

# NEUE SCHRAUBEN FÜR NEUE U-BOOTE 1944/45

## U 291 ALS VERSUCHSBOOT UND DANACH

Hermann Neumeister

Wenn man in heutiger Zeit die Schrauben von U-Booten ansieht und sie mit denen etwa der U-Boote Typ VIIC des Zweiten Weltkrieges vergleicht, dann fällt einem der Unterschied sofort ins Auge. Worum ging es 1944/45? Für die neuen U-Boote sollten Schrauben entwickelt werden, die auch bei hohen Umdrehungszahlen unter Wasser keine oder fast keine Geräusche verursachen. Dazu wurde ein VIIC Boot ausgewählt, dessen Schraubengeräusche zunächst genau untersucht und

auf großer Tiefe hinzu, das nordöstlich von Bornholm vor Christiansö erfolgte. Dort ist die Ostsee etwa 100 m tief. Die Versuche, die Mitte Dezember 1944 angeordnet waren, wurden am 22. Februar 1945 abgebrochen.

Am 15.12.1944 erhielt ich für U 291 den Befehl, zu den Abhorchversuchen nach Bornholm zu fahren. Bis dahin hatte U 291 bei der 21. U-Flottille in Pillau als Schulboot gedient. Wegen der Minenlage verzögerte sich die Abfahrt bis zum 20.12.1944. Am 21.12. kamen wir in Rönne an. U 291 war damit von der 21. U-Flottille zur Abhorchstelle abgeordnet. Wegen Wetter- und

Boot musste einen Bugschutz bekommen und durfte nur hinter einem Eisbrecher nach Stettin fahren. Sobald dort ein Dock frei war, wurde U 291 eingedockt und bekam eine Schraube ausgetauscht.

Ich habe mich gefragt, warum gerade mein Boot für diese Versuche ausgesucht worden war. Eine offizielle Erklärung erhielt ich nicht. Natürlich habe ich mich über diese Sonderaufgabe sehr gefreut. Eine Erklärung für diese Aufgabe könnte in dem Umstand liegen, dass das Boot in der Werft zu Königsberg vom 30.10. bis 13.12.1944 frontklar gemacht worden war und u.a. neben einem Schnorchel und einer 3,7-cm-Flak zwei neue Schrauben bekommen hatte, nämlich zwei Bronzpropeller von Zeise, wohl das Beste, was man seinerzeit bekommen konnte. In der Regel hatten U-Boote Stahlpropeller.

Der Rückweg nach Rönne ging ähnlich vor sich wie die Hinfahrt, immer mit Station in Swinemünde, wo in der Regel auch der Bugschutz zurückbleiben konnte. Vor der Abhorchstation Rasle erfolgten weitere Abhorchversuche und zweimal auch tief getaucht vor Christiansö, nämlich am 21.01.1945 im Bojenfeld und am 22.01.1945 vor Christiansö, am 06.02. und am 08.02. im Bojenfeld und am 09.02.1945 im Bojenfeld und vor Christiansö. Die letzten Versuche vor dem Abbruch erfolgten am 21.02.1945 im Bojenfeld, dabei auch mit Schnorchel.

Am 22.02.1945 kam der Befehl, die Versuche abubrechen. Am 23.02. Fahrt nach Swinemünde und weiter nach Stettin. Die Werft war nicht mehr bereit, mein Boot einzudocken und eine Schraube für meinen Zeisepropeller auszuwechseln. (Die Russen standen 35 km vor Stettin!). So haben wir unseren kostbaren Propeller unter Oberdeck verstaut und einfach mitgenommen.

Wie aber sahen die veränderten Schrauben aus? An die Reihenfolge erinnere ich mich nicht mehr. Es ging jeweils darum, die Flügel zu verändern. Einmal wurden diese erheblich verbreitert, ein andermal wurden unterschiedlich dicke Wülste aufgeschweißt, jeweils in veränderten Formen.

Im Rückblick stellt sich heute die Frage, ob es wohl Archive gibt, in denen noch etwas über diese Versuche zu finden ist.

### In den Wirren des Kriegsendes

Bis Mai 1945 hatte U 291 noch ziemlich abenteuerliche Zeiten zu überstehen. Nach



U291 im Dock zum Wechsel der Schrauben

(Fotos: Autor)

auf Tonband aufgenommen wurden. Diesem Boot wurde dann eine Schraube abgenommen und durch eine veränderte ersetzt. Wieder erfolgte genaues Abhören und nun Vergleichen mit der originalen Schraube, die am Boot verblieben war. Die Untersuchung durch Abhören erfolgte bei der U-Boot-Abhorchstation vor und in Hasle auf dem Westufer der Insel Bornholm. Allen seinerzeit neu in Dienst gestellten U-Booten war diese Station bekannt, weil sie alle während ihrer Einfahrzeit in der Ostsee auch einmal dort abgehört wurden. Das Abhören erfolgte auf einem kleinen Bojenfeld, auf dem die U-Boote auf Sehrohrtiefe im Kreis herumfahren mussten, mit verschiedenen Geschwindigkeiten. Im Falle des Versuchsbootes kam zweimal auch ein Abhören

Minenbedingungen konnten die Versuche nicht so flott beginnen, wie vielleicht erwartet. Jedes Mal, wenn feindliche Flugzeuge über das Seegebiet flogen, waren alle Zwangswege gesperrt, bis die Minensuch darüber gefahren war.

Das erste Abhören war daher erst am 4.01.1945 vor Rasle möglich. Zum Auswechseln einer Schraube mussten wir nun in eine Werft mit Dock fahren. Man hatte mir die Wahl zwischen Danzig und Stettin gelassen. Im Hinblick auf die Kriegslage entschied ich mich für Stettin. Die Fahrt auf Zwangswegen z.T. mit Minensuchgeleit ging zunächst bis in die Nähe von Kolberg und dann in die Swinemünder Bucht. In Swinemünde war immer Station, denn auf dem Stettiner Haff war meterdickes Eis. Das

Abbruch der Schraubenversuche erhielt es den Befehl, zu Restarbeiten nach Hamburg-Finkenwerder in die Werft zu gehen. Als wir mit dem in Stettin noch verladene Propeller nach Swinemünde kamen, hieß es, Weiterfahrt nur im Geleitzug. Ein Dutzend Geleitzüge, die vorbei kamen, lehnten es ab, ein weiteres Schiff mitzunehmen. Schließlich kam ein Geleitzug, dem wir uns anhängen durften, der sich aber auf halbem Weg nach Saßnitz mitten in der Nacht auflöste. So ankerten wir zunächst und fuhren bei Tag am 26. Februar 1945 nach Saßnitz, wo schon einige U-Boote lagen, die wegen der Minenlage nicht weiterfahren durften. Zur Beschäftigung der Besatzung gehörte auch eine Wanderung entlang den Kreidefelsen zum Königstuhl bei Stubbenkammer. Am 3. März wurde der Weg schließlich freigegeben, sodass die Fahrt im Gruppenmarsch mit einem Typ IXc Boot fortgesetzt werden konnte, um sich bei Kap Arkona an verschiedene Geleitzüge anzuhängen. Am nächsten Morgen, 5. März, liefen wir in Kiel ein. Als wir im Tirpitzhafen anlegen wollten, kam Fliegeralarm und der Befehl, sofort in die Förde auslaufen, was nicht ganz einfach und nur sehr langsam möglich war, da der künstliche Nebel so dicht wurde, dass von der Brücke aus weder Bug noch Heck zu sehen waren. Vorn und achtern je ein Mann Ausguck, um zu melden, wenn etwas in den Weg käme. Wir fanden eine Dick-schifftonne, an der wir festmachten und mit der Schiffsglocke Signal gaben. Nachdem dies vorbei war und wir im Hafen angelegt hatten, kam der Befehl, noch am gleichen Tag nach Abgabe des Bugschutzes in der Germania-Werft, in der Nacht durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal (nur teilweise mit einem Lotsen) nach Brunsbüttel und auf der Elbe (mit einem Lotsen) in die Werft in Finkenwerder zu fahren; Ankunft am 6. März nachmittags. Hier traf ich alte Bekannte von der 21. U-Flottille in Pillau.

Die Restarbeiten wurden umgehend aufgenommen und zum Teil im U-Boot-Bunker, zum Teil außerhalb oder in einem Dock durchgeführt. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die letzte der veränderten Schrauben abgenommen und durch die alte ersetzt. Hamburg hatte fast jeden Abend und mehrfach auch bei Tag Fliegeralarm, wobei jeweils Teile der Stadt zerstört wurden. Am 30. März lag das Boot, nachdem die Restarbeiten abgeschlossen waren, zum Einräumen außerhalb des Bunkers. Nachmittags Fliegeralarm mit Bomben auf das Werftgelände.

Die Besatzung schickte ich in einen Luftschutzraum und blieb mit dem LI allein an Bord. Von den Bomben schlug eine nahe am Boot ein. Der LI kam hoch mit der Meldung, das Boot säuft ab. Wir sprangen auf die Pier. Das Boot legte sich

jedoch nur schräg; mit dem LI wieder an Bord. In der Zentrale waren verschiedene Ventile aufgesprungen, der Druckkörper jedoch unbeschädigt. Das Boot wurde zu neuer Reparatur in den Bunker geschleppt. Am 9. März spätnachmittags kam wieder Fliegeralarm, bei dem der U-Boot-Bunker schwer getroffen und die außerordentlich dicke Betondecke durchschlagen wurde. Das Boot wurde an seinen Aufbauten durch herabstürzende Stahlträger beschädigt. Der IWO kam dabei ums Leben. Man hat ihn nie gefunden. Die Werft weigerte sich, die Reparatur aufzunehmen. Als sie jedoch sah, dass die Besatzung von sich aus anfangen zu reparieren, wollte sie diese nicht im Stich lassen. Die Werftarbeiter wurden dann auch dienstverpflichtet. Aus der Personalreserve kam ein neuer IWO. Durch die ständigen Luftangriffe wurden die Arbeiten immer wieder unterbrochen. Am 21. April waren die Restarbeiten weitgehend abgeschlossen.



U291 im Dezember 1944

Das Boot erhielt eine neue 3,7-cm-Flak sowie fünf LUT-Gefechts-torpedos.

Gegen 23.00 Uhr sollte U 291 auslaufen. 22.00 Uhr kam der Proviant für 12 Wochen, der in einer Stunde unter Deck verstaut werden musste.

23 Uhr 30 liefen wir aus, ohne Lotsen, da keiner mehr zu haben war. Den Tag überschossen die Briten vor der Werft in die Elbe im Halbstundentakt. Als wir in einer Taktlücke auf die Elbe wollten, kam eine außerplanmäßige Salve, die kurz vor dem Boot einschlug, ohne Schaden anzurichten. Es war eine an sich helle Nacht, aber Aprilwetter: wiederholt dunkle Wolken, dicke Regen- und Hagelschauer. Der Obersteuermann an der Seekarte meldete jeweils, wenn eine Tonne oder ein anderes Seezeichen kommen musste, die dann auch ganz richtig nahe kamen. Erst bei Brunsbüttel war die Elbe befeuert.

Auf der Unterelbe zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven erhielt die Besatzung von

U 291 vom 23. April bis 1. Mai 1945 noch eine AGRU-Front Ausbildung und wurde für »frontreif« erklärt. Bis 3. Mai blieb U 291 auf dem KW-Kanal zwischen Rendsburg und Brunsbüttel. An diesem Tag kam der Befehl, dass alle U-Boote nach Westen aus dem Kanal laufen und zunächst Cuxhaven ansteuern sollten. Der Befehl »Regenbogen« (d.h. alle Schiffe versenken) erreichte uns erst nach dem Befehl »Regenbogen zurück« (d.h. keine Schiffe versenken). Am 5. Mai trat die Waffenruhe in Kraft. Mit der Kapitulation am 8. Mai 1945 endete der Krieg.

Cuxhaven wurde von einem Regiment Queen's Engineers besetzt.

Diese Soldaten verhielten sich distinguiert und korrekt. Alle Munition und den meisten Proviant mussten wir abliefern. In Absprache mit den anderen U-Boot-Kommandanten gaben wir unsere fünf Torpedos, nach Entfernen der Pistole, durch Ausstoßen auf den Grund der Elbe ab, um der Besatzung die mühselige Arbeit des Ziehens nach Oberdeck zu ersparen.

In der zweiten Hälfte Mai mussten alle in Cuxhaven liegenden Boote nach Wilhelmshaven verlegen, wo sie bis Mitte Juni blieben.

U 291 gehörte zu jenen Booten, die bei der Kapitulation am 8. Mai 1945 in Cuxhaven lagen und von dort, nach Abgabe aller Munition einschließlich der Torpedos und eines großen Teiles des Proviantes, nach etwa zwei Wochen nach Wilhelmshaven verlegten. Dort sammelten sich viele U-Boote, die nach und nach im Juni 1945 in Gruppen zu fünf Booten unter Leitung einer britischen Fregatte oder Korvette um den Norden Schottlands durch die Hebriden nach Stranraer im äußersten Südwesten von Schottland überführt wurden. U 291 gehörte zu den fünf Booten, die von Wilhelmshaven kommend am 28. Juni 1945 in Stranraer einliefen. Bis auf acht Mann musste die gesamte Besatzung von Bord und in Kriegsgefangenschaft, wobei Offiziere sofort vom Rest der Besatzungen getrennt wurden. Die Briten verhielten sich während dieser ganzen Zeit außerordentlich korrekt. Wenn ein deutsches U-Boot den Kommandantenwimpel gesetzt hatte, piffen drei Mann auf der Back der vorbei fahrenden britischen Schiffe »Seite«. Umgekehrt wurde auch von den deutschen U-Booten selbstverständlich »Seite« gepfiffen. Für die Navy war man kein Feind mehr – der Krieg war aus – sondern eben nur der Verlierer eines aus britischer Sicht »sportlichen« Wettkampfes.

Im Dezember 1945 versenkten die Briten diese Boote ca. 400 Seemeilen westlich von Schottland im Atlantik. ↴

Hermann Neumeister ist Oberleutnant zu See a.D. und war vormals zweiter und letzter Kommandant von U 291