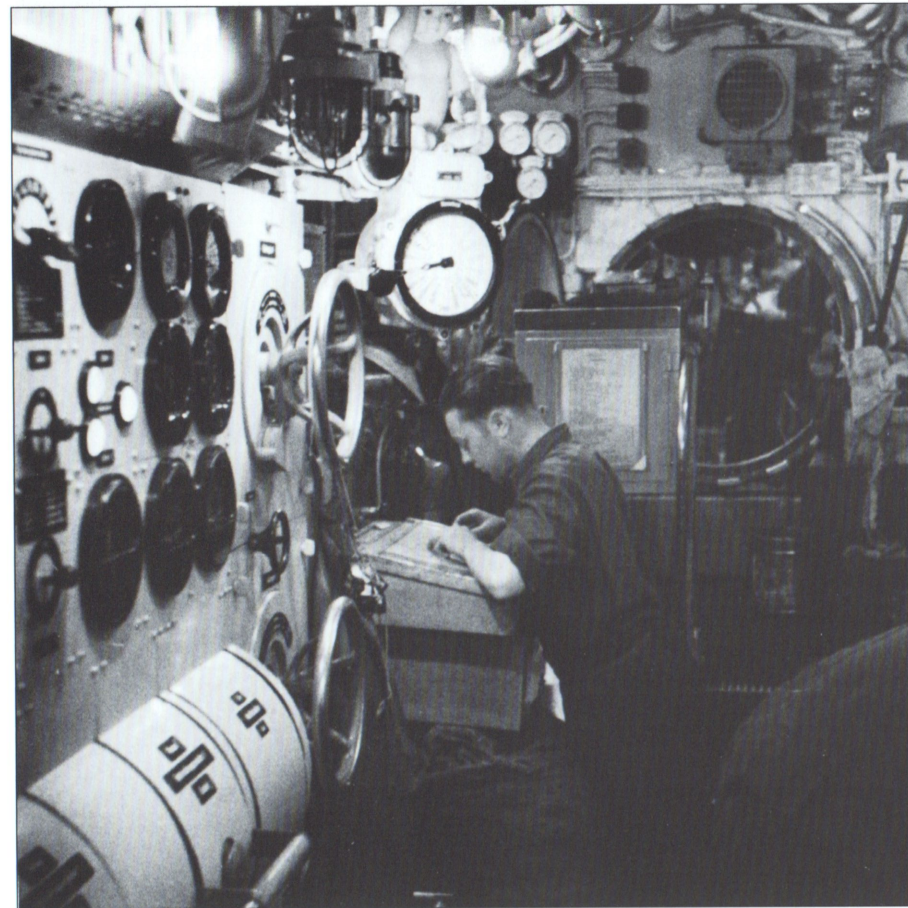
10.10.1930	Seekadett
01.01.1932	Fähnrich zur See
01.10.1934	Leutnant zur See
01.06.1936	Oberleutnant zur See
01.04.1939	Kapitänleutnant
01.03.1943	Korvettenkapitän
01.12.1944	Fregattenkapitän

Decorations

06/06/1939	Spanish Cross in Bronze without Swords
02/10/1939	Iron Cross, 2nd Class
07/11/1939	Iron Cross, 1st Class
29/08/1940	Knight's Cross of the Iron Cross
01/11/1941	Italian War Cross with Swords
18/06/1943	Knight's Cross of the Order of the Roman Eagle with Swords
23/11/1944	German Cross in Gold

Promotions

10.10.1930	Sea Cadet
01.01.1932	Fähnrich zur See
01.10.1934	Leutnant zur See
01.06.1936	Oberleutnant zur See
01.04.1939	Kapitänleutnant
01.03.1943	Korvettenkapitän
01.12.1944	Fregattenkapitän



Foto/Photo 49

So sah es Innen aus!

That's What the Inside Looks Like!

Betrachtet man ein Unterseeboot als „lebenden Organismus“, mit Adern, Nervensträngen und Organen, dann übernehmen die Antriebsanlagen die Rolle des Herzens. Fallen die Maschinen aus, ist das Schicksal des Bootes besiegelt. Dementsprechend bedeutsam war während des Fronteinsatzes der deutschen U-Boote die Arbeit der Maschinisten, die „ihre“ Aggregate in und auswendig kennen mußten, um auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein. Sie verrichteten ihre Arbeiten unter extrem beengten Verhältnissen und nur diejenigen unter ihnen, die auf einem der großen Boote vom Typ IX oder X Dienst taten, konnten sich glücklich schätzen, etwas mehr Raum zur Verfügung zu haben. Die Kameraden auf den VIIern oder jene auf den „Einbäumen“ des Typs II, mußten hingegen in qualvoller Enge arbeiten.

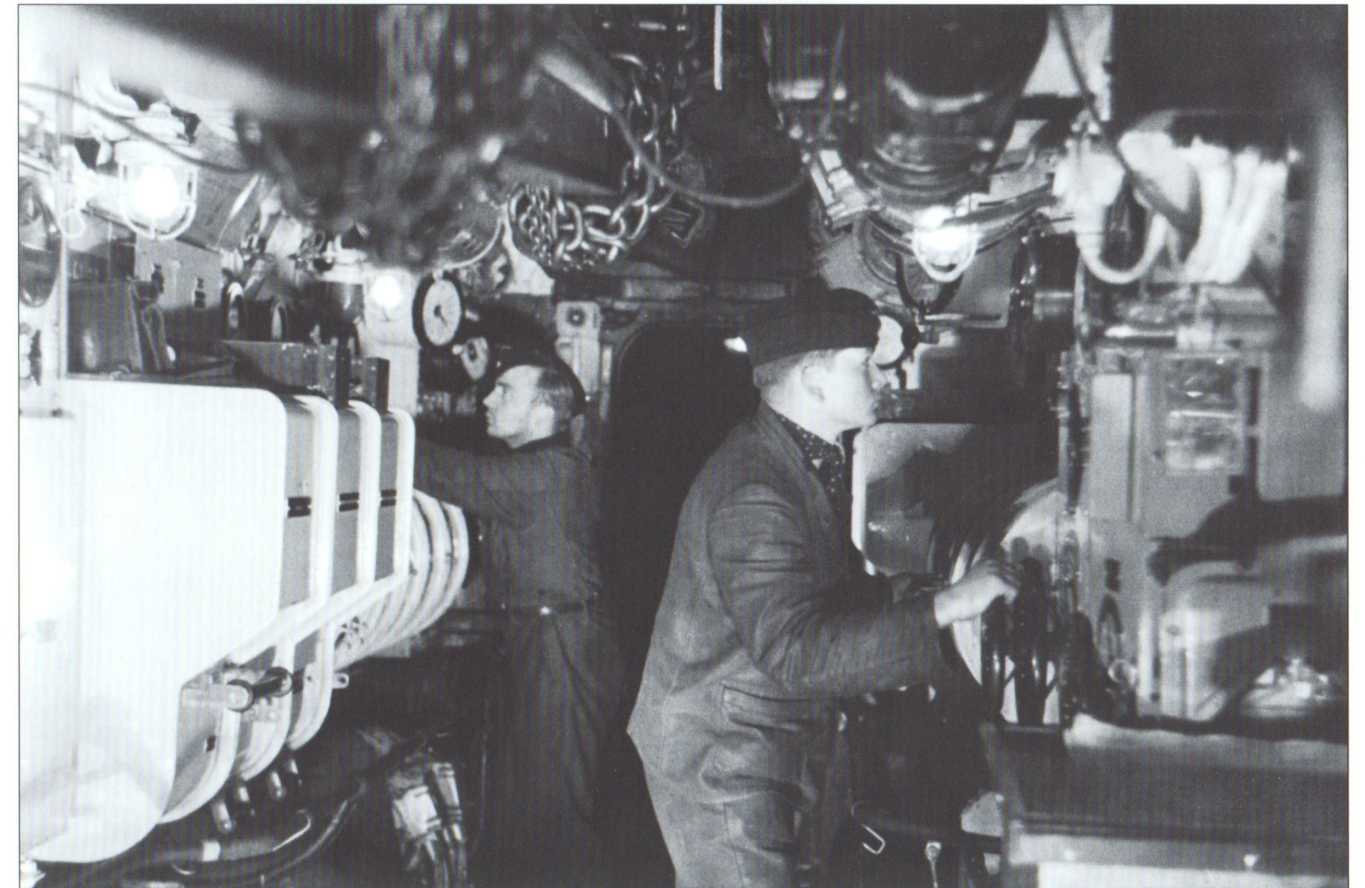
Foto 49 gewährt uns einen Einblick in den relativ geräumigen E-Maschinenraum von U-108. Im Bildhintergrund erkennt man das achtere Kugelschott, durch das man die hinterste Abteilung des Bootes, den Hecktorpedoraum, erreichte. Links von dem E-Maschinisten ist der hintere Teil einer der beiden baugleichen Siemens-Hauptschalttafeln zu erkennen. Von links nach rechts erkennt man die Bedienschalte der E-Lüftungsanlage sowie die zahlreichen Kontrollanzeigeräte. Unterhalb der Schalter und Anzeigeräte befinden sich die gekoppelten Fahrtrichtungsschalter 1 und 2. Die Reihe wird durch den Anlaßschalter der E-Maschine abgeschlossen. Die beiden untereinander angeordneten Handräder gehören zu den Fahrtreglern 1 und 2 und dienen zur Einstellung der Fahrtstufen.

Die Fotos 50 und 51 sind im E-Maschinenraum von Erich Topps U-552 entstanden. Die Aufnahmen machen nicht nur die Konzentration der Maschinisten bei ihrer verantwortungsvollen Arbeit deutlich, sondern zeigen im Vergleich mit der Aufnahme von U-108 auch die extreme Enge in den relativ kleinen Booten des Typs VII. Erschwerend kam hierbei noch hinzu, daß bei diesem Bootstyp E-Maschinen- und Hecktorpedoraum ohne räumliche Trennung ineinander übergingen und der Reservetorpedo unter den Flurplatten zwischen den E-Maschinen lagerte. Beachte im Hintergrund von Foto 50 das geöffnete Lärmschott zum Dieselmotorenraum.

If one thinks of a submarine as a "living organism" with arteries, nerves and organs, then the propulsion system takes on the role of the heart. Loss of propulsion seals a boat's fate. Of consequent importance during frontline U-boat operations was the work of the machinists, who had to become intimately familiar with their equipment in order to be ready for any eventuality. They carried out their tasks in extremely cramped conditions, and only those who served aboard a larger Type IX or X could consider themselves lucky to have a bit more room available. Their comrades in the VIIIs or those in the Type II "dugouts", however, had to work in extremely cramped quarters.

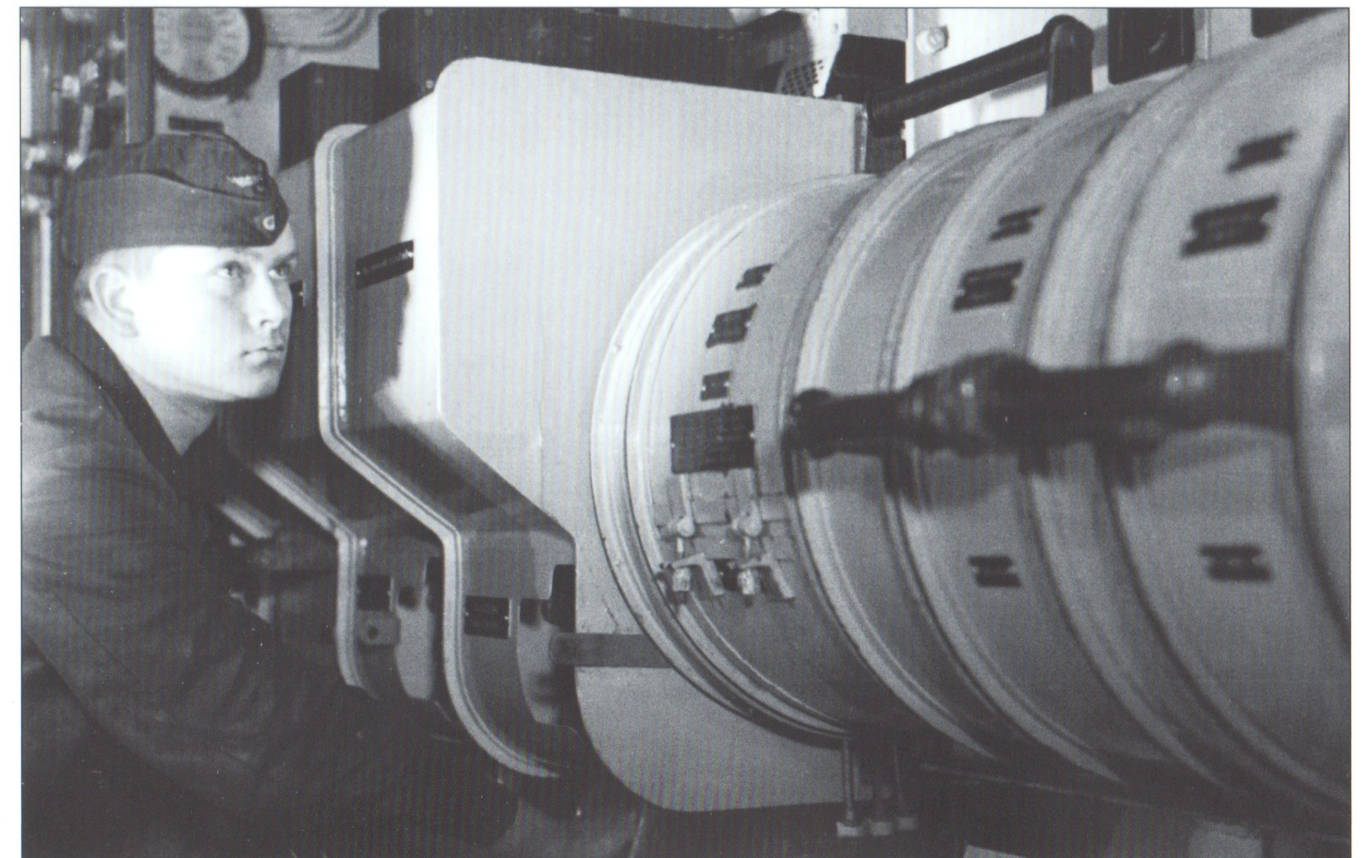
Photo 49 offers us a view of the relatively roomy electric motor compartment of the U-108. In the background is the rear pressure bulkhead through which one reached the aftermost section of the boat, the aft torpedo compartment. Visible to the left of the E-machinist is the rear part of one of the two identical Siemens main switching panels. From left to right one can see the switches for the electric motor ventilation system and the numerous gauges. Beneath the switches and gauges are the two coupled Reversing Switches 1 and 2. The series was closed by the electric motors starter switch. The two handwheels arranged one beneath the other were part of the Speed Controllers 1 and 2 and were used to set speed levels.

Photos 50 and 51 were taken in the electric motor compartment of Erich Topps' U-552. Not only do they reveal the concentration of the machinists as they carry out their weighty tasks, but when compared to the photos taken inside U-108 also the extremely close quarters in the relatively small Type VII boats. This situation was further aggravated by the fact that in the Type VII there was no bulkhead between the electric motor and aft torpedo compartments. As well, the reserve torpedo was stored under the floor plates between the electric motors. Note the opened soundproof bulkhead leading to the diesel engine compartment in the background of Photo 50.



Foto/Photo 50

Foto/Photo 51





Foto/Photo 52



Foto/Photo 53

Die „Trümmerbilanz“ von U-107

U-107's „Tally of Wreckage“

Die 6. Feindfahrt führte das IX B Boot U-107 vor die amerikanische Küste und in die Karibik. Dort operiert es während der 82tägigen U-Unternehmung, die am 21. April 1942 in Lorient begann und dort am 11. Juli endete, sehr erfolgreich. Es war für die Besatzung die dritte Feindfahrt unter Kptlt. Harald Gelhaus, nachdem das Boot während der ersten drei Unternehmungen von Korv.Kpt. Günther Hessler geführt worden war. Hessler, der im übrigen seit 1937 mit Dönitz Tochter Ursula verheiratet war, saß seither im Stab des BdU.

U-107 versenkte während der 6. Feindfahrt insgesamt 7 Schiffe mit zusammen 27.018 BRT. Dabei versuchte die Besatzung von U-107 offensichtlich, sich von jedem versenkten Schiff ein Trümmerstück oder einen Rettungsring mit dessen Namen als Souvenir zu sichern. Foto 53 zeigt das Vorschiff des Bootes am 11. Juli 1942 beim Einlaufen in Lorient. Neben vier Rettungsringen, auf denen der Name der Schiffe nicht zu erkennen ist, sieht man Beplankungstücke der „Suwied“ sowie der „Jagersfontein“. Die „Suwied“, ein amerikanischer Frachtdampfer (3.249 BRT), wurde um 1.19 Uhr in der Nacht des 8. Juni 1942 in der Karibik mit einem Torpedo versenkt. Der Einzelfahrer sank innerhalb von drei Minuten. Es war der vierte Versenkungserfolg von U-107 auf dieser Unternehmung. Sechs Mann der Besatzung kamen ums Leben, 27 Mann wurden 19 Stunden später von der US Coast Guard aus den Rettungsbooten geborgen. Die „Jagersfontein“ (10.083 BRT) war das siebte und letzte Schiff, welches U-107 auf dieser Feindfahrt versenkte. Um 9.13 Uhr von zwei Torpedos getroffen, sank der niederländische Einzelfahrer 500 Seemeilen westlich der Bermudas am 26. Juni erst gegen 15.00 Uhr nach einem Fangschuß. Der Holländer war dem Boot auf dem Heimweg vor die Röhre gelaufen. Alle an Bord befindlichen 220 Passagiere und Besatzungsmitglieder überlebten, da mit einem Radiosender in einem der Rettungsboote der Schweizer Dampfer „St. Cergue“ herangelotet werden konnte. Er rettete die Schiffbrüchigen am 27. Juni 1942. Foto 52 zeigt U-107 mit dem „Kartenspiel“-Emblem am Turm nach dem Einlaufen von einer Feindfahrt in Lorient, möglicherweise nach der 9. Feindfahrt am 25. März 1943, da auf dieser fünf Schiffe versenkt wurden.

Bundesarchiv Koblenz 10111-MW-4386-01 (Foto 52)

The 6th patrol by U-107, a Type IX B boat, took it to the American east coast and the Caribbean. The 82-day patrol, which began at Lorient on 21 April 1942 and ended there on 11 July, was very successful. It was the crew's third patrol under Kptlt. Harald Gelhaus, the boat having been commanded by Korv.Kpt. Günther Hessler on its first three patrols. Hessler, who incidentally had been married to Dönitz's daughter Ursula since 1937, joined the Commander of Submarine's staff. During its sixth patrol U-107 sank 7 ships with a total tonnage of 27,018 GRT. U-107's crew apparently tried to secure a souvenir from each vessel, a piece of wreckage or a life ring bearing its name. Photo 54 shows the forward part of the boat as it sailed into Lorient on 11 July 1942. In addition to four life rings, on which the names of the ships cannot be made out, one can see pieces of planking from the „Suwied“ and the „Jagersfontein“. The „Suwied“, an American steamer (3,249 GRT) was sunk with a single torpedo in the Caribbean at 0119 hours on the night of 8 June 1942. Sailing alone, the vessel sank within three minutes. It was U-107's 4th victim on this patrol. Six members of the crew lost their lives, but 27 were rescued from the lifeboats by the US Coast Guard 19 hours later. The „Jagersfontein“ (10,083 GRT) was the 7th and last ship sunk by U-107 on this patrol. 500 nautical miles west of Bermuda, at 0913 hours on 26 June, U-107 put two torpedoes into Dutch vessel, which was sailing alone. The ship did not go down immediately, finally sinking at about 1500 hours after a finishing shot. The Dutch were on their way home when attacked. All 220 passengers and crew on board survived. A radio transmitter in one of the lifeboats was used to guide the Swiss steamer „St. Cergue“ to the boats, and it picked up the survivors on 27 June 1942. Photo 52 shows U-107 with its „Four Aces“ emblem on the conning tower after returning to Lorient from a patrol. It may have been the 9th patrol, which ended on 25 March 1943, as five ships were sunk on that sortie.

Bundesarchiv Koblenz 10111-MW-4386-01 (Photo 52)

Die Großen und die Kleinen!

Jeder U-Boot Fachmann weiß, daß die Typ X B Minenleger-Boote deutlich größer waren als die normalen VIIer Boote. Doch nur wenige Aufnahmen zeigen die Boote so dicht nebeneinander, daß dieser Unterschied auch wirklich sichtbar wird. Auf dem Foto dieser Doppelseite, welches aus der Sammlung unseres Fachmitarbeiters Walter Storbeck stammt, ist die Größendifferenz allerdings nicht zu übersehen. Es zeigt den Typ X B Minenleger U-119 neben dem Typ VII C Boot U-443, aufgenommen im Sommer 1942 während der Ausbildungsphase. Während U-443 eine Länge von 67,1 m und eine Breite von 6,2 m aufwies, war U-119 mit 89,8 m beinahe 23 m länger und mit 9,2 m ganze 3 m breiter. Der Tiefgang der Boote unterschied sich dagegen mit 4,7 m bzw. 4,8 m kaum. Dafür aber die Menge des

aufnehmbaren Treiböls. Waren es bei U-443 lediglich 113 t, so konnte U-119 als X B Boot mit 368 t über dreimal so viel Treiböl bunkern. Aus Ermangelung an Milchkühen wurden die X B Boote daher auch gerne als Versorger herangezogen. Ihre eigentliche Aufgabe, Minensperren zu legen, spielte deshalb zunehmend eine untergeordnete Rolle, zumal die durchgeführten Minenoperationen aus Sicht des BdU nicht den gewünschten Erfolg brachten. In ihrer Funktion als „Ersatzversorger“ waren die Boote für Dönitz sehr viel wertvoller. Mit ihrem großen Treibölvorrat, war der Aktionsradius der Boote mit über 14.000 Seemeilen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 Knoten enorm. Trotz der Größe der Boote lag die Höchstgeschwindigkeit der X B Boote mit 16,4 Knoten nur 0,6 Knoten unter den

frühen VII Booten. Die VII/42 Boote waren allerdings 2 Knoten schneller. Für Minenoperation konnten die Boote 66 SMA Minen aufnehmen.

U-443 (Oblt.z.S. von Puttkammer) wurde am 23. Februar 1943 während der 3. Feindfahrt vor Algier durch drei britische Zerstörer versenkt, niemand überlebte. U-119 führte nur zwei Operationen durch. Dabei wurde es jeweils sowohl als Minenleger als auch als Versorger eingesetzt. Die 1. Feindfahrt schilderten wir zum Teil in Edition 3 auf den Seiten 30 bis 33. Auf der 2. Feindfahrt wurde das Boot beim Gruppenrückmarsch durch die Biskaya, nach Entschlüsselung des Funkverkehrs durch die Briten, von der 2. Escort Group entdeckt. Die Sloop „HMS Starling“ ortete U-119 mit

Asdic, zwang sie mit einem einzigen Teppich von 10 Wasserbomben zum Auftauchen und überfuhr das im Artilleriefeuer aller Schiffe liegende Boot dann. Dieses qualmte aus dem Turm, aber kein Besatzungsmitglied verließ U-119. Unmittelbar nach Überfahren des Bootes, warf die Sloop nochmals einen Wasserbombenteppich, dem ein weiterer der Sloop „HMS Woodpecker“ folgte. U-119 kehrte nicht an die Oberfläche zurück, das Schicksal des Minenlegers war besiegelt.

Sammlung Storbeck

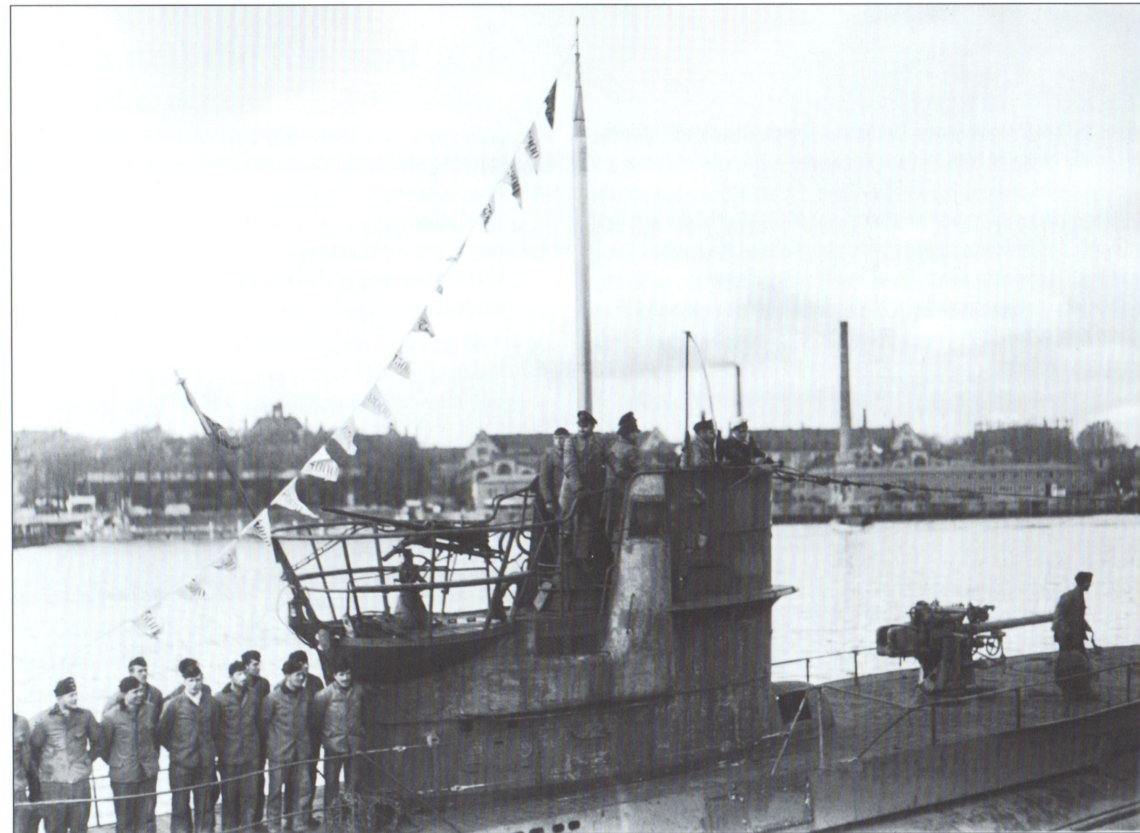
The Big and the Small

Every U-boat enthusiast knows that the Type X B minelayer boat was significantly larger than the standard VII C boat, but few photos show the two types so close together as to illustrate this difference. The size difference cannot be missed, however, in the photo on this double page, which comes from the collection of our contributor Walter Storbeck. It shows the Type X B minelayer U-119 beside the Type VII C boat U-443, photographed in summer 1942 during training. While U-443 had a length of 67.1 m and a width of 6.2 m, at 89.8 m U-119 was almost 23 m longer and at 9.2 m almost 3 m wider. The boats had almost the same draught, however, 4.7 and 4.8 meters respectively. On the other hand, the amount of diesel fuel that could be accommodated differed greatly. While U-443 held just 113 tons, as a Type X B U-119 could take on 368 tons, more than three times as much. Because of a shortage of "milk cows", the X B submarines were often pressed into service as supply boats. Their true role, that of laying minefields, came to be of secondary importance, especially as the mining operations they carried out failed to achieve the desired success in the eyes of the Commander of Submarines. The boats were much more valuable to Dönitz in their role as "stand-in supply ships". The Type X B's great fuel capacity gave it enormous range, more than 14,000 nautical miles at an average speed of 12 knots. In spite of its size, the X B's maximum speed of 16.4 knots was only 0.6 knots less than the early Type VII boats. The VII/42 boats were, however, 2 knots faster. For minelaying operations the X B could carry 66 SMA mines.

U-443 (Oblt.z.S. Puttkammer) was sunk by three British destroyers off Algiers on 23 February 1943 during its 3rd patrol. No one survived. U-119 carried out just two operations, both in the dual role of minelayer and supply ship. Its first operation was described in part in Edition 3 (Pages 30-33). During its second operation, deciphering of radio communications by the British allowed the 2nd Escort Group to hunt down the boat during a group crossing of the Bay of Biscay. The sloop "HMS Starling" located the boat with ASDIC, forced it to surface with several spreads of 10 depth charges, and then rammed the submarine, which was under gunfire from the ships of the group. Smoke poured from the submarine's conning tower, but none of the crew left U-119. After ramming the U-boat, the sloop dropped another pattern of depth charges, followed by another from the sloop "HMS Woodpecker". U-119 never returned to the surface, the minelayer's fate was sealed.

Storbeck Collection





Foto/Photo 55

Schicksal einer Brückenwache

Fate of a Bridge Watch

Auf den deutschen U-Booten ereigneten sich neben den normalen, zu erwartenden Unfällen auch solche, die beinahe unglaublich erscheinen. Zu einem solchen Vorfall kommt es auf der 8. Feindfahrt von U-46. Unter dem Kommando des erst kurz zuvor mit dem Ritterkreuz ausgezeichneten Oblt.z.S. Engelbert Endraß (5.9.1940), läuft das Boot am 23. September 1940 aus Lorient aus. Bis zur Sperrlinie wird U-46 von Räumbooten begleitet und bis zur 100 m Tiefenlinie von U-Jägern. Danach fährt das Boot alleine weiter. Die Fahrt steht unter keinem guten Stern. Als in der Nacht des 26.9. der britische Frachter „Coast Wings“ aufgetaucht torpediert wird, explodiert dieser. Trümmer des Schiffes schlagen dicht neben U-46 auf die Wasseroberfläche auf und Endraß hat Glück, daß sein Boot unbeschädigt bleibt. Am Abend des gleichen Tages torpediert U-46 den Einzelfahrer „Siljan“. Als das Schiff von der Besatzung verlassen wird, geht Endraß dichter an den schwedischen Dampfer heran, um den Namen zu lesen. Plötzlich bemerkt er, daß das Schiff noch 6-8 Knoten Fahrt macht. Endraß kann durch eine Kursänderung zwar einen direkten Zusammenstoß verhindern, hängt aber einige Minuten längsseits mit dem Schweden zusammen. Dann kommt U-46 frei und der Dampfer sinkt. Eine Überprüfung des Bootes ergibt ein klemmendes, vorderes Tiefenruder. Mit diesem Schaden sieht sich Endraß gezwungen den Rückmarsch anzutreten.

Am Morgen des 27. September läuft das Boot bei ruhiger See mit normaler Überwasserfahrt Richtung französische Küste. Es ist genau 6.45 Uhr, als das Boot plötzlich ohne Vorwarnung für die Brückenwachen unterschneidet. Der Wache gelingt es gerade noch, das Turmluk von außen zu schließen und damit die größte Gefahr für das Boot abzuwenden, dann werden die Männer unter Wasser gezogen. Im Boot läßt Endraß sofort die Maschinen stoppen. Wasser dringt durch Dieselzuluftschacht, Abluftschacht und Abgasklappen in das Boot ein. Während im Boot versucht wird alles zu schließen und Druckluft auf die Tauchzellen III und V zu geben, sind zwei Mann der 4köpfigen Brückenwache an der 2 cm Flak auf dem Wintergarten festgeklemmt und drohen zu ertrinken. Einer der Männer ist der Maschinenmaat Harry Eichenrod, der erst im Juni auf U-46 eingestiegen ist. Gemeinsam mit einem Kameraden wird er bis auf 12 m Tiefe gezogen, dann beginnt das Boot wieder zu steigen. Als U-46 mit dem Turm endlich die Oberfläche durchbricht, sind Eichenrod und sein Kamerad völlig

On German U-boats there were the normal incidents to be expected on such vessels, as well as some that seemed almost unbelievable. One such incident occurred during U-46's eighth patrol. Under the command of Oblt.z.S. Engelbert Endraß, recently decorated with the Knight's Cross (5/9/1940), on 23 September 1940 the boat sailed from Lorient. Minesweepers escorted the boat to the minefield line and sub chasers to the 100-meter depth line, then the U-boat continued on its own. The patrol was dogged by misfortune almost from the start. On the night of 26/9 the British freighter "Coast Wings" was torpedoed, whereupon it exploded. Wreckage from the ship struck the water close beside U-46 and Endraß was fortunate that his boat escaped damage. That same evening U-46 torpedoed the lone ship "Siljan". When the crew abandoned their ship Endraß moved in closer to the Swedish ship to read its name. Suddenly he realized that the ship was still moving at 6 to 8 knots. Endraß was able to avoid a direct collision by making a course change, but he remained close alongside the Swede for several minutes. Then U-46 got free and the steamer sank. An inspection of the boat revealed a jammed forward diving plane. With this damage Endraß felt obliged to head for home.

On the morning of 27 September the boat was running normally on the surface in the direction of the French coast. It was precisely 0645 hours when, without warning, the boat suddenly went under. The watch just managed to close the conning tower hatch from outside and avert the greatest danger to the boat, but then the men were pulled under water. Inside the boat Endraß immediately ordered the engines stopped. Water entered the boat through the diesel ventilation shaft, exhaust shaft and exhaust flaps. While inside the boat the crew was trying to close everything and blow compressed air into dive tanks III and V, two members of the four-man bridge watch were clinging to the 20-mm cannon on the Wintergarten platform. One was Maschinenmaat Harry Eichenrod, who had only joined the crew of U-46 in June. He and another man were dragged down to 12 meters before the boat began to rise again. When the conning tower finally broke surface, Eichenrod and his comrade were completely exhausted. As well, Eichenrod had sustained serious back injuries. His fate was still better than that of the two men who came free from the conning tower. When the boat surfaced OBts.Mt. Heinrich Schenk



Foto/Photo 56

Foto 55-57

U-46 am 6. September 1940 bei der Rückkehr von der 7. Feindfahrt nach Lorient (Foto 55). Am Turm sind anlässlich der Ritterkreuzverleihung an Oblt.z.S. Endraß alle Versenkungswimpel gehißt. Zu sehen sind 16 Wimpel. Tatsächlich läßt sich bis dahin aber nur die Versenkung von 12 Schiffen für Endraß bestätigen. Auf dem Wintergarten das 2 cm Geschütz, an dem am 27.9.1940 beim plötzlichen Tauchen des Bootes u.a. Maschinenmaat Harry Eichenrod (Foto 56) festklemmte. Rechts (Foto 57) die Verleihungsurkunde für das Verwundetenabzeichen in Schwarz für die erlittene Verwundung. Bemerkenswert ist, daß es für eine Verwundung ohne Feindeinwirkung verliehen wurde.

erschöpft. Zudem hat Eichenrod schwere Rückenverletzungen erlitten. Damit ist sein Schicksal aber noch besser als jenes der beiden Kameraden, die aus dem Turm freigekommen sind. OBts.Mt. Heinrich Schenk und MtrObGefr. Willi Reh werden zwar beim Auftauchen noch 1-2 Minuten im Kielwasser gesehen, doch nachdem das Boot mit der E-Maschine einen Halbkreis geschlagen hat und die ungefähre Tauchstelle erreicht hat, sind sie verschwunden. Endraß hält im KTB fest, daß er annimmt, auch diese Männer seien zunächst unter Wasser gezogen worden und das sie daher nach dem Freikommen nicht mehr genug Kraft gehabt hätten, ihre Schwimmwesten aufzublasen bzw. sich über Wasser zu halten. U-46 kreuzt noch vier Stunden an der Unfallstelle, aber Reh und Schenk werden nicht mehr gefunden.

Der Maschinenmaat Heinrich Eichenrod kommt nach dem Einlaufen in ein Lazarett und kehrt nach seiner Genesung zwei Monate später nicht zur Besatzung zurück. Er findet stattdessen in Lorient Verwendung bei einem Kommando der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven.

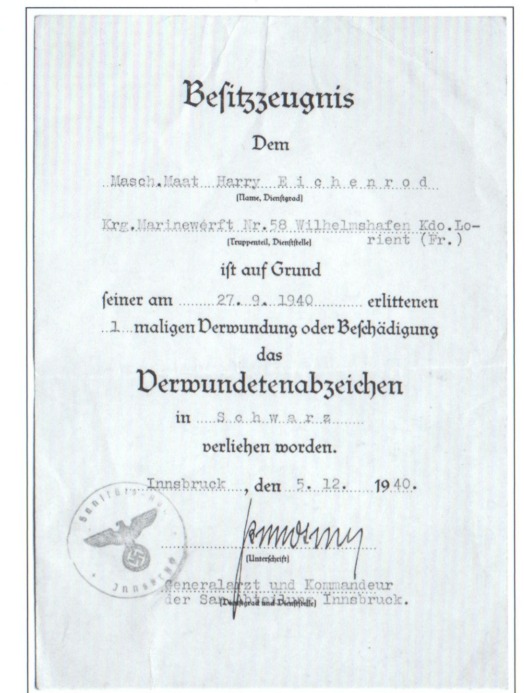
Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart (Foto 55)

Sammlung Gray (Foto 56 + 57)

Foto 58 + 59

Auf Foto 58 ist eine unbekannte Milchkuh bei der Versorgung eines Bootes in wärmeren Gefilden zu sehen. Die Situation sieht sehr entspannt aus, so daß davon auszugehen ist, daß die Aufnahme im ersten Halbjahr 1942 aufgenommen wurde, als die Bedrohung aus der Luft noch nicht so stark war. Beachte die Ablaufrinne für die Versorgungsleitungen am Heck sowie die gut sichtbaren Flutschlitze des Bootes. Ein selten fotografiertes Milchkuh-Emblem zeigt Foto 59. Es ist das „Tintenfisch“-Emblem von U-462. Der Kommandant Oblt.z.S. Vowe wählte dieses Emblem, da eine Milchkuh viele rettende Arme zu bieten hatte. Außerdem führte das Boot das Wappen von Vowes Geburtsstadt Fürstenwalde. Diese Stadt war gleichzeitig Patenstadt des Bootes.

Sammlung Richter (Foto 59)



Foto/Photo 57

Photos 55-57

6 September 1940: U-46 returns to Lorient after its 7th patrol (Photo 55) with all sinking pennants flying from the conning tower to mark the awarding of the Knight's Cross to Oblt.z.S. Endraß. 16 pennants are visible. To date, however, only 12 ships have been confirmed sunk by Endraß. On the Wintergarten AA platform is the 20-mm cannon to which Maschinenmaat Harry Eichenrod clung when the boat suddenly submerged on 27/9/1940 (Photo 56). On the right (Photo 57) is the award document for the Wound Badge in Black, for the injuries he sustained that day. It is noteworthy that it was awarded for wounds not caused by enemy action.

and MtrObGefr. Willi Reh were seen in the wake for 1-2 minutes, but by the time the boat made a half circle and returned to the approximate site where it had gone under, they had disappeared. Endraß wrote in the war diary that he assumed that both men had also been taken under water and after coming free did not have the strength to blow up their life vests or stay above water. U-46 circled the accident site for four hours, but Reh and Schenk were not found.

Maschinenmaat Heinrich Eichenrod entered hospital and after his recovery did not return to the crew. Instead he served with a detachment of the Wilhelmshaven Naval Shipyard in Lorient.

Library of Contemporary History Stuttgart (Photo 55)

Gray Collection (Photos 56 + 57)

Photos 58 + 59

In Photo 58 an unidentified "milk cow" may be seen supplying a boat in warmer regions. The situation looks quite relaxed, so that it may be assumed that the photo was taken in the first half of 1942, when the threat from the air was not so great. Note the supply hose channel on the stern and the flood vents, which are clearly visible. Emblems on "milk cow" supply boats were seldom photographed. Photo 59 shows one such marking, the "Cuttlefish" emblem of U-462. The boat's commander, Oblt.z.S. Vowe, chose this emblem because a "milk cow" had many saving arms to offer. The boat also bore the coat of arms of Fürstenwalde, where Vowe was born. It was also the boat's sponsor city.

Richter Collection (Photo 59)



Foto/Photo 58

Foto/Photo 59

