



Foto 19

Auch diese Aufnahme machte Kriegsberichterstatter Garms. Sie zeigt eine Brückenwache im Gegenlicht, bei schwerer achterlicher See, welche für die Brückenwache bei Unterschätzen der Wellenhöhe besonders gefährlich werden konnte.

der Blendung besonders schwierig zu beobachten war, hatte diese Wache eine Sonnenbrille zu tragen.

Die Wachablösung erfolgte nach 4 bzw. 2 Stunden. Die Ablösung der Posten der Brückenwache erfolgte nacheinander als „Einzelablösung“ im Abstand von 5 Minuten vor einer vollen Stunde. Damit sollte zum einen verhindert werden, daß bei einem Alarmtauchen zu viel Personal auf dem Turm war und zum anderen der neuen Wache Zeit gegeben werden, sich an die Dunkelheit oder Helligkeit zu gewöhnen. Um die Umstellung bei Nacht zu beschleunigen, setzte die neue Wache eine Viertelstunde vor Wachbeginn unter Deck Rotbrillen auf. Der abgelöste Ausguck durfte erst wegstreten, wenn der neue Mann sich an die Umgebung gewöhnt hatte. In der Regel hatte der beste Wachoffizier und die besten Brückenwachen in der gefährlichsten Zeit Dienst. Die Einteilung oblag dem Kommandanten.

Bei schwerer See, wenn immer wieder Brecher den Turm überrollten, wurde die Brückenwache zu einer Aufgabe, die den Männern alles abverlangte. Kamen Wind, Kälte, Regen oder Nebel hinzu, waren die Ausgucke nach dem Wachwechsel oft vollkommen erschöpft. Bei schwerer See mußten auf Befehl des Kommandanten Haltegurte angelegt werden, die das Überbordspülen durch Brecher verhindern sollten. Besondere Gefahr ging hierbei von achterlicher See aus, die oft weniger hoch und stark eingeschätzt wurde, als sie in Wirklichkeit war. Die Haltegurte durften nur auf Befehl des Kommandanten wieder abgelegt werden. Die Turmluke blieb bei schwerer See geschlossen, um den Verschuß nicht durch dauerndes Dichtwerfen zu beschädigen.

Ohne eine funktionierende, gute Brückenwache hatte ein U-Boot weder große Erfolgsaussichten noch eine lange Lebenserwartung.

Photo 19

Another photo by war correspondent Garms. It shows a bridge watch in the back light in a heavy following sea. Such seas could pose a serious threat to the bridge watch if it underestimated the wave heights.

direction. The watch was also forbidden to smoke. In areas where there was no threat from the air, other members of the crew could be allowed onto the bridge to smoke, but never more than two in addition to the bridge watch. There was no smoking on the bridge at night. The bridge watch was expected to be especially alert transiting areas where the aerial threat was great (Bay of Biscay and the North Sea) and in special situations. These included the stopping of ships, use of the deck gun, encounters with other submarines and the interrogation of survivors. In such situations the bridge watch could easily become distracted, resulting in lack of concentration. The danger of a surprise attack rose proportionally in such situations. Because of the blinding effect of the sun, lookouts were required to wear sunglasses when the sun was in their quadrant. The watch was relieved every two or four hours. The lookouts were relieved one at a time at five minute intervals for a full hour. This was intended to prevent too many men from being in the conning tower during a crash dive and to give the new watch time to become accustomed to the darkness or brightness. To accelerate the change at night, 15 minutes before beginning their watch, below deck the new lookouts put on infrared glasses. The lookout being relieved could only leave when the new man had become accustomed to his surroundings. As a rule the best watch officer and bridge lookouts worked the most dangerous periods. Assignment of lookouts was the responsibility of the captain. In heavy seas, with breakers rolling over the conning tower, bridge watch was a task that demanded everything of the men. If wind, cold, rain or fog were added, the men were often completely exhausted when it came time to be relieved. In heavy seas the captain could order the men to put on restraining belts, which were supposed to prevent them from being washed overboard. A following sea was especially dangerous, as its height and power were often underestimated. The restraining belts could only be taken off by order of the captain. The conning tower hatch was kept closed in high seas to avoid damage to the latch. Without an efficient bridge watch, a U-boat had neither great chances of success nor a long life expectancy.

Foto/Photo 19



Foto/Photo 20



U-2519 – das Elektroboot von „Ali“ Cremer

U-2519 – „Ali“ Cremer's Electro-Boat

von Axel Urbanke

Als am 15. November 1944 bei Blohm und Voss das moderne Typ XXI Boot U-2519 in Dienst gestellt wurde, hielt ein Kommandant die Ansprache an die Besatzung, den jeder in der U-Bootwaffe kannte, – Korv.Kpt. „Ali“ Cremer.

1941/42 war er als Kommandant von U-333 bekannt geworden, als er mit dem Boot auf vier Feindfahrten erfolgreich operierte und 7 Schiffe versenkte. Am 5. Juni 1942 hatte er für diese Leistung das Ritterkreuz erhalten. Durch Beschuß der britischen Korvette „HMS Crocus“ war Cremer dann auf der 4. Feindfahrt am 6. Oktober 1942 vor Freetown schwer verwundet worden. Dabei kam er nur durch Glück mit dem Leben davon, denn mit Ausnahme des Kommandantenschülers Oblt.z.S. Pohl fiel die übrige Brückenwache.

Nach einer längeren Lazarettzeit übernahm Cremer im Sommer 1943 wieder U-333 und führte weitere vier Feindfahrten durch. Erfolge konnte er nicht mehr erzielen, aber immerhin brachte er das Boot trotz ständiger Verfolgung jedes Mal sicher in den Hafen zurück. Eine beachtliche Leistung zu einer Zeit, da die alliierten Jagdgruppen fast jedes Boot im Atlantik aufstöberten und versenkten.

When U-2519, a modern Type XXI U-boat, was commissioned at Blohm & Voss on 15 November 1944, the men were addressed by Korv.Kpt. „Ali“ Cremer, a commander known to everyone in the submarine arm. He first gained attention in 1941-42 when, as commander of the U-333, he successfully completed four patrols and sank 7 ships. On 5 June 1942 he was awarded the Knight's Cross for his efforts. On 6 October 1942, during his fourth patrol, Cremer was badly wounded off Freetown when his boat was fired on by the corvette „HMS Crocus“. He was lucky to escape with his life, for the rest of the bridge watch was killed except for trainee commander Oblt.z.S. Pohl.

After a lengthy hospital stay Cremer returned to U-333 in the summer of 1943 and completed four more patrols. Though he was unable to sink any more ships, he always brought his boat home in spite of constant pursuit. This was a significant accomplishment in a time when the Allied hunter groups were locating and sinking almost every boat in the Atlantic.

On 10 July 1944 Cremer banded his boat over to Kpilt. Hans Fiedler, who brought his own crew from U-998. Only a few members of the old crew stayed on board.

Foto 20

Am 15. November 1944 hält der Kommandierende Admiral der U-Boote, Konteradmiral von Friedeburg, in Hamburg anlässlich der Indienstellung von U-2519 eine Ansprache an die Mannschaft. Rechts im Bild Korv.Kpt. Peter-Erich Cremer, der Kommandant des Bootes. Beachte das Emblem am Turm von U-2519. In Erinnerung an Cremers früheres glückhaftes Boot U-333, das als Emblem drei kleine Fische geführt hatte, trug U-2519 ebenfalls ein Emblem mit drei Fischen und der alten Bootnummer „U-333“. Die Fische nahmen auf dem Emblem von oben nach unten an Größe ab.

Sammlung Klages

Photo 20

15 November 1944: Konteradmiral von Friedeburg, Commanding Admiral of Submarines, addresses the crew of U-2519 on the occasion of its commissioning in Hamburg. On the right of the photo is Korv.Kpt. Peter-Erich Cremer, the boat's commander. Note the emblem on U-2519's conning tower. In memory of Cremer's previous lucky boat U-333, whose emblem was three little fish, U-2519 also bore an emblem with three fish and the old boat number „U-333“. The fish in the emblem become smaller from top to bottom.

Klages Collection



Foto/Photo 28

Trotz Rammstoßschadens – Minenlege- und Versorgungsauftrag erfüllt

Rammattacke eines Zerstörers gegen U-119 am 2. März 1943

Mine Laying and Supply Mission Completed despite Ramming Damage

Ramming Attack by a Destroyer on U-119 on 2 March 1943

von Axel Urbanke

Einer der wenigen Minenleger vom Typ X-B war U-119. Das Boot wurde im April 1942 von Kptlt. Alois Zech in Dienst gestellt. Zech war bereits 35 Jahre, hatte aber als vorheriger Flottillenchef der 3. Minensuchflottille große Erfahrung in Hinsicht auf das Räumen und Legen von Minen. Nach Ausbildung in der Ostsee, wurde das Boot zunächst zum defensiven Minenlegen eingesetzt. Dies hieß, daß es deutsche Minenfelder nordwestlich Dänemark verstärkte, die der Royal Navy den Zugang zum Skagerrak verwehren sollten. Im August 1942 führte Zech mit U-119 zwei derartige Unternehmungen nachts dicht unter Land durch. Zweifelsohne hätten diese Minen auch von Überwassereinheiten gelegt werden können, so daß die Operationen mehr als Übungen für U-119 angesehen werden dürfen denn als militärisch erforderliche Unternehmungen.

Nachdem es ein halbes Jahr ruhig um das Boot geworden war, lief es am 6. Februar 1943 von Kiel zu seiner dritten Feindfahrt aus, der ersten im Atlantik. Mit zwei anderen Booten zusammen in Begleitung eines Minensuchers sowie eines später

The U-119 was one of the few Type X B minelayers. The boat was commissioned by Kptlt. Alois Zech in April 1942. Zech was already 35 years old, but as previous commander of the 3rd Minesweeping Flotilla he had extensive experience in the clearing and laying of mines. After training in the Baltic the boat was initially employed in defensive mine laying. This meant bolstering the German minefields northwest of Denmark placed to block the Royal Navy's access to the Skagerrak. In August 1942 Zech carried out two such operations with U-119, at night close to land. These mines could undoubtedly also been placed by surface units, and thus the operations must be viewed more as practice for U-119 than militarily necessary operations.

After a period of inactivity lasting six months, on 6 February 1943 it sailed from Kiel on its third operational sortie, its first into the Atlantic. Accompanied by two other submarines and a minesweeper, with a blockade runner to follow later, U-119 proceeded to Kristiansand, Norway, tying up there on 8 February.

Foto 28

U-119 unmittelbar nach dem Festmachen an der Behelfsbrücke in Bordeaux am 1. April 1943 (siehe auch Foto 52). Die Aufnahme zeigt gut die völlig zerstörte Bugspitze des Bootes, das Ergebnis des Zusammenstoßes mit einem alliierten Zerstörer am 2. März 1943. Beachte die Minenschächte auf dem Vorschiff.

Photo 28

U-119 immediately after tying up at the temporary bridge in Bordeaux on 1 April 1943 (also see Photo 52). The photo shows clearly the completely wrecked bow of the boat, the result of the collision with an Allied destroyer on 2 March 1943. Note the mine shafts on the foreship.