

I

DEUTSCHE

Flugscheiben und U-Boote

ÜBERWACHEN

DIE WELTMEERE



O. Bergmann

Adolf Hitler am 19. April 1945 zu Oberst H.U.Rudel:

Sie haben leicht reden, seit 1943 versuche ich ununterbrochen Frieden zu schließen, aber die Alliierten wollen es nicht, sie fordern von Anfang an bedingungslose Kapitulation. Mein persönliches Schicksal spielt natürlich keine Rolle, aber daß ich bedingungslose Kapitulation für das deutsche Volk nicht annehmen konnte, wird jedem vernünftigen Menschen einleuchten. Auch jetzt schweben noch Verhandlungen, an deren Erfolg ich aber nicht mehr glaube. Darum müssen wir diese Krise auf jeden Fall überstehen, damit entscheidende Waffen uns noch den Sieg bringen können.

Als Antwort auf Rudels Meinung, daß der Krieg zu diesem Zeitpunkt nicht mehr nach beiden Seiten hin, erfolgreich beendet werden könne. Aus dem verbotenen Buch 'Trotzdem', von Oberst Rudel. (1*)

Schon zu Beginn des Polenfeldzuges erklärte der Führer:

Und wenn der Feind ganz Deutschland überschwemmt, dann wird der Krieg vom Ausland fortgesetzt, kapituliert wird nicht. (2*, S.16)

Was soviel bedeutet, daß Vorbereitungen für diesen Ernstfall der Feindbesetzung, schon vor Kriegsbeginn im Gange waren; und das ist heute in Teilbereichen auch nachzuweisen!

Die Absetzung reichsdeutscher U-Boote vor 1945

Im weitaus größten Teil der U-Boot-Literatur des II. Weltkrieges wird der Eindruck vermittelt, es gebe keine entkommenen reichsdeutschen U-Boote über deren Verbleib man auf alliierter Seite, also sogenannten offiziell, nichts wüßte. Auch seitens der Besatzungsmedien wird dies seit 1945 bei jeder passenden Gelegenheit lautstark behauptet. Demnach hätte es keine U-Boote zur Absetzung nach Übersee, in die Südsee, in die Antarktis, nach Südamerika oder in die nordpolaren Gewässer und ebensowenig 'Flucht-U-Boote für Nazi-Größen' gegeben.

Aber Desinformation ist ein bis zur Perfektion gesteigertes Mittel der Politik und wird insbesondere seit 1945 im besetzten, geteilten und entrechteten Deutschland zur Irreführung des Deutschen Volkes eingesetzt, um jedwedes Aufwachen zu verhindern. Das ist innerhalb dieser Gesamtvorgänge nicht nur Deutschland betreffend, national, sondern auch global zu verstehen. Das heißt, diese Reichsdeutschland betreffenden Aktivitäten nach 1945 werden gegenüber der gesamten Weltbevölkerung mehr oder weniger wirkungsvoll verschleiert.

Es hat sehr triftige Gründe, wenn von Seiten der USA und vor allem Englands der überwiegende Teil der reichsdeutschen U-Bootunterlagen seit nunmehr 43 Jahren beschlagnahmt und mit dem Geheimvermerk SECRET versehen, dem rechtmäßigen Besitzer vorenthalten wird. Mit dieser Geheimhaltung wird bezweckt, daß sowohl deutscherseits, als auch weltweit Schlußfolgerungen verhindert werden, die zum Erkennen der wahren Weltlage nach 1945 von größter Bedeutung wären. Wohlgemerkt, die oben genannte Einbehaltung der Akten betrifft nicht die Marineakten allgemein, sondern nur die U-Bootunterlagen.

Das Bundesarchiv in Koblenz, das über 76 km Akten und Buchbestände verfügt, besitzt mehrere hundert Laufmeter allgemeine Marineakten des II.W.K. Selbst weit über 100 lfm der damals noch in den Kinderschuhen steckenden kaiserlichen U-Boote des I.W.K., dagegen nur sehr bescheidene zwei lfm der hiergegen riesig angewachsenen U-Bootwaffe des zweiten Krieges. In dem umfassenden Nachschlagewerk: 'Das Bundesarchiv und seine Bestände', Boldt-Verlag, Boppard a.R., wird diese Einbehaltungsmaßnahme der Alliierten, ganz wie heute üblich im kniefallartigen Stil gegenüber den heutigen Besatzungsherren so formuliert:

Akten und KTB (Kriegstagebücher) aller Kommandobehörden, Stäbe, Flottillen und U-Boote befinden sich noch bei der britischen Admiralität in London, sehr wenige Kriegstage- und Logbücher einzelner Boote bei der Library of Kongress. Im Bundesarchiv liegen bisher nur einige Kopien aus KTB und aus Akten technischen Inhalts vor.

Weil eben allgemeine Marineunterlagen im Bundesarchiv so gut wie vollständig vorhanden sind, kann mit gutem Grund gefolgert werden, daß für diese Langzeitbeschlagnahme, speziell nur der U-Bootakten, ganz besondere Gründe maßgebend waren und wohl auch heute noch sein müssen. Genau diese Gründe wurden in der HUGIN-Schriftenreihe 'Geheime Wunderwaffen' I-III schon näher dargelegt und daher hier als dem Leser bekannt vorausgesetzt, wie zum Beispiel:

Das reichsdeutsche Absetzungsmanöver um 1945 zu überseeischen Stützpunkten; zu einem Großteil mit U-Booten der neuesten Bauart aus den Jahren 1943-45.

Die mit Höchstleistung betriebene Produktion revolutionärer U-Boottypen, beginnend ab 1943 und sich bis 1945 noch steigernd, trotz der zunehmenden Kriegswirren.

Entwicklung neuer Antriebsarten, wie den Walter-Antrieb und den Elektrogravitations-Antrieb, sowie die ab 1943 erfolgreiche Unterbindung der U-Bootortung durch den Feind.

Der nach Prof. Walter benannte Walter-Antrieb wurde schon ab 1933 entwickelt. Das er-

ste Versuchsboot V 80 erreichte schon bei der ersten Probefahrt eine Unterwassergeschwindigkeit von 26 kn, also fast 50 km, und übertraf damit die damals bis 9 kn übliche U-Bootgeschwindigkeit erheblich. Der untere Teil dieser Boote hatte die Form einer stehenden Acht, der Antrieb erfolgte mit Wasserstoffperoxid. Spätere Boote erhielten noch zusätzlich Elektro- und für die Überwasserfahrt Dieselmotoren.

U 792 - U 795 sowie U 1405 - 1407, später bis 1416 hatten Walter-Antrieb, ferner Boote mit 2000er und 4000er Nummern.

Um die Feindspionage und den organisierten Verrat zu überspielen, kann davon ausgegangen werden, daß die damals gemachten offiziellen deutschen Angaben über Tauchtiefen, PS, Knoten, usw. vielfach untertrieben waren. Daher sind auch immer wieder Differenzen festzustellen, zwischen Angaben aus den nicht beschlagnahmten Unterlagen, wie sie der Fachliteratur zu entnehmen sind einerseits und protokollierten Erlebnisberichten einzelner U-Bootmänner, andererseits. Hier ein Beispiel:

In der allgemeinen U-Bootliteratur wird das zur VII C Klasse gehörende U 558 genannt, geführt von Kptlt. Krech, welches am 20.7.1943 vor Nordspanien nordwestlich von Kap Ortegal nach einem Fliegerangriff selbst versenkt wurde.

In dem protokollierten Bericht des Marinesoldaten Franz We... hingegen, siehe Bericht in Geheime Wunderwaffen Bd.I, S.47, ist sein U 558 nicht der VII C Klasse zugehörig, war nicht von Kptlt. Krech, sondern von Kapitän zur See Schermann geführt. Ist nicht bei Ortegal versenkt, sondern nach einem Maschinenschaden vor Island aufgetaucht und befand sich in einem U-Bootverband unter Korv.Kapt.Moehle, welcher nach Mar del Plata, Argentinien, höchstwahrscheinlich zwecks Absetzung, ausgelaufen war.

Aufgrund anderer Berichte wissen wir heute, daß beispielsweise die Nummern versenkter Boote erneut auf die revolutionären neuen Boote übertragen wurden - so muß es auch bei U 558 der Fall gewesen sein - aber sehr wahrscheinlich nur dann, wenn diese neuen Boote mit den erneut benutzten Nummern nicht mehr in den allgemeinen Kriegseinsatz kamen, sondern einer ganz neuen Bestimmung zugeführt wurden.

Das von Franz We... beschriebene Boot hatte 2 Turbinensätze mit je 12 000 PS und erreichte eine damals noch nicht zu findende Leistung von 75 (!)Knoten und hatte einen Walter ähnlichen, aber noch besseren Antrieb. Das von Krech geführte U 558 ging schon im Sommer 1943 verlustig, während Franz We... erklärte: '...noch im Jahre 1943'(was auf das Jahresende hindeutet) übernahmen wir das **n e u e** Boot mit der Nummer U 558.

Ab 1943 wurden die **Elektroboote**, Küstenboottypen Nr.XXII und XXIII, der Hochseetyp XXI, aber auch solche mit noch höheren römischen Ziffern, mit Nachdruck gebaut. Dezember 1944, vor allem Januar und März 1945 erreichte Deutschland die höchsten U-Boot Produktionsziffern der ganzen Kriegsjahre, mit 27 / 37 / 27 Stück pro Monat, trotz der zu jener Zeit katastrophalen Kriegswirren. Großadmiral Dönitz erklärte zu den neuen Elektrobooten:

Durch diese Typen war die Überlegenheit, die die (feindliche) Abwehr dem U-Boot gegenüber seit 1943 gewonnen hatte und die im wesentlichen auf der Überwasserortung mit Hilfe kürzester Wellen beruhte, ausgeschaltet. Das U-Boot blieb - für die Ortung nicht feststellbar - unter Wasser, operierte in schützender Tiefe und griff auch nur aus ihr heraus an. Aus:'Zehn Jahre und zwanzig Tage'; Karl Dönitz.

Die neuen Typen ab 1943 waren größtenteils als U-Boote im eigentlichen Sinne anzusehen, denn sie konnten jetzt weiteste Entfernungen beständig unter Wasser fahren ohne aufzutauchen, erzielten beträchtliche Tauchtiefen und waren, wie gesagt, nicht mehr zu orten; lediglich in ganz flachen Küstengewässern, wo sie auch visuell auszumachen waren. Wo z.B. das Elektroboot U 2538 - höchstwahrscheinlich gleichfalls auf der Absetzungsrouten nach Südamerika - nach Feindbeschuß selbst versenkt werden mußte:

Viele aus Bormanns innerem Kreis hatten den Auftrag erhalten, nach Flensburg zu kommen, von wo aus sie mit einem oder mehreren der drei neugebauten Walter-U-

Boote flüchten sollten. Diesen Teil des Planes hatte man 'Unternehmen Regenbogen' getauft. Die Alternative zu den U-Booten war, sich über die 'grüne Grenze' nach Dänemark zu schleichen und sich dort zu verstecken oder weiter zu gehen, um in Schweden um Asyl zu bitten.

Auch Himmler sammelte seinen Kreis in Flensburg. Aber nur, um auf Walter Schellenbergs Nachricht über Asyl in Schweden zu warten.

....aber irgend etwas klappte nicht für beide Gruppen der leitenden Personen. Der Bormann-Gruppe geschah es, daß die U-Boote entweder nicht kamen, oder daß es sich als unmöglich erwies, durch die schmalen dänischen Gewässer herauszukommen. Mindestens eines der Walter-U-Boote versuchte unmittelbar nach der Kapitulation, durch den Öresund zu dringen. Aber U 2538 (dieses Elektroboot wird hier irrtümlich als Walter-U-Boot bezeichnet; Anm. des Verfassers) wurde beschossen und beschädigt und Kapitän Heinrich Klapdor mußte nach Ätö (eine Insel vor der Flensburger Bucht) fahren, wo alle Passagiere am Abend des 6.Mai an Land gesetzt wurden. (3*, S.30)

Zu diesem Zeitpunkt waren die U-Boote noch verwundbar, durch Beschuß, Wasserbomben usw., was aber - worauf wir noch zu sprechen kommen - Jahre später nicht mehr möglich war. Nun, viele, wie z.B. Reichsleiter Martin Bormann, sind doch noch nach Südamerika gekommen; bei Schwierigkeiten etwas später, teils über Umwege, oder bei einem erneuten Versuch. Denn die Fluchtroute Nord bestand bis 1948, für einige Wenige auch noch länger. Wie ja auch der Römische Weg über Italien und ähnliche andere Absetzungswege über viele Jahre bestanden haben. Die nach 1945 in die Welt gesetzte Geschichte über Bormanns Tod an der Weidenhammer Brücke in Berlin, nach seiner Flucht aus dem Führerbunker, diente wohl nur der anfänglichen Irreführung zwecks besserer Absetzung.

Bezüglich der Absetzung mit U-Booten war die Flensburger Bucht ein geographisch wichtiger Punkt. Hier befand sich der deutsche U-Boothafen Mürwik und unweit der Bucht, eben hinter der deutsch/dänischen Grenze, lag die königliche Sommerresidenz 'Schloß Graasten':

Im Krieg richtete die SS dort ein Lazarett ein. Da die deutschen Armeeinheiten im nördlichen Schleswig-Holstein bis zum Schluß intakt blieben, war Schloß Graasten das letzte Lazarett in deutscher Hand. **Das blieb es noch über den Waffenstillstandstag hinaus.** Dadurch bot es den Flüchtenden des Großdeutschen Reiches noch eine letzte Möglichkeit, sich in Verwundete oder in Krankenträger zu verwandeln. Ende Juni (1945), kurz nachdem Bormann dort eingetroffen war, traten die Dänen auf den Plan und forderten die Deutschen auf, das Schloß unverzüglich zu räumen. (4*, S.295)

Gemäß dem dänischen Buch 'Flugtrute Nord', S.27, war Bormann der Planleger der nördlichen Absetzungsroute. Gehlen und Skorzeny hätten sie organisiert. In 'Geh. Wunderwaffen' Bd.III wurde schon erwähnt, daß die deutschen Nord- und Ostseeküsten, Schleswig-Holstein, Dänemark und das südliche Skandinavien die von deutscher Seite am längsten verteidigten Räume waren, vermutlich um die Absetzung abzusichern. Vor allem aus den Führungskreisen konnten viele erst April/Mai 45, oft unter gefährlichen Umständen, Deutschland bzw. Berlin verlassen. Wenige sind dabei gescheitert, sind in Gefangenschaft geraten oder haben gar den Tod gefunden. Andere sind noch über Jahre nach der Besetzung nachgezogen worden. Dabei darf aber nicht unberücksichtigt bleiben, daß wiederum andere Gruppen schon viele Jahre vor 1945, selbst vor Kriegsbeginn mit dem Aufbau von geheimen Stützpunkten beauftragt waren.

Im gesamten norddeutschen und dänischen Raum war im April/Mai 45, neben den allgemeinen Flüchtlingen, eine starke Anhäufung von absetzungsbereiten Führungskräften festzustellen, die kurzfristig hier und da untergebracht werden mußten. Darüber berichtet auch der Rundbrief Nr.6, Dez.1979 an ehemalige Schülerinnen der 'Kolonialen Frauenschule Rendsburg', kurz Kolo-Schule genannt:

Gleich nach Ostern mußte das Mütterheim im Haus Afrika (das ist eines der Schulgebäude) geräumt werden, die SS hatte die Schule beschlagnahmt! Mit großen Mercedes-Wagen kamen Herren mit ihren Damen als Flüchtlinge aus Berlin, machten aber in keiner Weise den Eindruck wie arme Menschen. Ein Zimmer nach dem anderen mußten wir auch im Haupthaus räumen.

Nach dem 1.Mai und nach einem Luftangriff auf Rendsburg, heißt es weiter:

Wir hocken im Haupthaus im untersten Geschoß auf all unserem Hab und Gut, die Leute von der SS unter uns ... Am nächsten Tag war es um uns herum merkwürdig still und leer. Das verbotene Gebiet um Haus Afrika zeigte sich plötzlich als Lazarett-Gebiet. Die meisten Leutchen waren noch in der Nacht verschwunden. SS-Maiden, die zurückgeblieben waren, trugen Schwesternhelferinnen-Tracht, die Rote-Kreuz-Fahne wehte, männliche Uniformierte trugen Sanitätärbinden am Arm. Der Eßsaal wurde in aller Hast als OP-Saal hergerichtet, alles sah sehr barmherzig aus. Verwundete, von denen bisher keiner etwas gewußt hatte, waren auch da!...

Das Büro im Haupthaus wurde zur Befehlsstelle eines Korvettenkapitäns und Eichenlaubträgers, der die Verteidigung Rendsburgs leiten sollte. Wir hörten Telefongespräche mit, die bestimmt nicht für unsere Ohren bestimmt waren, es schien, als ob alle Fäden in dem kleinen Büro zusammenliefen. Irene Pritzen-Steinhorst.

Demgemäß hatte die SS die Kolo-Schule vorübergehend beschlagnahmt, einen Teil zum Sperrgebiet erklärt und der weitaus größte Teil war zwischen dem 1.u.3.Mai 1945 wieder verschwunden. Der verbliebene Rest verwandelte die Schule nun in ein 'Lazarett', verschwand aber beim Näherrücken der Engländer ebenfalls. Immer der jeweiligen Situation angepaßt, verlief die 'Große Absetzung' so oder ähnlich.

Noch vor der Feindbesetzung schrieb der bekannte deutsche Schriftsteller Ernst Jünger:

Der wirkliche Kern unseres Volkes wird - selbst wenn wir besiegt werden - seine Überzeugung nicht verlassen, daß es der Welt nur gut gehen kann, wenn wir an der Spitze stehen ... Unsere Zeit kommt wieder. Deswegen müssen wir jetzt mit einer **Arbeit anfangen, bei der die kriegerischen Vorbereitungen nur der kleinere Teil sind.** (3*, S.37)

Der zur Fluchthilfe vom argentinischen Staatspräsidenten Peron nach Skandinavien gesandte Carlos R.Pineyro hatte freie Hand, Tausende dieser sogenannten 'Techniker' von Skandinavien nach Argentinien zu senden. Aber abgesehen von den eigentlichen Wissenschaftlern, die über dieses Netz nach Argentinien kamen, waren alle Nazi-Offiziere, die meisten SS-Männer und Luftwaffen-Offiziere, welchen man eine Stellung in der argentinischen Armee versprochen hatte. (3*, S.39)

Auf Irland habe es auch eine NS-Organisation, die 'Gruppe 43', gegeben, die sich um ankommende Nationalsozialisten aus Skandinavien kümmerte und ihnen weiter zur Flucht verhalf. (3*, S.44)

Ein Dänischer SS-Mann, Poul A., habe erzählt, daß Bormann sich nach der Absetzung noch ca. 4 Monate in Kopenhagen aufgehalten habe. Danach sei er nach Schweden gegangen. (3*, S.47)

Ende November 1945 habe die schwed.Polizei in Hälsingborg Wind davon bekommen, daß sich Bormann im Hamilton-Haus in Hälsingborg aufhalte. Er sei dort schon drei Wochen gewesen. Eiligst sei versucht worden ihn woanders unterzubringen. Am 19.1.1946 sei Bormann in Göteborg gesehen worden. Im Dez. 1946 habe man in der schwedischen Zeitung 'Arbetet'(Die Arbeit) lesen können, daß Bormann zusammen mit einem der Leiter der Werwolf-Bewegung, Artur Axmann und dem Gauleiter Ernst Wilhelm Bohle am 13. und 14.April 1946 auf einem Treffen in Malmö (Südschweden) gewesen sei. (3*, S.62)

Bohle wurde später noch gefaßt, und in Nürnberg vor das Tribunal der 'Sieger' gestellt. Reichsleiter Bormann soll auf diesem Treffen in Malmö erklärt haben: '**Wir kommen wieder, aber in einer Form, die die Welt nie vergessen wird !**', gemäß der südamerikanischen Zeitung 'Zig-Zag', Santiago de Chile vom 19.Juni 1947.

Der Widerstand in Dänemark wie auch in den skandinavischen Ländern war in zwei gegenseitig verfeindete Gruppen gespalten, in den internationalen und nationalen Widerstand. Der letztere half den Deutschen auf vielfältige Weise bei der Flucht und Absetzung.

Das in früheren HUGIN-Schriften schon angeschnittene Thema über die Absetzung von Gruppen wie auch einzelner Personen, verlassen wir wieder und kehren zur Absetzung der Boote zurück. Selbstverständlich ist das Eine mit dem Anderen eng verflochten.

Berichte, wie der obige, über U 2538 existieren verständlicher Weise nur über solche Boote, die im Rahmen der Absetzung irgendwo gescheitert waren, denn über die große Zahl der glatt durchgekommenen Boote kann ja gar nichts bekannt geworden sein.

Eine annähernde Vorstellung über im Zuge der Absetzung entwichene Boote erhalten wir aus dem nachfolgenden Quellenmaterial von Bodo Herzog, erschienen im seriösen Militärbuchverlag J.F.Lehmanns, München, 1968. Zu diesem Zeitpunkt, 23 Jahre nach dem sogenannten 'Kriegsende', ist der Verbleib von mehreren Hundert deutschen U-Booten noch nicht bekannt. B.Herzog setzt dafür den Vermerk: 'Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt'!

Bei den bekannten Booten, nennt uns die 31 seitige Tabelle das Datum der Indienststellung, sowie Zeitpunkt, Art und Ort des Bootsverlustes. Ein Kreuz steht für versenkt, ein Kreuz in Klammern für selbstversenkt. Wenn schon über die Boote die uns hier interessieren kein Indienststellungs-, sondern nur ein Abnahmedatum (A) vorliegt, weil sie nicht mehr zum üblichen Kriegseinsatz gelangten, so müßte doch zumindest ihr späterer Verbleib bekannt sein, wie z.B. bei den verschiedenen von den Engländern erbeuteten und in der Operation 'Deadlight' zwischen dem 25.11.1945 und dem 7.1.1946 westlich der Hebriden versenkten U-Booten.

Daher sind einige hundert fehlende U-Boote nur im Rahmen der von uns dargestellten Zusammenhänge verständlich und logisch erklärbar.

Auszugsweise Wiedergabe der U-Boot-Tabelle:

Verbleib der deutschen Uboote

Boot	Indienststellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Verbleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 1405	21.12.44	○	Rex	4./5. 5.45	○	Rex	(+)	Eckernförder Bucht
U 1406	8. 2.45	○	W. Klug	5. 5.45	○	W. Klug	(+)	Cuxhaven nach AD: 2.5.45 - Bergung - 15.9.45 → USA
U 1407	13. 3.45	○	Heitz	5. 5.45	○	Heitz	(+)	Cuxhaven nach AD: 2.5.45 - Bergung → England: U-METEORITE
U 1408	Sta: 44							nicht mehr fertig
U 1409	Sta: 44							nicht mehr fertig
U 2111	A: 15.5.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2112	A: 5.6.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2113	A: 7.6.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2251	A: 15.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2252	A: 17.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2253	A: 19.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2254	A: 20.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2255	A: 21.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2256	A: 22.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2257	A: 28.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2258	A: 2.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2259	A: 3.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2260	A: 3.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2261	A: 4.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2262	A: 4.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2263	A: 5.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2264	A: 7.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2265	A: ?							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2266	A: 5.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2267	A: 7.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2268	A: 8.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2269	A: 9.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2270	A: 10.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2271	A: 9.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2272	A: 10.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

BODO HERZOG
60 JAHRE
DEUTSCHE UBOOTE
1906-1966

MIT 118 UBOOTSKIZZEN
UND 1 KARTE
VON
HELMUT FECHTER
SOWIE 137 FOTOS



J.F. LEHMANNS VERLAG
MÜNCHEN

Boot	Indienst- stellung	Rang	Indienststellungs- Kommandant	Ver- bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 2273	A: 11.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2274	A: 12.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2275	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2276	A: 11.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2277	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2278	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2279	A: 15.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2280	A: 16.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2281	A: 14.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2282	A: 15.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2283	A: 15.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2284	A: 16.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2285	A: 16.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2286	A: 18.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2287	A: 19.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2288	A: 21.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2289	A: 25.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2290	A: 23.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2291	A: 17.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2292	A: 18.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2293	A: 19.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2294	A: 21.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2295	A: 23.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
A = Abnahmedatum								
U 2368	?10. 4.45 ⁴⁾	O	Ufermann	5. 5.45	O	Ufermann	(+)	Geltinger Bucht
U 2369	18. 4.45	O	H. Schulz	5. 5.45	O	H. W. Pahl	(+)	Geltinger Bucht
U 2370	15. 4.45	O	Bornkessel	3. 5.45	O	Bornkessel	(+)	Hamburg-Finkenwerder
U 2371	?24. 4.45 ⁵⁾	O	J. Kühne	3. 5.45	O	J. Kühne	(+)	Hamburg-Finkenwerder
U 2372								fast fertig - Verbleib?
U 2373								fast fertig - Verbleib?
U 2374		O	Waldschmidt					fast fertig - Verbleib?
U 2375 bis U 2377	— fast fertig - Verbleib?							
U 2378 bis U 2400	— im Bau - zum Teil vor der Fertigstellung							
U 2550	Sta: 3.45	O	G. Wolff	11. 3.45			+	Hamburg: Fli
				8. 4.45				
U 2551	4.45	K	Schaar	5. 5.45	K	Schaar	(+)	Flensburg - Solitude
U 2552	20. 4.45	K	J. Rudolph	3. 5.45	K	J. Rudolph		
U 2553 bis U 2564	— fast fertig							
U 2553	Kiellegung: 12.12.44							
U 2554	Kiellegung: 14.12.44							
U 2555	Kiellegung: 20.12.44							
U 2556	Kiellegung: 23.12.44							
U 2557	Kiellegung: 30.12.44							
U 2558	Kiellegung: 1. 2.45							
U 2559	Kiellegung: 4. 2.45							
U 2560	Kiellegung: 12. 2.45							
U 2561	Kiellegung: 15. 2.45							
U 2562	Kiellegung: 24. 2.45							
U 2563	Kiellegung: 28. 2.45							
U 2564	Kiellegung: 29. 3.45							
U 2565 bis U 2608:	Keine Kiellegung							
U 2609 bis U 2631:	Aufträge am 1.12.44 zurückgestellt							
U 2632 bis U 2645:	Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 zurückgestellt							
U 2646 bis U 2762:	Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 annulliert							
U 3050	18. 4.45	O	Reimann	5. 5.45			(+)	Wesermünde
	Sta:							
U 3051	20. 4.45	O	Müller-Koebel	5. 5.45			(+)	Wesermünde
	Kiellegung:							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen
U 3052	22. 1.45							angeliefert
	Kiellegung:							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen
U 3053	21. 1.45							angeliefert
	Kiellegung:							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen
U 3054	27. 1.45							angeliefert
	Kiellegung:							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen
U 3055	25. 1.45							angeliefert
	Kiellegung:							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen
U 3056	7. 2.45							angeliefert

Boot	Indienst- stellung	Rang	Indienststellungs- Kommandant	Ver- bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 3057	Kiellegung: 4. 2.45	O	Neumann					Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3058	Kiellegung: 17. 2.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3059	Kiellegung: 15. 2.45	K	Knecht					Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3060	Kiellegung: 25. 2.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3061	Kiellegung: 24. 2.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3062	Kiellegung: 9. 3.45	O	K. H. Schröter					Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3063	Kiellegung: 7. 3.45							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3064 bis U 3088:	Keine Kiellegung mehr							Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert
U 3089 bis U 3100:	Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 zurückgestellt							
U 3101 bis U 3176:	Aufträge (6.5.44) – Kein Baubeginn							
U 3177 bis U 3295:	Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 zurückgestellt							
U 3296 bis U 3500:	∅							
U 3501	29. 7.44	O	Münster	5. 5.45		(unbesetzt)	(+)	Wesermünde
U 3502	19. 8.44	O	H. Schultz	3. 5.45	O	H. Schultz	(+)	Hamburg
U 3530	23. 3.45	K	Brauel	3. 5.45		(unbesetzt)	(+)	Kiel
U 3531	Sta: 10. 2.45			3. 5.45		In Travemünde	(+)	Kurz vor Fertigstellung nach Wesermünde abgeschleppt
U 3532	Sta: 20. 2.45	O	Niemeyer?	5. 5.45		Bei Brunsbüttel-koog	(+)	Kurz vor Fertigstellung nach Wesermünde abgeschleppt
U 3533	Sta:2.45	O	Jaenicke	3. 5.45		Kiel	(+)	Kurz vor Fertigstellung nach Wesermünde-Kiel abgeschleppt
U 3534	Sta:2.45	O	Wolff					Kurz vor Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3535	Sta:2.45	O	Zenker					Kurz vor Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3536	Sta:2.45	O	Gode				(+)	Kurz nach Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3537	Sta:2.45	O	Korndörfer					Kurz nach Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3538	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3539	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3540	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3541	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3542	Kiellegung: 21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3543 bis U 3571:	Keine Kiellegung							
U 3572 bis U 3574:	Auftrag 6.5.44							
U 3575 bis U 3642:	Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 zurückgestellt							
U 3643 bis U 3684:	Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 zurückgestellt							
U 3685 bis U 3695:	Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 annulliert							
U 4001 bis U 4120	— Unfertig							
U 4501 bis U 4700	— Unfertig bzw. sistiert, falls kein Baubeginn							
U 4711	21. 3.45	O	Endler	4. 5.45	O	Endler	(+)	Kiel (nach Fli)
U 4712	3. 4.45	O	Rohlfing	4. 5.45	K	Fleige	(+)	Kiel (nach Fli)
U 4713	Sta: 19. 4.45			3. 5.45			(+)	Kiel – bis zu 95% fertig
U 4714	Sta: 26. 4.45	O	von Ahlefeld	3. 5.45			(+)	Kiel – bis zu 95% fertig
U 4715 bis U 4718	— Bis zu 95% fertig							
U 4719		O	Waldschmidt					unfertig bzw. sistiert
U 4720 bis U 4891	— unfertig bzw. sistiert							

Boot	Indienst- stellung	Rang	Indienststellungs- Kommandant	Ver- bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 5001 bis U 5033 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt								
U 5034	A:	15.11.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5035	A:	17.11.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5036	A:	18.11.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5037	A:	20.11.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5038 bis U 5100 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt — Teilweise fertig bzw. im Bau								

A = Abnahmedatum

U 5251	A:	10.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5252	A:	3.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5253	A:	11.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5254	A:	18.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5255	A:	13.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5256	A:	21.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5257	A:	15.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5258	A:	15.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5259	A:	17.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5260	A:	19.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5261	A:	20.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5262	A:	22.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5263	A:	24.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5264	A:	25.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5265	A:	31.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5266	A:	31.10.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5267	A:	1.11.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5268	A:	3.11.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5269	A:	3.11.44						Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

A = Abnahmedatum

U 5270 bis U 5350 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt — Teilweise fertig bzw. im Bau

U 5751 bis U 5800 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt — Teilweise fertig bzw. im Bau

U 6201 bis U 6245 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt — Teilweise fertig bzw. im Bau

U 6251 A:
U 6252 A:

A = Abnahmedatum

U 6253 bis U 6300 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt — Teilweise fertig bzw. im Bau?

Um den steigenden Verlusten durch Kriegseinwirkungen entgegen zu wirken und aus anderen wesentlichen Gründen, wurde mit dem 'Neuen U-Boot-Bauprogramm' ab 1943, gleichzeitig mit der Sektionsbauweise begonnen. Die in auseinander gelegenen Betriebsstätten vorgefertigten U-Bootsektionen liefen in den Werften zusammen und konnten nun in Bruchteilen der üblichen Bauzeit zum Endprodukt zusammen gefügt werden. Damit war die Serienproduktion auch im U-Boot Bereich geboren und der Spionage weitgehendst der Überblick entzogen. Auch das Folgende wurde nun möglich:

Vor Jahren rief uns einer unserer Leser an und erklärte: 'Was Sie in Geheime Wunderwaffen dargelegt haben, ist mir ebenfalls seit Jahren bekannt. Es wird Sie noch interessieren, daß ich während der Kriegsjahre U-Bootfahrer war und ab 1944 bis Mai 1945 haben wir pausenlos U-Bootteile in U-Boote verladen müssen!'

Wir haben es somit nicht nur mit einigen Hundert - hochgegriffen vielleicht 1000 - U-Booten zu tun, die den immer näher rückenden Feinden vor Mai 1945 entzogen wurden, sondern auch noch mit nicht zu unterschätzenden Mengen von Einzelteilen und Sektionen, die sehr wahrscheinlich erst in Stützpunkten außerhalb des Großdeutschen Reiches zu betriebsfertigen Booten zusammengefügt und auch dort erst mit einem neuen, revolutionären, elektromagnetischen(?) Antrieb versehen wurden, worauf wir noch zu sprechen kommen.

Aus dem vorgenannten Grund haben wir der Boots-Tabelle auch die Bereiche entnommen, in denen es heißt: 'Sektionen sämtlich bzw. zum Teil in Bremen angeliefert'; oder: 'teilweise fertig bzw. im Bau'; oder: 'bis zu 95% fertig', jedoch die Angabe über Selbstversenkung wie bei U 4713 und U 4714 nicht gemacht werden konnte. Oder wo es heißt: 'fast fertig - Verbleib?', oder ähnliche rätselhafte Fälle. Denn der Verbleib 'fast fertiger' Boote müßte bekannt sein, es sei denn, man hat auch diese noch dem feindlichen Zugriff entziehen können. Das 'Neue U-Boot-Bauprogramm' wurde mit ganz besonderem Nachdruck und höchster Dringlichkeitsstufe durchgezogen, so daß davon ausgegangen werden kann, daß viele Einzelteile und auch Sektionen schon hergestellt oder zusammen gebaut waren, wenn es heißt: Aufträge im Mai 1944 erteilt und im Dez. 1944 zurückgestellt oder annulliert. Zurückgestellt und verladen, um sie nicht mehr in Deutschland, sondern irgendwo außerhalb fertig zu stellen? Gemäß dem obigen Zeugnis unseres Lesers dürfen wir das ins Kalkül ziehen. Die von den Alliierten einbehaltenen U-Boot-Unterlagen würden uns hierüber auch keine Auskunft geben. Dagegen schon eher die seltsamen Vorgänge in allen Weltmeeren nach 1945.

Die Boote 2111-13, 2251-95 sind Kleinst-U-Boote, ebenfalls - soweit sie uns hier interessieren, mit unbekanntem Verbleib - die fünf- und sechstausender Nummern. Für die eigentliche Absetzung zu überseeischen Stützpunkten waren diese völlig ungeeignet und kämen auf den ersten Blick für unsere Zusammenhänge kaum in Betracht, und doch sind es immer wieder Klein- und Kleinst-U-Boote 'unbekannter Nationalität', die seit Jahrzehnten in den dänischen wie skandinavischen Küstengewässern nicht nur gesichtet, sondern auch mit Wasserbomben, allerdings ohne den geringsten Erfolg, bekämpft werden. Diese Kleinboote werden über einen geheimen, regionalen Stützpunkt im Nord- und Ostseebereich verfügen, der uns aber nicht bekannt ist. Ebenfalls nicht auszuschließen ist, daß ein Teil dieser kleinen Boote seinerzeit von den großen ins Schlepptau genommen wurde, um sie danach in anderen Seegebieten ebenfalls regional einsetzen zu können.

Plötzlich, ab 1943, hatte Deutschland extrem hohe U-Bootverluste zu verzeichnen, die zu einem kleinen Teil sehr fragwürdig erscheinen, vor allem bei den als verschollen gemeldeten. Lagen die offiziellen Verlustzahlen im Jahre 1941 und 1942 noch bei 38 bzw. 88 Booten, so schnellten die Verluste 1943 und 1944 beträchtlich in die Höhe mit 245 und 264 Booten. Auch hier von dürften einige Boote - mit Mannschaften selbstverständlich - im Aufgabenbereich des 'Letzten Bataillons', anderweitige Verwendung gefunden haben und die Verlustmeldungen an die Marinendienststelle in der Heimat dienten lediglich nur noch zur Täuschung der Agenten und Verräter in den eigenen Reihen.

29. November 1944

Reise nach Bremen und Oldenburg. Bremen ist zerstört. Aber auf den Werften herrscht unheimlicher Betrieb. U-Boot neben U-Boot liegt auf den Hellingen. Hunderte von Arbeitern turnen auf den Gerüsten herum und stellen allein auf der einen Werft, die wir besuchen, jeden Tag ein U-Boot fertig.

Uns wird eines der neuen radar-sicheren U-Boote gezeigt, wie sie jetzt einzeln bereits am Feind sind, und mit denen Dönitz in Kürze wieder die erste Geleitzugschlacht schlagen will.

Ich verstehe nichts von der Seefahrt und von U-Booten schon überhaupt nichts. Aber dieses Boot macht in seiner Größe und starken Bewaffnung einen furchterregenden Eindruck auf mich. Es kann sich beliebig lange unter Wasser aufhalten, wird uns von den Fachleuten erklärt, und sich hier mit der Geschwindigkeit eines Zerstörers bewegen. Es ist nicht auf den elektrischen Unterwasser-Antrieb angewiesen. (6*, S.181)

Ab Sommer 1943 wurden nach und nach drei - offiziell bekannte - deutsche U-Bootstützpunkte in Ostasien fertiggestellt und bezogen. In Penang, in der Straße von Malakka, in Djakarta und in Surabaya, beide auf Java (Sunda-Inseln) gelegen. Im Juli 1943 wurden die ersten 11 Boote dorthin entsandt. Erstaunlicher Weise kamen nur fünf (!) Boote an und die verschollenen sechs wurden auch später nicht als vom Feind versenkt gemeldet. Weitere 16 Boote gingen Ende 1943 auf die fernöstliche Reise. Wiederum

kamen weniger als die Hälfte in Penang an. (20*)

Ein völlig ungewöhnlicher 'Verlust' für Boote, die nicht vor dem Feind im Kampf standen! Keine Funkzeichen wurden aufgefangen und keine Überlebenden haben sich später offiziell je wieder gemeldet. Daher ist die Vermutung, daß diese bei der Fahrt ums Kap der Guten Hoffnung auftragsgemäß aus dem sogenannten Monsun-Verband auszuscheren hatten, eine neue Order bekamen, nach der sie das nahe gelegene deutsche Hoheitsgebiet Neuschwabenland in der Antarktis anzusteuern hatten, für jeden mit dieser Thematik vertrauten, gar nicht so abwegig. Ein Akt der Verwandlung, durch den sie der deutschen Marine entzogen und dem 'Letzten Bataillon' zugeordnet waren. Das geschah nicht selten mit Mensch und Material.

An dieser Stelle wollen wir folgenden wichtigen Hinweis nicht versäumen:

Nach einem unserer Vorträge im Süddeutschen Raum, im Oktober 1987, stand ein Kapitän der Handelsmarine, der vor 1945 auf Schnellbooten und teils auch auf U-Booten im Einsatz war, auf, und ergänzte unsere Ausführungen über den deutschen Stützpunkt in Neuschwabenland wie folgt:

Etwa Ende 1941 traf ich während meines Dienstes mit den beiden Soldaten Siewert und Wehrend zusammen, die ab dem Zeitpunkt zum Russlandfeldzug beordert wurden. Sie waren beide Teilnehmer der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 (beide erscheinen auch in der offiziellen Teilnehmerliste der Expedition; siehe Auszug der Liste im Anhang). Sie berichteten mir, daß sie auch noch nach Beendigung der Expedition, also im Frühjahr 1939 weiterhin auf dem Expeditionsschiff 'Schwabenland' Dienst machten und ihr Schiff im vierteljährlichen Rhythmus zwischen Neuschwabenland und Heimathafen pausenlos pendelte um Ausrüstungsgegenstände und ganze Bergbaueinrichtungen in die Antarktis zu befördern. Dazu gehörten auch Gleisanlagen und Loren, aber auch eine riesengroße Fräse, um Tunnelsysteme ins Eis bohren zu können. Soweit die Aussage des Kapitän a.D.

Kaum kapitulationsbereit, sondern nach wie vor kampfbereit, waren in Norwegen stationierte deutsche U-Bootmänner noch im April/Mai 1945. Die liberale 'National-Zeitung', Basel, Schweiz berichtete am 4. Mai 1945:

Das Dritte Reich in Auflösung.

Im Falle Hitlers ist vorläufig noch nicht einmal der Tod selbst einwandfrei erwiesen und man wird sich einstweilen mit den Informationen, auf die Präsident Truman sich beruft, auf gut Glück begnügen müssen.

Selten wird ein Leichenfund so weittragende und für die Zukunft wichtige Bedeutung haben, wie die tatsächliche Feststellung der menschlichen Überreste des 'Führers' sie hätte. (Nun, diesen Fund von so weittragender und wichtiger Bedeutung hat es bis zum heutigen Tage nicht gegeben; eingefügt vom Verfasser)

Dönitz selbst dürfte jedoch nicht eine formelle Kapitulation vollziehen, für die ihm die Alliierten kaum noch länger als 48 Stunden Zeit lassen würden, sondern will es den Alliierten überlassen - den Siegeszug durch einseitigen Akt zu verkünden.

Das entscheidende Signal hierfür wird übrigens aus Norwegen erwartet, denn ein Siegestag wird sich nicht feiern lassen, ohne daß zuvor das deutsche Oberkommando in Norwegen die Bereitschaft zur Kampfeinstellung klar erkennen ließ.

Was Norwegen anbetrifft, so ist man weniger gewiß, ob die Deutschen auch dort in nächster Zeit die Waffen strecken werden. Es gilt vielmehr als wahrscheinlich, daß die überwiegend aus FANATIKERN bestehenden Offiziere und Mannschaften der Unterseeboote und Schnellboote in Norwegen entschlossen sind, den Krieg bis zum Äußersten fortzusetzen.

Heute wissen wir: Die Räume im Norden wurden mit besonderem Einsatz und so lange wie möglich verteidigt, um eine möglichst reibungslose Absetzung zu gewährleisten; das gilt auch für Norwegen.

Erst vor wenigen Monaten suchte uns ein ehemaliger deutscher Soldat (Österreicher) auf, der von 1939-45 nur in skandinavischen Ländern im Einsatz war und erklärte etwa sinngemäß:

Im April 1945 wurde ich in Norwegen alleine und gezielt angesprochen. Mir wurde gesagt, ich könne nach Kristiansand gehen, dort ständen U-Boote für die Absetzung be-

reit. Ich lehnte mit der Begründung ab, ich habe mir als Soldat nichts zu Schulden kommen lassen, warum soll ich flüchten, ich gehe in Gefangenschaft. Erst als ich Ihre HUGIN-Schriften gelesen hatte ging mir ein Licht auf, worum es wirklich ging bei der U-Boot-Absetzung. (Aber das konnte zu dem Zeitpunkt, um Verrat auszuschließen, keinem gesagt werden. Interessant ist hierbei auch, daß nur zuverlässig erscheinende Leute angesprochen wurden, die vielleicht zuvor über einen längeren Zeitraum unter Beobachtung gestanden haben; Anmerkung HUGIN.)

Einige wenige Boote haben sich noch Monate später, aus unterschiedlichen Gründen, gestellt und kapituliert, wie z.B. U 530 am 10.7.1945 und U 977 am 17.8., beide in Argentinien, vermutlich im Zuge der Absetzung. Gelegentlich wurden noch deutsche U-Boote einige bis viele Jahre später, teils mit, teils ohne Hoheitszeichen, entweder klar erkannt oder vom Aussehen her, als solche vermutet. Wir berichteten über verschiedene Fälle in unseren anderen diesbezüglichen Schriften.

Im Allgemeinen bediente sich die Berichterstattung über solche Sichtungen oder Vorfälle nach 1945 nunmehr einer anderen Darstellungsweise. Jetzt wurde von 'U-Booten unbekannter Nationalität', von 'Geisterschiffen', von 'Geister-U-Booten' und später von 'USOs' (unidentified submarine Objekts) berichtet. Ähnlich wie nach 1945 die deutschen Flugscheiben oder Feuerkugeln nun UFOs genannt wurden, und der Eindruck vermittelt wurde, sie kämen von anderen Sternen.

Entsprechend dem hier eingefügten 'Heim und Welt'-Bericht (Ausschnitt) etwa aus den Jahren 1956/57, wurde mehrfach auch in anderen Presseberichten die nach 1945 vermuteten oder real gesichteten reichsdeutschen U-Boote als moderne Piraten-U-Boote hingestellt. Aufgrund der nachfolgend geschilderten rechtlichen Lage, muß dem ganz energisch widersprochen werden:

Unmittelbar nach der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 wurde das erforschte und vermessene 600 000 qkm große Gebiet 'Neuschwabenland' genannt und zum deutschen Hoheitsgebiet erklärt. Das geschah noch vor Ausbruch des II. Weltkrieges. Ebenso die Errichtung eines deutschen Stützpunktes, mit der unmittelbar nach der Expedition begonnen wurde. Im Jahre 1945 wurde zwar das deutsche Mutterland - sehr zum Leidwesen aller Deutschen - vom Feind besetzt und steht seither unter jahrzehntelanger Besatzungsgewalt, aber nicht das fast gleich große deutsche Hoheitsgebiet in der Antarktis. Hier, wie auch in seinen vielen anderen Sperrgebieten und Stützpunkten konnte das Reich bisher nicht zur Kapitulation gezwungen werden. Alle nach 1945 unternommenen Versuche der Alliierten, wie die Byrd-'Expedition' 1946/47, sowie spätere amerikanische, englische, sowjetische, ebenfalls als Expeditionen getarnte Kriegsoperationen, gegen Neuschwabenland, blieben erfolglos. Das heißt, man konnte den deutschen Stützpunkt weder zerstören, noch die Deutschen dort zur Aufgabe und Kapitulation zwingen.

Selbst das gegnerische Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe (BRD), mußte in mehreren Grundsatzurteilen z.B. auch am 31.7.1973 - höchst wahrscheinlich unter Berücksichtigung dieser völkerrechtlichen Tatsache - eingestehen, daß das Deutsche Reich 1945 nicht untergegangen ist, sondern rechtlich weiter besteht.

Somit sind die weltweiten reichsdeutschen Operationen nach 1945 - denn nur die Deutsche Wehrmacht hat kapituliert - sei es mit den Flugscheiben (UFOs), mit U-Booten (oder USOs), legale Kriegshandlungen eines rechtlich fortbestehenden Staates und können demnach nicht als illegal oder als Piraterie hingestellt werden. Das Deutsche Reich setzt den II. Weltkrieg von Neuschwabenland aus, genauso nach völkerrechtlichen Gesichtspunkten fort, wie jeder andere der 50 Staaten der alliierten Gegenseite. Durch den Besitz des Hoheitsgebietes Neuschwabenland sind die Kräfte des Reiches auch nicht in der minderen Situation einer simplen Exilregierung.

Wie die Baseler Zeitung schon durchblicken ließ, hat Großadmiral Dönitz 1945 keine formelle Kapitulation des Reiches unterzeichnet, sondern der 'Siegeszug' - der noch gar keiner war - war ein einseitiger Akt der Alliierten.

Erinnern wir uns der Aussage Eisenhowers, der während seiner Präsidentschaftszeit auf die Frage eines Journalisten: 'Exzellenz, was halten Sie eigentlich vom III. Weltkrieg', etwas barsch erwiderte: 'Der II. ist doch noch gar nicht beendet.'

Panik in der Südsee! Fall JOYITA überraschend geklärt

Piraten-U-Boot am Werk

Menschen verschwinden — Fragezeichen im Leben des Kapitäns Miller — Eine Spur: der letzte Funkspruch der ARAKARIMOA — Die Rätsel häuten sich — Phantasiegebilde oder erregende Wirklichkeit? — Unheimliche Beobachtung eines alten Marineoffiziers

Alarmierende Nachrichten dringen aus der fernen Südsee zu uns. Das vielbesungene Tropenparadies steht zur Zeit unter dem Alpdruck panischen Schreckens. Unheimliche Vorfälle im Umkreis der Fidschi-Inseln erregen die Öffentlichkeit, Eingeborene und Weiße zittern. fieberhaft ist die Polizei am Werke und alle Küsten-

stationen und Flugstützpunkte sind in Alarmzustand versetzt. Was ist geschehen? Eine Serie unheimlicher Vorfälle macht von sich reden, bei denen ebenso rätselhafte wie gespenstisch anmutende Dinge geschehen. Unser Bericht führt den Leser in jene Gegend und läßt ihn die erregenden Ereignisse miterleben.

Auszug:

Piratenbande hatte sich die Seegefilde zwischen Inseln und Atolls der Fidschi-Gruppe zum Tummel- und Beuteplatz ausgesucht. Kapitän Williams hatte richtig gesehen, der letzte Funkspruch der verschollenen ARAKARIMOA erhärtete seine Beobachtung: ein U-Boot unbekannter Nationalität war der Freibeuter. Aber nicht nur das, von den weiter südlich gelegenen Tonga-Inseln wurde der Funkspruch eines Küstenschiffes aufgefangen, der eine in diesem neuen Lichte hochinteressante und alarmierende Nachricht enthielt. „In der Lagune eines den Tonga-Inseln vorgelagerten Atolls sichteten wir ein vielleicht 1000 Tonnen großes Kriegsschiff, daß an eine Korvette aus dem letzten Kriege erinnert. Das Schiff führte weder Namen, noch Positionslichter oder sonstige Kennzeichen und beantwortete weder unsere Flaggensignale noch unsere drahtlosen Anrufe.“

Elf Jahre nach Kriegsende

Ein „deutsches oder japanisches Unterseeboot“ glaubte Kapitän Williams ausgemacht zu haben. Das würde bedeuten: elf Jahre nach Kriegsende müßten noch Schiffseinheiten mitsamt ihrer Besatzung unterwegs sein, die sich auf eigene Faust der Kapitulation entzogen hätten. Das klingt überraschend, ja fast unwahrscheinlich, wird aber dennoch von den neuseeländischen und britischen Behörden nun, nach dem Verschwinden dreier Schiffe und nach wiederholter Sichtung geheimnisvoller Kriegsfahrzeuge für durchaus möglich gehalten. Es ist bekannt, daß eine ganze Anzahl von U-Booten bei Kriegsende überfällig war, die später auf die Liste der Vermißten gesetzt werden mußten. Andererseits jedoch scheidet bei solchen Erwägungen mit einiger Gewißheit die Annahme aus, daß es sich bei diesen Piraten um ehemalige deutsche Marineangehörige handelt, denn es ist schwerlich denkbar, daß es einem deutschen U-Boot-Kommandanten gelungen sein soll, seine ganze Besatzung oder einen erheblichen Teil von ihr unter seinem Kommando zu behalten und mit ihnen in einer solchen Ferne von der Heimat ein recht- und gesetzloses Leben zu führen.

„THE STAR“ JOHANNESBURG, FRIDAY, NOVEMBER 24, 1972

AIR SEARCH FOR MYSTERY ‘U BOAT’

Own Correspondent

DURBAN—The mystery submarine sighting off the Natal north coast deepened today with the disclosure by Mr Barry Hawke, of Ballitoville, that the conning tower he saw closely resembled that of the German U boats of World War 2.

Mr Hawke and two other maritime headquarters in Cape Ballitoville residents saw the Town and the search was



Ehemaliges SS-Lazarett im königlichen Sommerschloß in Graasten, Dänemark. (3*, S.80)

Montevideo, 8 (UPI). --Die sogenannten Fliegenden Scheiben sind keine außerirdischen Raumschiffe, sondern Werke von nazistischen Wissenschaftlern, die sich nicht damit abfanden, den II. Weltkrieg verloren zu haben und sich auf eine kommende Eroberung vorbereiten, sagte der Ingenieur Fred Andracht, ein in Uruguay lebender Österreicher.

Seit zwei Jahren lebt er in Uruguay und ist Besitzer eines chemischen Labors. Er war Hochschullehrer in der Schweiz und arbeitete in Argentinien.

In Erklärungen gegenüber der Morgenzeitung 'EL DIARIO' drückte er seine Auffassung zu dieser Frage aus: 'Es ist nicht nur eine Theorie, sondern eine Wahrheit. Im Moment verfüge ich noch nicht über die überzeugenden Beweise welche die Wissenschaft verlangt, damit niemand meinen Standpunkt in Zweifel zieht. Aber ich habe das Problem auf höherer Ebene aufgeworfen, denn es ist offensichtlich, daß die Situation vorbeugende Maßnahmen erfordert und nicht Nachlässigkeit.

Dahinter steckt nicht nur eine Menge Geld, sondern auch Interessengruppen, die sehr viel Macht haben und daran interessiert sind, daß es nicht bekannt wird. Auch muß ich auf meine Sicherheit bedacht sein, weil die Verantwortlichen versuchen werden, um jeden Preis zu verhindern, daß sie bekannt werden.'

Er erinnerte daran, daß Deutschland vor dem II. Weltkrieg in Spanien die neuesten Waffen erprobte und Hitler dieses Land in ein Versuchsfeld verwandelte.

'Noch gibt es viele jener Deutschen, zusammen mit anderen, die sich entschieden haben ihnen zu folgen und die glauben, daß der letzte Krieg nicht beendet sei und daß sie noch die Macht erlangen könnten.'

Er sagte, daß er nicht enthüllen kann, wo sich die Basis befindet, von der aus sie operieren und ließ durchblicken, die argentinischen und nordamerikanischen Militärs könnten auch diese Wahrheit kennen oder einen Teil von ihr oder zumindest doch erahnen.

Zum Schluß sagte Andracht, daß er in Kürze an einer Konferenz mit an der UFO-Frage interessierten Uruguayern teilnehmen wird und versichert, sein Ziel sei es, zu erreichen, daß 'Uruguay das erste Land sei, daß seine Stimme erhebt - im passenden Rahmen - gegen diese Aggression, wenn er erst mal über die Beweise verfügt. --' Deutsche Übersetzung aus: Tageszeitung 'LA RAZON' - Buenos Aires, Argentinien, ca.1977/78.

Das außergewöhnliche an diesem Bericht ist, daß er in einer Tageszeitung erschien. Im besetzten Deutschland wäre das seit 1945 unmöglich, weil die Besatzungsmedien das strikt unterbinden, selbst wenn er von gegnerischer Seite stammt, wie in diesem Fall.

PLATOS VOLADORES CON CRUZ GAMADA

MONTEVIDEO, 8 (UPI). — Los llamados platos voladores no son naves extraterrestres, sino la obra de científicos nazis, que no aceptan haber perdido la Segunda Guerra Mundial y se preparan para una futura conquista, dijo el ingeniero Fred Andracht, austriaco residente en el Uruguay.

Hace 2 años que vive en el Uruguay y es propietario de un laboratorio químico. Fue catedrático en Suiza y trabajó en la Argentina.

En declaraciones al vespertino "El Diario", expresó que su concepción del problema "no es meramente una teoría, sino una verdad. Por el momento no dispongo de las pruebas absolutas que la ciencia exige para que nadie

discuta mi punto de vista, pero he planteado el tema a altas esferas porque evidentemente la situación exige adoptar medidas de previsión y no descuidarse.

"Detrás de esto no solo hay mucho dinero, sino sectores de enorme poder interesados en que no se sepa nada al respecto. Incluso yo debo velar por mi seguridad. Porque los responsables tratarán de evitar ser descubiertos utilizando cualquier medio".

Recorrió que antes de la Segunda Guerra Mundial, Alemania probó en España las armas más adelantadas y Hitler convirtió ese país en un campo de experimentación.

"Aun subsisten muchos de aquellos

alemanes, acompañados de otros que han decidido seguirlos y que creen que no terminó la última guerra y el poder todavía puede conquistarse".

Dijo que no puede revelar dónde se encuentra la base desde la que operan, y sugirió que militares argentinos y norteamericanos podrían también conocer esta verdad, quizás parte de ella, o al menos intuirlo.

Finalmente Andracht dijo que participará próximamente en una mesa redonda con estudiosos uruguayos del problema de los OVNI y afirmó que su meta es lograr que "Uruguay sea el primero que eleve su voz, en el ámbito que corresponde, contra esta agresión, una vez que disponga de las pruebas