

Der Fronteinsatz des Ubootes U 2511 - wirkliche Dichtung?

Hoheisel-Huxmann, Reinhard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hoheisel-Huxmann, R. (2000). Der Fronteinsatz des Ubootes U 2511 - wirkliche Dichtung? *Deutsches Schiffsarchiv*, 23, 347-372. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49601-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DER FRONTEINSATZ DES UBOOTES U 2511 – WIRKLICHE DICHTUNG?

VON REINHARD HOHEISEL-HUXMANN

Heimliche Begegnung

Jeder, der sich auch nur am Rande mit den U-Boot-Operationen des Zweiten Weltkrieges beschäftigt hat, wird irgendwann auf die Geschichte des taktisch gelungenen, aber wegen der aktuellen politischen Lage gegen Kriegsende nur noch blind gefahrenen Anlaufs des Typ-XXI-Bootes U 2511 auf den britischen Kreuzer NORFOLK gestoßen sein.¹

Das Boot des Korvettenkapitäns Adalbert Schnee gehörte zum neuartigen Typ der Elektroboote, die sich aufgrund strömungsgünstiger Bootskörper und hoher Maschinenleistung vor allem dadurch auszeichneten, eine Unterwassergeschwindigkeit von über 16 Knoten entwickeln zu können. Unter anderem dadurch besaßen sie einen wesentlichen taktischen Vorteil gegenüber den älteren U-Bootstypen, was seinerzeit Anlaß zu der Hoffnung gab, die verlorengegangene Initiative auf dem ozeanischen Gefechtsfeld wieder zurückzuerlangen zu können.

Die an verschiedenen Stellen veröffentlichte Überlieferung berichtet im Kern, daß U 2511 kurz vor Kriegsende 1945 aus dem westnorwegischen Bergen auslief, um im westlichen Mittelatlantik Tonnagekrieg zu führen. Doch bereits kurz nach der Ausreise erhielt es wie alle in See stehenden Boote den Befehl, die Kampfhandlungen einzustellen und zurückzukehren.

Wenig später, nunmehr bereits auf dem Rückmarsch, begegnete U 2511 dann einem britischen 10 000 t-Kreuzer, den KKpt. Schnee als eine Einheit der SUFFOLK-Klasse ansprach. Auf ihn fuhr er einen schulmäßigen Angriff, durfte aber die Torpedos trotz der erfolgssicheren Schußunterlagen nicht mehr losmachen. Unbemerkt und unbehelligt setzte U 2511 dann seinen Rückmarsch nach Bergen fort. Dort traf das Boot mit ebendiesem Kreuzer zusammen; während der Vernehmungen an Bord kam der von den Briten mit ungläubiger Skepsis aufgenommene Blindanlauf von U 2511 zur Sprache, der jedoch anhand der Tagebücher dingfest und glaubhaft gemacht werden konnte – so der grob zusammengefaßte Inhalt der Berichte, unwidersprochen und unbezweifelt bis in die jüngste Zeit hinein.

Drei der wesentlichen Quellen sollen hier nochmals an die Hand gegeben werden.

Im Auftrag der britischen Admiralität stellte Fregattenkapitän Günther Hessler unter Benutzung der deutschen Akten eine Gesamtübersicht des U-Boot-Krieges zusammen. Die wesentliche Passage lautet²:

The first Type XXI U-boat to be ready – U.2511 – sailed for Norway on 18th March (...), but on arrival she had to remedy certain mechanical defects and make good some slight damage (...), so that it was 30th April before she was ready to sail on her first operational cruise. (...) On 4th May all boats at sea were ordered to cease hostilities and to return to base. A few hours after receiving this message, U.2511, then to the north of the Faeroes, sighted a British cruiser and her destroyer escort at long range. Closing at high speed and then redu-

cing to silent-running speed, the U-boat attained an attacking position inside the screen, from which she carried out a dummy attack, albeit with six tubes at the ready. After a final look at the target, which was too close to miss, U.2511 went deep.

Ergänzend gehört dazu eine Zeitgrafik (Diagram 28), aus der sich bei proportionaler Auswertung ablesen läßt, daß U 2511 seine Reise sehr früh am 30. April 1945 begann und sehr spät am 6. Mai 1945 beendete.

Im offiziellen britischen Seekriegswerk von St.W.Roskill liest sich die Begebenheit so³:

At 3.14 p.m. on the 4th of May Admiral Dönitz broadcast to all U-boats to cease hostilities and return to base. There were at the time forty-five in the Atlantic (...). Many did not receive the message, and some that did so disregarded it. Only eight, including U.2511, (...) obeyed at once. Her log tells us that on that day she sighted a cruiser to the north of the Faeroes, penetrated the screen undetected, >fired< a dummy shot from her torpedo tubes, and then withdrew.

Erst danach, 1964, äußerte sich auch der seinerzeitige U 2511-Kommandant, Korvettenkapitän Adalbert Schnee, öffentlich zu der Episode; die relevanten Passagen in der Schilderung lauten⁴:

(...) und als es dann soweit war, daß dieses erste Boot vom Typ XXI in Bergen (Norwegen) auslaufen konnte, schrieb man den 30.4.1945 (...). Nachts liefen wir aus dem Fjord von Bergen aus und tauchten bei Erreichen der offenen See, querab vom Leuchtturm Marstein. An derselben Stelle sollten wir auch nach Beendigung des Krieges wenige Tage später erstmalig wieder das Tageslicht erblicken, da die gesamte Hin- und Rückfahrt in den Atlantik getaucht erfolgte, die Batterien im getauchten Zustand aufgeladen wurden und die Funkverbindung zur Befehlsstelle auch unter Wasser sichergestellt war. (...) Wir fuhren weiter in den Atlantik hinaus, bis uns am 4. Mai 1945 der Befehl erreichte, daß die Kampfhandlungen einzustellen seien. Wir traten den Rückmarsch nach Norwegen an (...). Doch dann sollte unsere Fahrt (...) nochmals eine Belebung erfahren, sozusagen eine theoretische Entschädigung für die Arbeit der vergangenen Jahre. Wenige Stunden nach Einstellung der Kampfhandlungen am 4.Mai meldete der Horcher starke Schraubengeräusche aus nördlicher Richtung. Wir gingen auf Sehrohrtiefe, und ich sah im Sehrohr einen englischen Kreuzer der Suffolk-Klasse von mehreren Zerstörern gesichert. (...) Wie beim schulmäßigen Angriff in der Ostsee fuhr ich deshalb weiter (...). Unser Boot untertauchte die Zerstörer-Sicherung und ging dann zwischen Sicherung und Kreuzer wieder auf Sehrohrtiefe. Erst dann ließ ich meinen L.I. und den W.O. durch das Sehrohr blicken und den seltenen Anblick eines feindlichen Kreuzers erleben. Das Boot stand zu diesem Zeitpunkt 600 m seitlich vor dem Kreuzer, einer Schußentfernung, die in jedem Fall zum Erfolg führt. Dann ging es wieder auf Tiefe unter dem Kreuzer hindurch (...). Wir tauchten dann am 5. Mai vor Bergen wieder auf und liefen ein. Im Hafen lag zu unserer Überraschung eben der englische Kreuzer, auf den der Blindangriff gefahren worden war.

Berechtigung zum Zweifel?

1998 erschien nun in der angesehenen Fachzeitschrift »Marineforum« ein Artikel⁵, der diese Überlieferung nicht unbesehen übernimmt, sondern genauer hinterfragt und zu einem im Wortsinne umwerfenden Ergebnis kommt.

Der Autor, Axel Niestlé, ist ein ausgewiesener Historiker des U-Boot-Krieges⁶, der für sich in Anspruch nehmen darf, mit Akribie an der Quelle zu recherchieren, was mit Seitenblick auf viele andere Autoren jedenfalls über jedes Lob erhaben ist; das läßt erwarten, hier solide neue Forschungsergebnisse vorgelegt zu bekommen.

Im Untertitel seines Aufsatzes über die besagte Episode fragte er nun, ob der Fronteinatz von U 2511 »Wahrheit oder Dichtung?« sei. Eine solche Frage, die gewissermaßen Enttüllungen verspricht, läßt einen marinehistorisch interessierten Menschen natürlich aufmerken, ist doch zu hoffen, ein wenig mehr in die Geheimnisse der Geschichte eingeweiht zu werden.

Ein tragender Pfeiler des Aufsatzes sind die zweifellos vorhandenen Unschärfen in der Überlieferung. In dieser Hinsicht werden dem Leser wirkliche Neuigkeiten allerdings nicht vorgestellt. Jeder in der Historie Recherchierende kennt hinlänglich die mißliche Situation, es oft genug mit ungenauen, lückenhaften, widersprüchlichen oder fragwürdigen Informationen zu tun zu haben.

Doch die Erfahrung lehrt, daß die weitaus meisten dieser Fälle nicht, wie es A. Niestlé in seinem Fazit formuliert, auf »willentlicher Schönung« oder »Falschdarstellung« beruhen, sondern vielmehr das unschöne Ergebnis so schlichter Alltäglichkeiten sind wie etwa von Übermittlungs- oder Schreibfehlern, Mißverständnissen, Vergeßlichkeit, Schusseligkeit, Fehlbeurteilungen, der Falschablage von Schriftstücken, von Erinnerungsüberlagerungen, gedanklichen Verhebungen und ähnlich Menschlichem mehr.

Es ist ohne jeden Zweifel zuzugeben, daß die Tatsachen, die die einzelnen Quellen nennen, nicht alle zusammen zutreffen können, weil sie sich entweder direkt widersprechen oder von den technischen, zeitlichen oder operativen Rahmenbedingungen her unmöglich sind. Insofern ist dem Autor durchaus zuzustimmen, daß die Quellenlage für die U 2511/NORFOLK-Episode Raum für Skepsis läßt, vielleicht sogar für die begründete Anfangsvermutung – um nicht Verdacht zu sagen –, etwas bisher nicht für möglich Gehaltenes »enttüllen« zu können.

Aufgabe der Faktenfilterung aus den Quellen ist es daher, differierende Angaben zu werten, zu wichten und anhand der Hintergrunddaten und Umstände einigermaßen logisch und nachvollziehbar einzuordnen. Dabei muß bewußt bleiben, daß eine gewisse Unsicherheitsmarge notwendigerweise und prinzipiell bestehen bleiben wird. Weitere und neuere Erkenntnisse mögen die hier vorgelegten Überlegungen auch wieder relativieren.

In Ungereimtheiten der Quellenlage allerdings Hinweise auf die *grundsätzliche* Nichtglaubwürdigkeit der überliefernden Person(en) sehen zu wollen, wäre sicher grob unbillig. Auch aus dem bedauerlichen heutigen Nichtvorhandensein bzw. der Nichtauffindbarkeit des U 2511-Kriegstagebuchs oder britischer Berichte über Vernehmungen an Bord der NORFOLK läßt sich nichts Konkretes folgern, erst recht nichts Nachteiliges für diejenigen, die die Ereignisse mitgeteilt haben – jedenfalls ist keinesfalls gesagt, daß diese Dokumente auch damals nicht existierten. Spekulationen über deren Schicksal und Verbleib sind müßig.

Doch ist dies nur gewissermaßen die »Unsicherheitsmatrix«, in der die eigentliche Sachfrage behandelt wird: Kann es das Zusammentreffen von U 2511 mit der NORFOLK nun tatsächlich gegeben haben oder nicht?

Auf den Kern verdichtet, lautet A. Niestlés Ergebnis, diese immer wieder kolportierte Begegnung sei ins Reich der Legende zu verweisen, weil sie unter den raumzeitlichen Bedingungen faktisch gar nicht möglich gewesen sei.

Als Ausgangspunkt seien im folgenden die entsprechenden Passagen des Niestlé-Artikels nochmals wiedergegeben (in Klammern die Fundstellen im Aufsatz):

Ein Zusammentreffen [der NORFOLK] mit U 2511 ist (...) nahezu gänzlich ausgeschlossen (21/r.Sp.). Scheint hier noch ein Zweifel mitzuschwingen, so ist dieser wenig später verschwunden: Da die NORFOLK im Zeitraum vom 4. bis 6. Mai 1945 unmöglich den Rückmarschweg von U 2511 gekreuzt haben kann, sei auch das spätere Gespräch Schnees mit den Vernehmern über den Blindanlauf gänzlich unwahrscheinlich (22/l.Sp.). Und zusammenfassend stellt der Autor schließlich personenbezogen fest, daß der Ablauf der Einsatz-

fabrt von U 2511 von den damals unmittelbar Beteiligten in späteren Berichten willentlich geschönt bzw. falsch dargestellt wurde; nur die Motive seien wohl nicht mehr zu klären. Damit hält A. Niestlé seine im Untertitel formulierte Frage Wahrheit oder Dichtung? für beantwortet (22/m.Sp.).

Doch: Ist sie das wirklich?

Im Hintergrund mitschwingend, besagt all dies nichts anderes, als daß zahlreiche Besatzungsmitglieder – Kommandant, Leitender Ingenieur, Wachoffizier und noch einige andere – eine Geschichte erfunden haben, die der Nachwelt die Mär vom gelungenen Blindangriff des Bootes U 2511 auf den Kreuzer NORFOLK »als Bären aufbindet«.

Auch wenn A. Niestlé die Begriffe vermeidet: Seine Formulierungen bedeuten, daß sich Offiziere und zumindest Teile der Mannschaft zu gemeinschaftlicher Lüge und Betrug zusammengefunden haben – und dies ist wohl kaum ein Bagatellvorwurf.

Insofern nimmt es auch nicht wunder, daß sich die noch lebenden Besatzungsangehörigen von U 2511 energisch und mit einer gewissen Empörung gegen diese als dreist empfundenen Darstellungen verwehren, sich klar vor ihren seit längerem verstorbenen Kommandanten stellen und ihm zum Beispiel attestieren, er sei *ein glaubwürdiger, pflichtbewusster und uneigennütziger Offizier* gewesen.⁷

Doch diese Abwehr aus persönlicher Betroffenheit heraus oder auch die verbreitete Ansicht, man dürfe doch nicht »das eigene Nest beschmutzen«, können nicht die inhaltliche Auseinandersetzung mit den Ergebnissen A. Niestlés ersetzen. Denn vom Standpunkt historischer Redlichkeit kann nur gelten: Sind seine Fakten und Folgerungen zwingend, dann hilft auch keine unangenehme persönliche Verletztheit darüber hinweg, sie als korrekt akzeptieren zu müssen.

Keine Frage, in der Geschichte hat es schon die kuriosesten Intrigen, Komplotte und Täuschungen gegeben. Entsprechend weit ist ein Chronist also davon entfernt zu behaupten, daß so etwas völlig ausgeschlossen sei – auch Offiziere mit Ritterkreuz, wie es Korvettenkapitän Adalbert Schnee und sein Leitender Ingenieur Korvettenkapitän (Ing.) Gerhard Suhren erhalten hatten, sind davon nicht grundsätzlich auszunehmen. Gesellschaftlicher und persönlicher Status, Verdienste und äußere Seriosität sind noch keine Belege dafür, daß betrügerisches Verhalten undenkbar sei – Köpenick ist überall, und Top-Spione etwa »leben« geradezu vom Vertrauensvorschuß.

Allerdings: Allein schon die Sorgfaltspflicht gebietet, daß für einen solchen Vorwurf, der die persönliche Integrität bestimmter Personen in Zweifel zieht und sogar zerstört, gute und unabweisbare Gründe vorliegen müssen.

Doch: Ist dies bei der unscharfen Datenlage wirklich so?

Für eine solche Täuschungsaktion ließen sich ganz sicher Motive finden oder konstruieren; etwa könnte der Kommandant von Geltungsdrang beseelt gewesen sein⁸; er könnte (und würde sicherlich verständlicherweise) enttäuscht darüber gewesen sein, nicht mehr »zum Schlagen« gekommen zu sein; oder er war einfach nur stolz auf seine als revolutionierend neu empfundene Waffe, der nunmehr die Bewährung unter seinem Kommando versagt blieb⁹; oder er wollte nach dem verlorenen Krieg dem Gegner gegenüber ganz schlicht auftrumpfen – ein Psychologe könnte wohl sicher noch weitere tiefverwurzelte Wünsche einbringen.

Auf eine unschwer nachvollziehbare Motivkonstellation weist A. Niestlé eingangs seines Aufsatzes hin: Da der neue U-Boot-Typ XXI *eine Revolutionierung im Rahmen der Entwicklungsgeschichte der Unterseeboote* darstellte, andererseits die allgemeinmilitärische Lage *jedoch verhinderte, daß die theoretischen Einsatzüberlegungen für den Uboottyp XXI im Fronteinsatz angewandt und die operativen Erwartungen der deutschen Ubootführung an diesen Uboottyp objektiv bestätigt werden konnten*, bekommt die Begegnung von

U 2511 mit der NORFOLK im Sinne eines praktischen Planspiels ein besonderes Gewicht, sie werde in den Nachkriegsveröffentlichungen gewissermaßen *zum Beweis für die Richtigkeit der damaligen Überlegungen* hochstilisiert (20/l.Sp.).

Daß es einen derartigen »Beweisdruck« gegeben haben dürfte, läßt sich aus dem besonderen Status von U 2511 ableiten: Das Boot war ungewöhnlicherweise mit zwei erfahrenen und hochdekorierten Korvettenkapitänen besetzt, *war direkt dem BdU unterstellt und nahm in der Erprobung und Ausbildung eine bevorzugte Sonderstellung ein* (... Es) *sollte vorrangig alle Phasen der Ausbildung (...) durchlaufen, um als (...) erstes Boot dieses neuen Typs in kürzester Zeit Fronterfahrungen zu gewinnen*. Abgesehen von den von außen herangetragenen Erwartungen, kam als psychologisches Moment auf persönlicher Ebene hinzu, daß selbst die »Kinderkrankheiten« während der Erprobungen *nicht die Begeisterung von Kommandanten und Besatzungen über diese neuen Boote beeinträchtigten*¹⁰, sie offenbar vielmehr an ihre überlegenen Möglichkeiten glaubten und von daher sicher gern den Beweis antreten wollten.

Es gehört mithin wohl nicht allzuviel Kühnheit dazu zu vermuten, daß sich bei dieser Sonderstellung des Bootes ein hoher Erwartungsdruck auf U 2511 konzentrierte, zumal unter einem Kommandanten Schnee, der als Staboffizier jahrelang intensiv an der Entwicklung der neuen Elektroboote beteiligt war.¹¹

Tatsächliche Motive welcher Art auch immer unterstellt, ergibt sich aber die Frage nach der praktischen Inszenierung des Schmierstückes.

Die »Entenproduktion« kann logischerweise erst nach dem Rückkehrbefehl begonnen haben, denn vorher gab es ja schließlich die Hoffnung und Aussicht, tatsächliche Erfolge vorweisen zu können. Man muß sich also vorstellen, daß auf dem in etwa 80 Meter Wassertiefe (angelehnt an S. 20/m.Sp.) nach Hause marschierenden Boot eine Besatzung zusammensitzt und darüber berät, welches Seemannsgarn sie dem staunenden Zuhörer nach dem Einlaufen erzählen will. Oder soll man annehmen, KKpt. Schnee habe den Betrug einfach befohlen? Dann müßte er die Mitwisser alle »vergattert« haben, etwas Konkretes zu bezeugen, das in Tat und Wahrheit nie stattgefunden hatte. Das aber wäre etwas entschieden anderes gewesen, als die Besatzung zu verpflichten, über irgendetwas zu schweigen. Gerade die Unschärfe der überlieferten Daten ist jedoch ein Hinweis darauf, daß es eine Absprache nicht gegeben hat.

Ganz allgemein wäre aber jeder, der eine solche Fabel in die Welt zu setzen beabsichtigte, gut beraten gewesen, den Kreis der Mitwisser eng zu begrenzen oder besser gar keine zu haben, was Schnee als Kommandanten ja leicht möglich gewesen wäre: Niemand hätte an ihm vorbei das Sehrohr benutzen können und er hätte »verkünden« können, was er denn angeblich sehe. Stattdessen erfahren wir aber, daß er eine ganze Reihe identifizierbarer Leute hindurchschauen läßt, um sie an diesem Ereignis teilhaben zu lassen.

Faßt man alle diese Überlegungen zusammen, dann muß man wohl zu dem Schluß kommen, daß es »nahezu gänzlich ausgeschlossen« ist, daß KKpt. Schnee und seine Offiziere und Mannschaften eine Begebenheit erfunden haben, die es nicht in irgendeiner Form tatsächlich gegeben hat.

Doch all diese allgemeinen Betrachtungen tragen wenig zur Klärung bei, ob denn nun die Begegnung von U 2511 und NORFOLK tatsächlich stattgefunden haben kann. Schließlich ist es ja der Kernpunkt und die wesentliche Aussage des Niestlé-Aufsatzes, dies nach den Raum-Zeit-Bedingungen für unmöglich zu erklären.

Um es vorwegzunehmen: Der vorliegende Beitrag kann nicht den Beweis vorlegen, daß das Treffen Realität war, aber es soll im folgenden versucht werden, Tragfähigkeit, Sicherheit und Validität der verschiedenen Argumentationspunkte zu beleuchten und zu testen.

Zu Beginn sei auf ein spezielles Problem hingewiesen, das im Einzelfall möglicherweise

die Überlieferung beeinflusst hat: U 2511 unternahm zwei Versuche, eine neue Phase des Tonnagekrieges zu eröffnen. Beide Male lief es von Bergen aus; beide Male durchquerte es u-jagd-gefährdete Gebiete; beide Male mußte es gezwungenermaßen umkehren; beide Male lief es in Bergen ein. Und hinzu kommen weitere frühere und spätere Bootsbewegungen, auf denen immer dieselben Leute Eindrücke hatten und in die Erinnerung übernahmen.

Dieses »mehrschichtige Ereignispaket« muß im Hintergrund mitgedacht werden, wenn man die zeitgenössischen Schilderungen nicht nur entspannt lesen, sondern auf Fakten auswerten will.

Es ist in keiner Weise auszuschließen, daß dabei die Eindrücke verschiedener Reisen ineinander verwoben wurden, sei es ungewollt durch Überlagerungen in der Erinnerung, sei es aus publizistischen Gründen.¹²

Problempunkt »Auslaufdatum«

Einer der wesentlichen Ansatzpunkte in A. Niestlés Argumentation ist der Zeitpunkt des Auslaufens aus Bergen. Beim bisher (wenn überhaupt) genannten Datum 30.4.1945¹³ haben sich offenbar keinerlei Vorstellungsschwierigkeiten ergeben, daß U 2511 so weit hätte marschieren können, daß es der NORFOLK begegnet sein könnte.

In den – mindestens – 88 Stunden vom 30.4./24:00 Uhr bis zum 4.5./16:00 Uhr (etwa Ausgang des Rückkehrbefehls) hätte U 2511 mit im Mittel 5 Knoten Fahrt rund 440 Seemeilen weit marschiert sein können. Bei der Route nördlich um die Shetlands herum hätte das Boot bereits halbwegs zwischen den Hebriden und Færøern etwa auf 60° Nord westlich der Fair-Island-Passage gestanden. In den Abendstunden des 4.5. umgekehrt, hätte es die in der Karte von A. Niestlé gegebene Kurslinie der NORFOLK in der Morgendämmerung des 6.5. im Westen der Shetlands zwanglos erreichen können. Entsprechend sah sich also auch niemand zu besonderer Skepsis veranlaßt.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß das Boot bei höherer Durchschnittsgeschwindigkeit, früherem Auslaufen bzw. späterem Empfang des Rückkehrbefehls auch leicht über 500 Seemeilen hätte marschieren können – kurioserweise ergäben sich dann echte Zweifel, weil U 2511 die NORFOLK-Kurslinie einfach nicht mehr erreicht hätte, bevor der Kreuzer am Vormittag des 6.5. in Scapa Flow einlief (von operativen Einwänden – der Nähe zu Scapa Flow, Freibleiben von der 200 m-Tiefenlinie u. dgl. – einmal ganz abgesehen).

Bei der Datumsangabe mag allerdings eine Feinheit angemerkt sein. Die Formulierungen bei A. Schnee wie auch G. Hessler (siehe Zitate oben) besagen nur, daß U 2511 am 30.4. zum Auslaufen *bereit* war.¹⁴ Es mag wohl spitzfindig sein, aber rein sprachformal heißt dies nicht, daß U 2511 an diesem Tag auch tatsächlich auslief; aus irgendwelchen Gründen könnte das Boot Bergen auch später verlassen haben, zum Beispiel, weil kein Minengeleit zur Verfügung stand.

An das Datum 30.4.1945 glauben sich Besatzungsangehörige noch heute erinnern zu können, gelegentlich sogar mit Uhrzeitangabe.¹⁵ Ob dies allerdings echte Erinnerungen sind, nach 55 Jahren überhaupt sein können, oder ob es sich um die allenthalben bekannten Adoptionen später erhaltener Mitteilungen, Erzählungen oder schriftlicher Darstellungen handelt, mag als offene Frage bestehen bleiben und hat im folgenden auch keinerlei Relevanz.

Das jahrzehntelang akzeptierte Datum 30.4.1945 kam nun insbesondere durch den Niestlé-Artikel ins Wanken, wobei jedoch darauf hingewiesen sei, daß schon die allererste Veröffentlichung von H. Busch, in der die Episode sieben Jahre danach knapp erwähnt wird, *Anfang Mai*¹⁶ als Ausmarschzeit nennt. Vermutlich aufgrund der sprachlichen Unschärfe knüpften sich daran allerdings keine weiteren Überlegungen.

Während in der ausführlichen und faktenreichen Geschichte des U-Boot-Krieges von C. Blair der 3.5.1945 als Auslaufdatum ohne Quellenhinweis und ohne weitergehende Ableitungen lediglich festgestellt wird¹⁷, setzt sich A. Niestlé jedoch richtigerweise kritisch mit den Konsequenzen dieser Erkenntnis auseinander.

Das zugrundeliegende Dokument, eine Ultra-Mitteilung des britischen Operational Intelligence Centre, zitiert A. Niestlé so: *U 2511 (Schnee) left Bergen at 0230/3 for 1st cruise. Correction to nominal list follows. Otherwise no change* (Endnote 20).

Quellenkritisch kann man dazu bemerken: Die Ultra-Mitteilung ist nicht etwa eine Übersetzung des entschlüsselten deutschen Funkspruchs, sondern die kondensierte interne Weitermeldung an den Ultra-Verteilerkreis. Der Text ist also bereits durch mehrere Hände gegangen, durch die des Dechiffrierpersonals, des Übersetzers, des Auswerters und vielleicht noch anderer Personen. Entsprechend sind Übertragungs- oder Schreibfehler keineswegs ausgeschlossen – zum Beispiel könnte eine unscheinbare Null »auf der Strecke geblieben« sein. Theoretisch – betone: rein theoretisch – könnte es statt *U 2511 left Bergen at 0230/3*, nämlich Mai, womöglich auch geheißen haben: »U 2511 left Bergen at 0230/30«, nämlich April.

Für diesen rein theoretischen Fall würde also die Argumentation und Schlußfolgerung A. Niestlés ohne weiteres zusammenbrechen.

Diese Überlegung, die jedoch durch nichts als die allgemeine Lebensweisheit gestützt wird, daß Fehler nie auszuschließen sind, soll hier lediglich eine relativierende Denkmöglichkeit illustrieren und wird im folgenden keinerlei Rolle spielen – ganz im Gegenteil soll die Basis der Betrachtung das Auslaufdatum 3.5./02:30 Uhr sein, ungeachtet dessen, daß sich ehemalige Besatzungsangehörige exakt an den 30.4. zu erinnern glauben und auch P. Beesly angibt, U 2511 sei am 30.4. ausgelaufen.¹⁸

In diesem Zusammenhang ist auch vorstellbar, daß U 2511 den Bergener Hafen tatsächlich zu dieser Zeit verließ, dann aber vielleicht wegen Taucherproben, dem Abwarten neuer Befehle, einer plötzlichen Wegesperrung durch Vermindung oder etwas anderem in dieser Art noch gut zwei Tage in den Buchten oder Fjorden des Küstenweges verbleiben mußte, bis es dann wirklich ausmarschierte – wohlgemerkt: eine rein fiktive Denkmöglichkeit, um die Diskrepanz zwischen den dezidiert vorgetragenen Erinnerungen und schriftlichen Belegen und dem von A. Niestlé vorgelegten späteren Datum plausibel zu machen, ohne die eine oder andere der Quellen kategorisch für falsch zu erklären.

In dieser Hinsicht ist auch ins Kalkül zu ziehen, daß die Angabe ... *left Bergen* ... nicht unbedingt speziell den Hafen meinte, sondern vielleicht eher den Stützpunktbereich, denn für die deutsche U-Boot-Führung war in erster Linie wichtig zu wissen, ab wann das Boot operierte, und nicht so sehr, ab wann es sich auf Revierfahrt durch die Küstenschären befand. Es könnte also so sein, daß die 11. U-Flottille den Funkspruch absetzte, nachdem das Minengeleit nach der Entlassung von U 2511 am Ausgang des Korsfjords die Erledigung der Geleitaufgabe gemeldet hatte.¹⁹

Im folgenden soll jedoch davon ausgegangen werden, daß mit der Angabe tatsächlich der Hafengebiet von Bergen gemeint gewesen ist. Als Indiz für die Richtigkeit des Datums 3.5. könnte auch die Beifügung in der Ultra-Mitteilung interessant sein: *Correction to nominal list follows*. Dabei scheint es sich um eine laufend aktualisierte Auflistung der Schiffsbewegungen gehandelt zu haben, die anhand der nachrichtendienstlichen Erkenntnisse als »Soll-Liste« die erkannten oder zu erwartenden Dislokationen erfaßte.

Denkbar wäre, daß aufgrund des neuen Funkspruchs eine ältere Liste korrigiert werden mußte, die den 30.4. als Auslaufdatum von U 2511 enthielt – womöglich die faktische Grundlage für das späterhin kolportierte Datum.²⁰ Aber auch dies ist derzeit reine Spekulation und hat für die weiteren Überlegungen keine Bedeutung.

Problempunkt »Ausmarschweg«

Im Grundsatz gibt es für den Weg von deutschen bzw. norwegischen Stützpunkten in den Atlantik sechs Passagen, von denen allerdings im vorliegenden Zusammenhang der Ärmelkanal, der Pentland Firth zwischen Schottland und den Orkneys sowie die Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland entfallen.

Der Ausmarsch zwischen Island und den Færøer-Inseln hindurch hätte angesichts des Auftrages, Tonnagekrieg im westlichen Mittelatlantik zu führen, operationsökonomisch nur unnötig viel Öl und Zeit gekostet²¹ und auch »sicherheitstaktisch« war er nicht erforderlich, obwohl die Durchfahrtsbreite mit 230 Seemeilen in der Wasseroberfläche und 160 Seemeilen in 200 Metern Tiefe deutlich größer ist als die der Shetland-Færøer-Enge.

Vor diesem Hintergrund sind die inhaltsgleichen Angaben bei Hessler und Roskill, U 2511 habe bei der Sichtung des Kreuzers *to the north of the Faeroes* gestanden, nicht als sehr wahrscheinlich zu werten; vielmehr drängt sich die starke Vermutung auf, daß es sich hier um eine ganz schlichte Verwechslung der Færøer mit den Shetlands handelt, wobei der ursprüngliche Irrtum bei Hessler lag und Roskill den Fehler unbesehen übernahm – »to the north of the Shetlands« ergibt hingegen zwanglos ein stimmiges Bild.²²

Ein in jeder Hinsicht sinnvoller Ausmarschweg war derjenige durch die Shetland-Færøer-Passage. An der Wasseroberfläche ist sie 150 Seemeilen breit und die Durchfahrtsbreite auf der Ebene der 200 m-Tiefenlinie beträgt auch immerhin noch 60 Seemeilen. Gegenüber dem Großkreisweg durch die südlichere Shetland-Orkney-Passage beträgt der Umweg lediglich rund 50 Seemeilen, was acht bis zehn Stunden Unterwasserfahrt bedeutet oder rund 1,4 Prozent bei einem Marschweg von etwa 3600 Seemeilen bis in die Karibik ausgemacht hätte.

Wie A. Niestlé mitteilt (21/m.Sp.), hat KKpt. Schnee nach der seinerzeitigen Aussage der Besatzung bei beiden Auslaufversuchen diese Passage benutzt²³, und angesichts der operativen und taktischen Sinnfälligkeit ist daran auch nicht ernsthaft zu zweifeln.

Demgegenüber birgt die Enge zwischen den Shetland- und Orkney-Inseln, nach der mittig gelegenen Insel auch Fair-Island-Passage genannt, eine Reihe ernstzunehmender Gefahren für ein U-Boot. In der Wasseroberfläche ist die Passage zweigeteilt mit einer Breite von 23 Seemeilen (Orkneys > Fair Isle) bzw. 19 Seemeilen (Fair Isle > Shetlands). In der Tiefe ist der Durchmarschquerschnitt durch den Sockel der Fair Isle natürlicherweise noch weiter eingeeengt, und die Satteltiefe erreicht nicht einmal die 100 m-Tiefenlinie, weit weniger also, als U 2511 tauchen konnte.²⁴

Zum Aufladen der Akkumulatoren wäre es überdies irgendwann notwendig gewesen, für mehrere Stunden nicht nur oberflächennah, sondern mit dem verräterischem Schaumstreifen des Schnorchels gewissermaßen in Sichtweite der Orkneys zu marschieren und damit ein noch größeres Risiko auf sich zu nehmen.

Bei all dem ist zu bedenken, daß diese Passage unmittelbar vor dem britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow gewissermaßen der »Vorgarten der Löwenhöhle« war und daher wohl bestens überwacht gewesen sein dürfte.

Vor diesem Hintergrund ist es äußerst unwahrscheinlich, daß ein erfahrener U-Boot-Kommandant wie Schnee sich der völlig überflüssigen Gefahr des Entdeckt- und Gejagtwerdens in Gewässern ausgesetzt hat, die ihm schwere taktische Handicaps auferlegten.

Die Benutzung der Shetland-Orkney-Passage wäre umso weniger sinnvoll gewesen, als sein Auftrag ja nicht war, die Kampftauglichkeit des Typs XXI gegen Kriegsschiffe und Bewacher zu erproben oder auch nur die Fluchtfähigkeit zu testen, sondern vielmehr Tonnagekrieg zu führen, und das möglichst ohne Konfrontation mit Waffenträgern bzw. sie nicht nutzlos herbeizuführen.

Der einzige Hinweis in den von A. Niestlé herangezogenen Quellen, daß diese Passage benutzt worden sein könnte, ist die Ortsangabe bei W. Franks, U 2511 habe *westlich der Fair Island-Passage im Atlantik* gestanden²⁵, als es den Rückmarschbefehl aufnahm.

Als erklärende Hypothese wäre folgendes vorstellbar: Nach C. Blair lief U 2511 am 18.4. aus Bergen aus, *but diesel-engine defects forced her to return on April 21.*²⁶ Deutet man dies so, daß das Boot an diesem Tag umkehren mußte, und nicht so, daß es zu diesem Zeitpunkt wieder in Bergen einlief, dann kann es in dieser Zeitspanne fraglos nördlich um die Shetlands herum bis auf die Höhe der Fair-Island-Passage marschiert sein, und das sogar außerhalb der 200 m-Tiefenlinie (Rechnung näherungsweise: dreimal 24 Stunden mit im Mittel 5,5 Knoten entsprächen einem Marschweg von rund 400 Seemeilen; siehe auch oben im Zusammenhang mit dem Auslaufdatum 30.4.). Insofern könnte Franks Angabe also durchaus einen realen Kern enthalten, da er diese Fahrt miterlebte.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß es kaum einen Zweifel geben kann, daß U 2511 die Shetland-Færøer-Passage benutzt hat – selbst die textlichen Einlassungen A. Niestlés gehen davon aus.

Vor diesem Hintergrund bleibt dem Leser seines Aufsatzes nun allerdings unergründlich, warum er gegen die eigene Argumentation und gegen jede operative und taktische Sinnfälligkeit in seiner Karte dennoch die Route durch die gefährliche südliche Shetland-Orkney-Passage legt. (Sein »wahrscheinlicher Kurs von U 2511« ist vergleichshalber in die zu diesem Aufsatz gehörige Karte mit aufgenommen).

Auch sind seine Erläuterungen für diese Wegewahl nicht recht nachvollziehbar, weil in sich nicht konsistent.

- So etwa sei der südliche Auslaufweg über den Korsfjord ein Indiz dafür, daß U 2511 die nördliche Route durch die Shetland-Færøer-Enge (21/m.Sp.) genommen habe. Diese Wegewahl hätte aber im Gegenteil gerade nahegelegt, von Bergen aus den nördlichen Auslaufweg durch den Hjeltefjord zu nehmen.²⁷
- Auch der Hinweis, der Weg durch die Shetland-Færøer-Enge, also nördlich um die Shetlands herum, sei die kürzeste Verbindung von Bergen in den Atlantik gewesen (Endnote 14), ist ad hoc nicht verständlich, denn geographisch ist sie dies nicht; vielmehr verläuft der Großkreis in den Atlantik durch die Shetland-Orkney-Enge. Gemeint sein kann nur, daß die Shetland-Færøer-Enge der kürzeste operativ vertretbare Weg war, weil die südlichere Passage wegen ihrer Nähe zu den britischen Flugplätzen deutlich gefährlicher war.
- Bezogen auf die bereits oben angeführte Angabe W. Franks, das Boot habe bei der Umkehr westlich der Fair-Island-Passage gestanden, erläutert A. Niestlé (Endnote 14): *Gemeint ist hierbei wohl die Shetland-Færøer-Enge, der die kleine Fair-Isle etwas östlich vorgelagert liegt.* Ein kurzer Blick auch auf seine eigene Karte macht jedoch deutlich, daß es sich bei dieser Aussage nur um eine räumliche Verhebung handeln kann, denn die Fair Isle liegt in der Shetland-Orkney-Enge.

Bei dieser hier illustrierten Widersprüchlichkeit in den Quellen, aber auch bei A. Niestlé selbst, drängt sich der Eindruck auf, daß der eine oder andere Autor Ortsangaben gemacht hat, ohne die tatsächliche geographische Lage zu überprüfen.²⁸ Auch mag es sein, daß es schlichte Verwechslungen der Inselgruppen der Shetlands und der Færøer gegeben hat (eine gewisse Ähnlichkeit im Kartenbild ist ihnen ja nicht abzusprechen), und schließlich ist nicht auszuschließen, daß dieser oder jener vielleicht auch einer phonetischen Ähnlichkeit aufgesessen ist: Færøer/Færøer bzw. Fair Isle hören sich so verschieden nicht an, auch wenn rund 350 Kilometer Luftlinie dazwischen liegen.

Problempunkt »Angriffszeit«

Dieser Komplex besteht aus drei kaskadenartig gekoppelten Teilfragen: Der Zeitpunkt (A) des Funkspruch-Eingangs auf U 2511 setzt die untere Grenze für den Zeitpunkt (B) der Umkehr, von dem wiederum der Zeitpunkt (C) für die Begegnung von U 2511 mit der NORFOLK abhängt.

Losgelöst von den operativen Vorgängen auf U 2511 ist zunächst die Ausgangzeit des Funkspruchs der U-Boot-Führung festzuhalten. Am Vormittag des 4.5.1945 fand in Mürwik eine Besprechung statt, bei der Generaladmiral von Friedeburg fünf Personen der Reichsregierung, in erster Linie jedoch Großadmiral Dönitz, über seine Verhandlungen mit dem britischen Feldmarschall Montgomery berichtete. Als Ergebnis (...) *erläßt Großadmiral ohne Feinddruck Befehl, U-Boot-Krieg einzustellen (...)*, protokolliert Dönitz' Adjutant W. Lüdde-Neurath.²⁹

Der entsprechende Funkspruch, der den in See stehenden U-Booten befiehlt, die Kampfhandlungen einzustellen und in die Stützpunkte zurückzukehren, wird am 4.5.1945 um 16:14 Uhr erstmals ausgestrahlt und danach zu den Programmzeiten auf allen notwendigen Wellen wiederholt (A. Niestlé, 21/l.Sp.).³⁰

Bisher ist es nicht gelungen, in der Literatur den Sendetext in Erfahrung zu bringen; zu vermuten ist allerdings, daß auch ein konkreter Zeitpunkt für die Einstellung der Feindseligkeiten genannt wurde. Da man sich in den Verhandlungen mit Montgomery auf den 5.5.1945, 08:00 Uhr³¹, verständigte, ist dieser Zeitpunkt sinnvollerweise auch für den Befehl an die U-Boote zu unterstellen.³²

Wie A. Niestlé (21/l.+m.Sp.) plausibel ausführt, dürfte U 2511 den Rückkehr-Befehl erst in der Nacht vom 4. auf den 5. Mai aufgenommen haben, weil Schnee das Boot sicher in der dunkelsten Phase an die Oberfläche brachte, um in Schnorchelfahrt die Akkumulatoren wieder aufzuladen. Dies läßt C. Bekkers Angabe recht glaubhaft erscheinen, der Funkspruch sei am 5. Mai, 03:00 Uhr auf U 2511 eingegangen³³, weiter unterstützt durch die Mitteilung A. Niestlés (Endnote 24), daß das im Ärmelkanal operierende Boot U 249 den Funkspruch am 5.5. um 01:28 Uhr aufgenommen habe.

Bei dieser Argumentation, die sich auf plausible und nachvollziehbare Annahmen stützt, sind alle die Angaben hinfällig, die vom 4.5. als dem Datum des Funkspruch-Eingangs auf U 2511 oder gar als dem des Blindanlaufs ausgehen. Das gilt selbst für die Mitteilung des Kronzeugen Schnee, der davon spricht, daß ihn der Befehl am 4. Mai erreichte (siehe Zitat oben). Spitzfindig könnte man natürlich anmerken, daß ein Eingang um 23:59 Uhr auch noch am 4.5. gewesen wäre, aber es erscheint auch – vielleicht sogar eher – nachvollziehbar, daß Schnee sich ein Funkspruch eingeprägt hat, der vom 4. Mai 1945 *datierte*, und nicht so sehr die Zeit seines Eingangs – zumal in einem getauchten Boot, in dem bei dauernder Kunstbeleuchtung die Uhrzeiten ohnehin wohl nur einen Wert für die Wacheinteilung und die Essenausgabe hatten.

Da dieses wichtige Funktelegramm sicherlich ein Offiziersfunkspruch mit mehrfacher Überschlüsselung war, wird man annehmen dürfen, daß die Entschlüsselung eine längere Zeit in Anspruch genommen hat, zumal es ein »long signal«³⁴ war. Vielleicht also war es wirklich so, daß der Funkspruch noch vor Mitternacht am 4.5. von U 2511 empfangen wurde, wie Schnee angibt, aber entschlüsselt erst um 3 Uhr am 5.5. vorlag, wie Bekker mitteilt.

Danach – so darf man sich vorstellen – wurde der Inhalt von den Offizieren erst einmal »verarbeitet«, denn schließlich stellte der Funkspruch ja nicht eine routinemäßige operative Anweisung dar, sondern bedeutete die Einstellung eines jahrelangen Kampfes zur See, die man zwar wohl schon geahnt, aber so abrupt sicher nicht erwartet hatte, wie der Schilderung W. Franks zu entnehmen ist.³⁵

Selbstverständlich kann seine Darstellung nicht als konkrete Situationswiedergabe verstanden werden, aber die Atmosphäre an Bord ist wohl vermutlich zutreffend nachempfunden, zumal Frank eigene Eindrücke an Bord sammeln konnte.

So werden die Offiziere sicher zunächst die Frage der Echtheit besprochen und abgeschätzt haben. Auch wird es einen gewissen Gedankenaustausch und verschiedene Meinungen zum weiteren Verhalten gegeben haben: Getaucht die weitere Lageentwicklung abwarten? * Den Befehl sofort blind ausführen und nach Norwegen zurückkehren? * Nach Südamerika marschieren? * Bei entsprechender Gelegenheit Angriffe überhaupt nicht mehr fahren oder erst ab 8 Uhr nicht mehr? * Und weiteres in dieser Art.

Danach ist dann sicherlich die Mannschaft von der neuen Sachlage in Kenntnis gesetzt worden, und vielleicht hat Schnee einige entsprechende Worte an seine Besatzung gerichtet. Und schließlich mußten navigatorische Entschlüsse für den Rückmarsch gefaßt werden: Gleiche Route zurück oder eine andere, direktere Wegeführung möglich und ratsam? * Welcher Kurs, um zur Schnorchelzeit in möglichst »ungefährlichem« Gewässer zu sein? * Und mehr solcher praktischen Fragen, die sich aus der völlig neuen Situation ergaben.

All das hat selbstverständlich eine gewisse Zeit gedauert, so daß das Boot keinesfalls bereits eine halbe Stunde nach Funkspruch-Eingang umkehrte. Roskills *obeyed at once* darf also kaum so verstanden werden, daß Eingang des Funkspruchs und Umkehr quasi zeitgleich erfolgten, sondern vielmehr so, daß U 2511 zu den vergleichsweise wenigen Booten gehörte, die den Funkspruch erhielten und ihm dann ohne übermäßige Verzögerung Folge leisteten – wahrscheinlich auch gemeint als Gegensatz zu den Booten, die sich absetzten bzw. selbst versenkten (U 530, U 977, U 963, U 1277 u.a.).

Tatsächlich wird man von einem deutlichen Zeitverzug zwischen dem Eingang des Funkspruchs und der Wendung auf Gegenkurs ausgehen müssen, so daß U 2511 vermutlich erst in den frühen Morgenstunden des 5. den Rückmarsch angetreten haben wird.

Zu etwa dieser Zeit, um 08:00 Uhr, stand die NORFOLK rund 175 Seemeilen westlich des Eingangs zum Vestfjord auf etwa 67,4°N/05,3°E, so A. Niestlé (Endnote 28), der sich dabei auf die Logbuchangaben der NORFOLK stützt. Mit einer durchschnittlichen Fahrt von anfangs 25, später über 26 Knoten strebte der Kreuzer auf einem Kurs von 205° exakt auf die Shetlands zu, die zu diesem Zeitpunkt noch 420 Seemeilen entfernt waren. Er näherte sich damit zügig dem Seegebiet, das auch U 2511 auf seinem östlichen Kurs durchqueren mußte, wenn es die Shetland-Færøer-Enge benutzte.

In den Quellen wird mit einer Ausnahme nirgends eine konkrete Angabe über den Zeitpunkt der Begegnung gemacht, sondern nur relativ davon gesprochen, sie habe »wenige Stunden nach etwas« stattgefunden.

Bei Schnee (siehe Zitat oben) ist der Bezug die *Einstellung der Kampfhandlungen am 4. Mai*, was mithin nicht zutreffen kann, denn diese wurde erst am 5.5./08:00 Uhr, wirksam. Aber selbst wenn er speziell ein sofort geltendes Angriffsverbot für die U-Boote bzw. für U 2511 meint, das ihm – so unwahrscheinlich das ist – vielleicht schon kurz vor Mitternacht des 4.5. vorgelegen hat, hätte also die Begegnung mit der NORFOLK jedenfalls erst am 5.5. stattgefunden. H. Buschs Formulierung *nach dem allgemeinen Schießverbot* wird man wohl ähnlich wie Schnees Aussage deuten müssen.

G. Hesslers *after receiving this message* bezieht sich zwar auf das Eintreffen des Funkspruchs, aber der Logik halber ist darunter sicher die Vorlage des entschlüsselten Textes zu verstehen. Auch dies bedeutet, daß das Treffen irgendwann am 5.5. stattfand. Bei W. Frank³⁶ ist der Bezug die Umkehr, die ganz sicher erst am 5.5. stattfinden konnte.

Nach Roskills Text (siehe Zitat oben) scheint die Begegnung am 4. Mai stattgefunden zu haben. Man kann jedoch argumentieren, daß seine Angabe *on that day* sich nicht unbedingt auf dieses genannte Datum bezieht, sondern auf die Tatsache des sofortigen Gehorchens,

was ja erst möglich war, nachdem die Boote den Funkspruch erhalten hatten. Über den Zeitpunkt des Empfangs sagt Roskill jedoch nichts.

Im übrigen entspricht dies auch Hessler's Darstellung, auf die sich Roskill in seiner Arbeit stützt: (...) *a few hours after receiving this message, U.2511 (...) sighted a British cruiser (...)*, wobei er jedoch nicht angibt, wann der Rückruf auf U 2511 einging, und erst recht nicht, wann er als Basis für eine entsprechende Reaktion vorlag.

Während es sich bei diesen Angaben jeweils um eine Datumsunsicherheit von einem Tag handelt (wobei unklar ist, ob und wer von wem vielleicht etwas übernommen hat), macht C. Bekker³⁷ eine konkrete Aussage.

Nachdem er zunächst beim Leser Spannung dadurch erzeugt hat, daß er die Episode des Blindanlaufs szenisch und ein wenig dramatisch schildert und den Zusammenhang mit dem Rückkehrbefehl nur kryptisch andeutet, löst er das »Rätsel«, indem er die Passage vielsagend beendet: *Man schreibt den 7. Mai 1945 ...*, wobei die drei Pünktchen den Leser offenbar auffordern sollen, ergänzend weiterzudenken, nämlich an das Datum der Kapitulation des Dritten Reiches.

Vielleicht verbindet der Autor, der unter seinem richtigen Namen Hans-Dieter Berenbrock ehemals Bericht der Propaganda-Einheiten war, mit diesem »offenen« datumsmäßigen Querbezug noch einen »versteckten« symbolhaften Gedanken: Zwar mußte das Dritte Reich an diesem Tag kapitulieren, aber U 2511 hatte ganz im Gegensatz dazu seine taktische Überlegenheit aufgrund einer wegweisenden neuen deutschen Technologie gezeigt, gewissermaßen also »virtuell gesiegt« – die Richtigkeit einer solchen Absicht wird sich allerdings wohl kaum belegen lassen.

Dieser Zusammenhang und die Textdramaturgie Bekkers legen nahe, im 7.5. nicht das echte Datum des Blindanlaufs zu sehen, sondern es als symbolisch zu begreifen. Entsprechend ist dann auch die von ihm genannte Zeitspanne von zwei Tagen zwischen Umkehr und Blindanlauf nur eine rechnerische Ableitung und entspricht nicht dem tatsächlichen Zeitablauf, worauf auch A. Niestlé hinweist, wenn er Bekkers Angaben als widersprüchlich bezeichnet (Endnote 17).

Zusammenfassend kommt man mit guten Gründen und hoher Wahrscheinlichkeit zu dem Schluß, den 5.5. als den Tag des Treffens von U 2511 mit der NORFOLK ansehen zu müssen.

Abgesehen von der Frage des Datums sei auch noch die Formulierung »wenige Stunden nach ...« betrachtet. Auch wenn dies eine recht dehnbare Aussage ist, würde man sie nach allgemeinem Sprachempfinden wohl als vier, fünf oder vielleicht auch sechs Stunden konkretisieren. Bei einer Umkehr des Bootes am Morgen des 5.5. wäre dann also die Mittagszeit als Treffzeitpunkt anzunehmen. Dies allerdings scheint völlig jenseits aller raumzeitlichen Denkmöglichkeiten zu liegen, denn die 12-Uhr-Position der NORFOLK lag noch nahe bei 66° Nord (A. Niestlé, Endnote 28), mithin sicherlich 250 bis 300 Seemeilen von U 2511 entfernt, wenn das Boot die Shetland-Færøer-Enge benutzte.

Allerdings darf man annehmen, daß bei einer wenig aufregenden Unterwasserfahrt die verstrichene Zeit in der subjektiven Wahrnehmung »schrumpfen« mag, zumal aus der Erinnerungsdistanz, was für Schnee zutreffen könnte, als er sein Erlebnis niederschrieb. Als knapp verfehlt Chance, unabhängig von der konkreten Stundenzahl, wird er die Episode aber ohnehin so oder so empfunden haben.

Bei W. Frank könnte man mutmaßen, daß er bei der publizistischen Verwertung der Begegnung ein wenig dramatisierend nachgeholfen hat. »Wenige Stunden nach der Umkehr« unterstreichen das knappe Verfehlen einer einmaligen Gelegenheit zum Angriff sicherlich besser als eine Formulierung wie »fast einen Tag später«, »am Abend des gleichen Tages« oder so ähnlich. Spitzfindig könnte man sogar argumentieren, daß die Tatsache, daß Bekker die »wenigen Stunden« gar nicht aufgreift, ein Indiz dafür ist, daß es stundenmäßig

gar so knapp nicht war und er deshalb Zuflucht zu seiner datumsmäßigen Dramatisierung nehmen mußte.

Wie auch immer die »wenigen Stunden« zustandegekommen sind: Um 20:00 Uhr am 5.5.1945 stand die NORFOLK mit ihrer Position 62,7°N/00,6°E noch rund 115 Seemeilen von der Nordspitze der Shetlands ab und änderte ihren Kurs leicht nach Steuerbord, um die Inselgruppe im Westen zu passieren (A. Niestlé, Endnote 28 und Karte).

An dieser Stelle sei eingefügt, daß die Zeitangaben im Logbuch der NORFOLK in der damals geltenden Zeitkonvention DBST (= GMT + 2 Stunden) gemacht wurden, der Ortszeit des Null-Meridians also um zwei Stunden vorauseilten. Der Sonnenuntergang in diesem Seegebiet war um etwa 20:20 Uhr Ortszeit zu erwarten, entsprechend also etwa um 22:20 Uhr Bordzeit der NORFOLK, die gleich der Bordzeit auf U 2511 war.

Die entscheidende Frage ist nun, ob U 2511 am frühen Abend des 5.5. auch in diesem Seegebiet gestanden haben kann, denn später wäre es zu dunkel gewesen, und bei Dämmerung am 6.5. hätte sich die NORFOLK schon weit südlich von allen mutmaßlichen U 2511-Kursen befunden. Dies aufzuklären, soll weiter unten versucht werden.

Weitere Problempunkte

Die im folgenden angesprochenen Aspekte dürften keine besonders hohe Relevanz für die Frage haben, ob das Treffen von U 2511 und NORFOLK stattgefunden hat. Sie werden von A. Niestlé wohl auch nur deshalb mehr oder weniger ausführlich eingebracht, weil sie sich in die allgemeine Matrix von Unsicherheit und Widersprüchlichkeit einfügen.

Aspekt »Fehlen des U 2511-KTBs«

Daß gegen Kriegsende viele Akten vernichtet worden sind, ist eine bedauerliche Tatsache, die allerdings, wie immer bei allgemeinen Aussagen, im Einzelfall nur begrenzten Beweiswert hat.

Insofern ist A. Niestlés Folgerung (22/l.Sp.), Schnee *dürfte aufgrund der allgemeinen Praxis der Aktenvernichtung (...) kaum mehr im Besitz seines Kriegstagebuchs bzw. Logbuchs gewesen sein*, um den Blindanlauf zu belegen, nicht unbedingt tragfähig; jedenfalls gibt es Beispiele dafür, daß Kommandanten oder Befehlshaber solche Aufzeichnungen ihrem »persönlichen Schutz« unterstellten und nicht vernichten ließen.

Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang auf Roskill (siehe Zitat oben), der explizit schreibt: *Her log tells us (...)*. Allerdings hat er es für seine Ausarbeitung wohl kaum selbst eingesehen, denn es scheint offensichtlich, daß er sich in seiner Darstellung auf G. Hesslers Geschichte des U-Boot-Krieges stützte (so auch A. Niestlé, Endnote 7); anscheinend unterstellt er lediglich, daß Hessler das Logbuch/Kriegstagebuch zur Verfügung gestanden habe.

Obwohl sich Roskill nun auf ein Originaldokument beruft und darüberhinaus unverdächtig ist, deutsche Fabeln von nicht stattgefundenen Blindangriffen verbreiten zu wollen, muß man die räumlichen und zeitlichen Details seiner Darstellung doch bezweifeln, weil sie von den äußeren Rahmenbedingungen her nicht stimmig sein können und offenbar aus zweiter Hand kolportiert werden.

Aspekt »Kreuzer-Identität«

Zunächst fällt auf, daß schon in einer frühen Darstellung unnötigerweise zwei spezifische Details eingebracht wurden, die hinterher zufälligerweise eine Entsprechung gehabt hätten, wenn die Story tatsächlich erfunden sein sollte.

C. Bekker schildert, daß U 2511 sich auf dem Rückmarsch befand, also auf irgendeinem östlichen Kurs, als auf 80 Meter Tiefe *ziemlich weit* entfernte Schiffe gehorcht wurden. Auf Sehrohrtiefe aufgestiegen, erkennt Schnee einen Kriegsschiffverband, der sich von *Backbord voraus*, also aus dem nördlichen Sektor, der U 2511-Position nähert und aus einem Kreuzer der SUFFOLK-Klasse mit drei Sicherungszerstörern besteht. Wenn auch erst gut ein Jahrzehnt später, gibt Schnee die gleichen Einzelheiten: Der Horcher meldete *starke Schraubengeräusche aus nördlicher Richtung. Wir gingen auf Sehrohrtiefe, und ich sah im Sehrohr einen englischen Kreuzer der Suffolk-Klasse von mehreren Zerstörern gesichert*.³⁸ Und in der Tat handelte es sich bei dem Kreuzer, der am 4./5./6. Mai 1945, aus dem Nordraum kommend, nach Scapa Flow strebte, um ein sehr ähnliches Dreischornstein-Schiff, nämlich die NORFOLK.

Nehmen wir einmal als Gedankenspiel an, es hätten für die Erfindung der Geschichte nur noch neun andere britische Schiffsklassen zur Auswahl gestanden – zwanglos wären aber auch mehr denkbar. Gekoppelt mit der Zahl nur der vier Haupthimmelsrichtungen wäre die Wahrscheinlichkeit einer richtig geratenen Kombination von Klasse und Richtung $0,1 \times 0,25$, also 0,025 oder 1:40 gewesen, um es einmal auf die Spitze zu treiben.

Wenn, wie A. Niestlé angibt (21/m.Sp.), Besatzungsangehörige bei Befragungen in Großbritannien ausgesagt haben, das angegriffene Schiff sei die NORFOLK gewesen, so läßt sich dies leicht und unaufwendig dadurch erklären, daß man durch die Vernehmung/Befragung Schnees in Bergen doch mit Sicherheit wußte, daß es sich um ebendieses Schiff handelte und nicht um irgendein anderes ähnlich aussehendes.

Daß Schnee in seiner späteren eigenen Darstellung dann nur von einem Kreuzer der SUFFOLK-Klasse spricht³⁹, läßt sich wohl nicht als eine Distanzierung von der genaueren Angabe deuten. Vielmehr ist diese »Ungenauigkeit« eher ein Ausweis für Schnees Berichtsredlichkeit, denn bei den sekundenweisen Sehrohr-Eindrücken konnte er schließlich nicht genau ausmachen, um welches konkrete Schiff es sich handelte, dagegen schon, um welchen Typ und welche Klasse. Es wäre wohl eher unglaublich gewesen, hätte er konkret angegeben, er habe die NORFOLK erkannt.

Sein Bemühen um Exaktheit schließt indes nicht aus, daß er sich im einen oder anderen Fall geirrt hat.

Aspekt »Angriffsdistanz«

Ein weiterer kritischer Punkt ist die als außergewöhnlich empfundene 600 m-Distanz, auf die Schnee den Kreuzer gesehen haben will⁴⁰, in der Tat eine kaum glaublich geringe Entfernung, denn auch ein Boot vom XXIer-Typ war natürlich nicht gegen Sichtung oder Ortung gefeit. Als Arabeske sei noch darauf hingewiesen, daß diese ohnehin schon geringe Entfernung in der Sekundärliteratur noch eine weitere Verschärfung erfährt: Bei E. Rössler schrumpft die Distanz auf 500 Meter, und bei P. Padfield sind es gar nur noch 500 Yards (450 m).⁴¹

Der fraglos berechtigte Zweifel an der Richtigkeit der 600 m-Angabe kann aber wohl kaum als Indiz dafür gelten, daß die Episode an sich erfunden sei: Logischerweise müßte man bei einer für wahr ausgegebenen Geschichte ja darauf achten, daß die mitgeteilten »Fakten« auch glaubhaft sind, denn anderenfalls gäbe man schließlich von vornherein einen Grund zur Skepsis. Insofern mag es eher so sein, daß Schnee eine vielleicht objektiv falsche Zahl in subjektiv gutem Glauben vorgelegt hat.

Im Zweifel müßte man unterstellen, daß das Schätzen vielleicht nicht gerade Schnees Stärke war. Auf eine solche Deutung könnte auch die von A. Niestlé (Endnote 6) mitgeteilte Diskrepanz zwischen seinen gemeldeten und den tatsächlichen Versenkungsergebnissen hinweisen.

Denkbar ist auch, daß der Vergrößerungsfaktor in der Sehroptik Schnee den Eindruck von 600 Metern Entfernung vermittelte⁴², die Zahl also gewissermaßen nicht metrisch, sondern symbolisch im Sinne von »greifbar nah« (Bekker) zu verstehen ist.

Zumindest nicht auszuschließen ist auch die Erklärung, daß es von der Niederschrift Schnees (handschriftlich?, selbst getippt?, diktiert?) bis zur gedruckten Fassung »Schwund« gegeben haben könnte – statt »600« wäre dann etwa »1600«, »3600« oder vielleicht auch »6000« zu lesen gewesen, was sich jeweils schon deutlich nachvollziehbarer anhören würde.

Unabhängig von der konkreten Entfernung und vom Streit um ohnehin nur angenäherte Zahlen, ist aber meist die Rede davon, daß U 2511 die Zerstörersicherung düpierte und unbemerkt ins Innere der Formation eindrang⁴³, was taktisch ja das eigentlich viel Interessantere ist.

Nimmt man jedoch die 600 Meter als damals reale Entfernung, könnte man spekulieren, daß Schnee nach dem Befehl zur Einstellung der Kampfhandlungen – unterschwellig oder auch bewußt – von einem geringeren Gefahrenpotential ausging und ein Entdecktwerden in Kauf nahm. Er könnte also den Anlauf mit einem gewissen Sicherheitsgefühl angesetzt und die taktischen Gegebenheiten »ausgereizt« haben – ob dies nach Lage der Dinge sinnvoll und berechtigt gewesen wäre oder nicht, wäre in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung.

Aspekt »Sehrohr-Sightseeing«

Als weiteres Detail mutet den U-Boot-Praktiker wie auch den Leser erstaunlich an, daß Schnee in einer taktisch doch recht sensiblen Lage angeblich eine Reihe weiterer Leute die Situation durch das Sehrohr hat beobachten lassen.⁴⁴

Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß W. Frank, der die Reise nach A. Niestlé (20/m.Sp.) als PK-Berichter mitgemacht hat, den Blindanlauf auf einer halben Seite merkwürdig blaß beschreibt und die Sehrohr-Geschichte überhaupt nicht erwähnt.

Auf den ersten Blick könnte man dies als starkes Indiz oder gar als Beweis dafür werten, daß sie gar nicht stattgefunden hat⁴⁵, denn es ist kaum vorstellbar, daß Schnee diesen einmaligen Eindruck dem eigens eingeschifften PK-Mann, der ja schließlich als propagandistischer Multiplikator mitfuhr, vorenthalten hätte bzw. daß dieser dann bei seiner publizistischen Aufbereitung des U-Boot-Krieges keinen Gebrauch von seinem Augenzeugen-Erlebnis gemacht haben sollte.

Die Erklärung für diese Merkwürdigkeit darf man darin sehen, daß Frank bei der zweiten Ausreise gar nicht mehr an Bord war, wie sich der damalige Wachingenieur Heinrich Knappmann erinnert.⁴⁶

Als wohl recht ungewöhnliches Verhalten könnte die Sehrohr-Episode eine leutselige Anwandlung Schnees gewesen sein, vielleicht aus dem Bedürfnis heraus, seine Freude und Begeisterung, aber auch seine Enttäuschung über die nicht wahrzunehmende Chance mit jemandem zu teilen.⁴⁷ Vielleicht aber war es auch der bewußte Versuch, Augenzeugen »zu machen«, um eine Beweisbasis zu haben, die über das Papier des Kriegstagebuches hinausginge.

So außergewöhnlich, wenig nachvollziehbar und unglaublich diese Sehrohr-Geschichte auch erscheinen mag – es scheint sicher, daß sie tatsächlich stattgefunden hat. Jedenfalls würde es jeder Logik entbehren, freiwillig konkrete Zeugen für ein Ereignis zu benennen, das nach A. Niestlé nie stattgefunden hatte. Schnee wäre doch sofort bloßgestellt worden, wenn eine der bezeichneten Personen gewollt oder ungewollt nicht bei der erfundenen Geschichte geblieben wäre oder sich in Widersprüche verstrickt hätte.

Vor diesem Hintergrund scheint es eher so, daß diese Sehrohr-Arabeske gerade als Indiz für die Tatsächlichkeit des Blindanlaufs zu werten ist.

Aspekt »Einlaufdatum«

Für die Definition des Einlaufens gilt Ähnliches wie für das Auslaufen: Gemeint könnte sein das Einlaufen in den Korsfjord im Geleit eines Minensuchers oder Räumbootes, gewissermaßen schon mit »Heimatgefühl« unter Land. Spontan näherliegend ist allerdings, daß erst der Hafen gemeint ist, aber selbst da wäre nicht klar, ob mit »Einlaufen« das Überschreiten der Hafengrenze, das Passieren der Signalstelle oder erst das physische Festmachen am Kai bezeichnet würde. Zu jeder dieser Optionen würden deutlich andere Zeitangaben gehören, die hier Differenzen bis zu etwa vier Stunden hätten. Insofern zeigt sich die Einlaufzeit ebenso nebulös wie die Auslaufzeit.

Konkrete Datumsangaben zum Ende der U 2511-Fahrt gibt es mehrere. Schnee glaubt sich daran zu erinnern, daß er am 5.5. vor Bergen wieder auftauchte (siehe Zitat oben). Da dies als Weiterrechnung seines vorher fälschlich genannten Datums 4.5. für die Einstellung der Kampfhandlungen (siehe oben) zu verstehen ist, besagt dieses Datum im Kern wohl nur, daß er damit den Tag nach dem Blindanlauf meint, also implizit den 6.5.

Während W. Frank aus verständlichem Grunde (siehe oben) eine solche Angabe gar nicht macht, ebensowenig H. Busch, gibt C. Bekker an⁴⁸, das Boot sei *am folgenden Tage* an der Stelle wieder aufgetaucht, wo es wenige Tage zuvor getaucht war, also nach Schnee bei Marstein-Feuer. Da Bekkers Datumsangabe 7.5. für den Blindanlauf nur Symbolbedeutung hat (siehe oben), bedeutet sie also nicht weitergerechnet den 8.5., sondern muß als relative Mitteilung »Begegnungstag plus 1« stehenbleiben.

Die einzige Quelle, die in dieser Hinsicht keine Interpretation erfordert, ist G. Hessler: Er gibt explizit den 6.5. als Einlaufdatum an.⁴⁹

Aspekt »Kreuzer bereits in Bergen«

Nach Schnee und Bekker soll beim Einlaufen von U 2511 der zuvor »angegriffene« Kreuzer bereits in Bergen gelegen haben. Demgegenüber schreibt A. Niestlé (22/l.Sp.), der britische Verband mit dem Flaggschiff NORFOLK sei erst am 15.5.1945 eingelaufen – zwei Faktenaussagen, die sich klar ausschließen.

Auch Franks Darstellung sowie die Erinnerungen noch lebender Besatzungsangehöriger unterstützen A. Niestlés Befund, der Kreuzer sei erst später eingelaufen⁵⁰, so daß man sicher sagen kann, daß die Darstellung bei Bekker und Schnee nicht zutrifft.

Was nun könnte Schnee (Bekker berichtet ja nur vom Hörensagen) zu dieser offensichtlich falschen Darstellung verleitet haben? Eine bewußte Täuschung anzunehmen, scheint bei der Vielzahl möglicher Zeugen völlig absurd und ist deshalb zu verwerfen.

Den Weg zu einer plausiblen Erklärung weist die Schilderung der weiteren Ereignisse bei W. Frank⁵¹, nach der die beiden XXIer-Boote U 2506 und U 2511 von ihrem Werft-Liegeplatz Dokkeskjærkaien (von dort war der Kreuzer nicht zu sehen) zum Liegeplatz der NORFOLK an den Skoltegrundskai verholt wurden. Man kann sich also den Eindruck vorstellen, den KKpt.Schnee auf der Brücke seines Bootes hat, als sich U 2511 mit Schlepperhilfe langsam auf den hoch vor ihm aufragenden Kreuzer zubewegt und dort festmacht.

Es ist wohl nicht hergeholt zu vermuten, daß Schnee genau dieses Bild vor seinem geistigen Auge hatte, als er schrieb, der Kreuzer habe schon in Bergen gelegen, als U 2511 einlief – Jahre nach dem Erleben sicherlich eine entschuld bare Zeitverhebung in der Erinnerung.⁵²

Szenarien: Vorstellungen des Möglichen

Alle bisherigen Erörterungen verfolgten im wesentlichen das Ziel, die von den Quellen und späteren Chronisten sowie von A. Niestlé mitgeteilten Faktenaussagen auf ihre Plausibilität



Drei Typ-XXI-Boote am Dokkeskjerkai in Bergen, Mai 1945: links U 2506, in der Mitte U 2511, an der Kaje U 3514. (Fotos: B. Jonas, Archiv DSM)

hin zu prüfen und mögliche Wertungen, Deutungen und Einordnungen vorzuschlagen oder vorzunehmen. Insofern wird sich manch einer der Leser fragen, was all die mehr oder weniger schlaun Betrachtungen, in denen relativiert, klargestellt, alternativ und kontrovers argumentiert wird, denn nun konkret aussagen.

In der Tat: Dieser analytische Ansatz beweist nicht, daß die Begegnung von U 2511 mit der NORFOLK stattgefunden hat. Hingegen beweist er, daß die Urteilsgrundlage für den Befund, er habe nicht stattgefunden, recht dürftig bis nicht vorhanden ist.



Kurz vor der Kapitulation in Bergen: U 3506, U 2511, U 3514. Im Hintergrund links der durch Kleinst-U-Boote versenkte Frachter BÄRENFELS. (Foto: B. Jonas, Archiv DSM)

Neben diesem »negativen« Verfahren soll nun ausgangs noch ein positiver Ansatz in der Form eines historischen Szenarios vorgelegt werden. Auch dieses hat aber nicht den Charakter, die Begegnung zu beweisen. Vielmehr zeigt es innerhalb sinnvoller Rahmenannahmen auf, wie der Ablauf der Einsatzfahrt von U 2511 zwanglos gewesen sein kann.

Das Szenario besteht aus einer Reihe von Komponenten, die in ihrer Setzung darum bemüht sind, im Dunstkreis des Plausiblen zu bleiben – zeitlich, geographisch, operativ und taktisch.

Dabei haben die einzelnen Elemente gewisse Freiheitsgrade, und zwar dergestalt, daß die Variation des einen sich netzartig auf andere auswirkt. In gewisser Weise ist das folgende Szenario ein System mit einem Dutzend oder noch mehr Variablen, denen allerdings nicht die entsprechende Zahl unabhängiger und widerspruchsfreier Gleichungen gegenübersteht – insofern ist die Aufgabe mit einer gewissen Unschärfe nur iterativ lösbar und erlaubt in einer gewissen Bandbreite auch abweichende Subsznarien, die jeweils dort ihre Grenze haben, wo die Sinnfälligkeit und Plausibilität überstrapaziert wird.

Das Szenario »Einsatzfahrt U 2511, Mai 1945«

03.05.

02:30 U 2511 verläßt den Stützpunkt Bergen und marschiert im Minengeleit auf dem Küstenweg bis zum Ausgang des Korsfjords; die 24 Seemeilen werden an der Oberfläche mit etwa 7 Knoten zurückgelegt.

06:00 Beim Leuchtfeuer Marstein wird das Boot aus dem Geleit entlassen. Schnee taucht auf 80 Meter Tiefe zum Unterwassermarsch ins Operationsgebiet. Der Kurs führt auf tiefem Wasser durch die Norwegische Rinne nordwestwärts auf die Position 62°30' Nord/01°15' Ost zu; die Fahrt beträgt 5,5 Knoten.⁵³

04.05.

00:00 Schnee läßt auf Schnorcheltiefe gehen; das Boot marschiert in dieser Zeit mit 8 Knoten.⁵⁴

03:00 U 2511 geht nach der Aufladung erneut auf 80 Meter; die Fahrt liegt im Mittel wieder bei 5,5 Knoten.

vorm. Schnee weicht (mehrmals) Schiffen aus, die er als U-Jäger anspricht; bei den Manövern läuft das Boot im Resultat eine halbe Stunde lang mit 16 Knoten, wobei es mehr oder weniger die gewollte Richtung beibehält.

12:30 Das Boot erreicht nach 180 Seemeilen ab Marstein den Breitengrad 62°30' Nord und geht bei 01°15' Ost auf 270°; mit diesem Kurs bleibt Schnee weit frei von der nach Norden vorstoßenden »Nase« der 200 m-Tiefenlinie, womit er im Verfolgungsfall die taktische Bewegungsfreiheit in alle Richtungen behält.

23:30 Schnee geht wieder auf Schnorcheltiefe, Geschwindigkeit 8 Knoten. In der folgenden Phase des oberflächennahen Marsches nimmt U 2511 den Rückkehr-Funkspruch des BdU auf, der vom 4. Mai datiert.

05.05.

03:00 U 2511 geht nach Aufladung wieder auf seine Marschtiefe von 80 Metern. Etwa zu dieser Zeit liegt Schnee der Funkspruch vor. In der folgenden Phase trifft er seine Entschlüsse in Abstimmung mit dem ranggleichen Leitenden Ingenieur Suhren, mit dem er befreundet ist.⁵⁵ Das Boot marschiert in dieser Zeit weiter mit 5,5 Knoten auf dem gegebenen Ausmarschkurs.

06:00 Das Boot steht auf 62°30' Nord bei 02°30' West, etwa 110 Seemeilen nordnordwestlich der Shetlands und am Nordeingang in die Shetland-Færøer-Passage. An diesem Punkt müßte Schnee sich entscheiden, entweder die Færøer nördlich zu umrunden oder auf südwestlichem Kurs durch die Shetland-Færøer-Passage in den Atlantik zu steuern. Zu dieser Zeit hat U 2511 rund 285 Seemeilen ab Marstein zurückgelegt.⁵⁶ Nach Maßgabe des BdU-Befehls läßt Schnee das Boot jedoch auf Gegenkurs drehen; die Fahrt von 5,5 Knoten wird beibehalten.

tags U 2511 marschiert mit 5,5 Knoten auf Kurs 90°.

18:40 Nach rund 70 Seemeilen überschreitet das Boot wieder den Null-Meridian.

20:00 Der Horcher erfaßt von Backbord voraus Schraubengeräusche eines schnell laufenden, weit entfernten Verbandes aus Norden; durch Kopplung wird eine Entfernung von etwa 15 Seemeilen⁵⁷ ermittelt. Schnee setzt Abfangkurs und Fahrt entsprechend an, braucht seinen Marschkurs jedoch kaum zu verlassen.⁵⁸

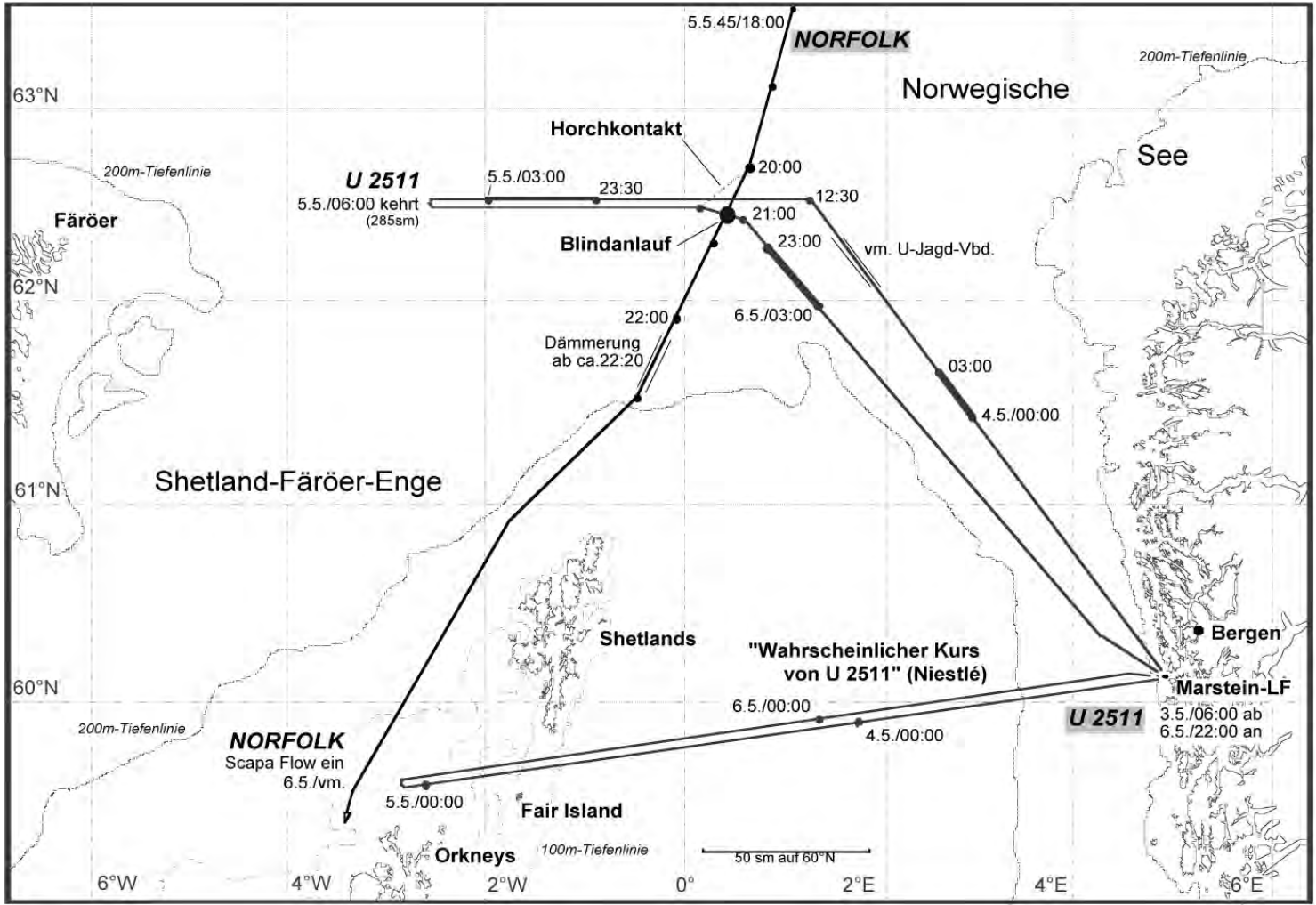
20:30 Der gegnerische Verband, mittlerweile als Dreischornstein-Kreuzer mit Zerstörersicherung erkannt, hat seit der Ortung gut 13 Seemeilen zurückgelegt und steht unmittelbar vor U 2511, das sich getaucht in den Sicherungsring hineinsacken läßt. Kühn geworden, weil das Boot von der Sicherung bisher nicht erfaßt ist, erlaubt sich Schnee einen waghalsigen Sehrohr-Rundblick auf kürzeste Entfernung und läßt sogar Männer aus seiner Besatzung das Schauspiel erleben.⁵⁹ Danach läßt er schleunigst auf Tiefe gehen und setzt unbemerkt seinen Marsch heimwärts fort; Fahrt wieder 5,5 Knoten.

21:00 Schnee entscheidet, den Kurs nunmehr direkt auf Marstein abzusetzen und an der westlichen 200 m-Tiefenlinie der Norwegischen Rinne entlangzumarschieren. Die Entfernung bis zum Eingang des Korsfjords beträgt zu diesem Zeitpunkt noch 185 Seemeilen.

23:00 U 2511 wird wieder auf Schnorcheltiefe gebracht, nachdem vom gegnerischen Verband keine Horchpeilungen mehr zu erfassen sind. Fahrt wie üblich 8 Knoten.

06.05.

03:00 U 2511 geht wieder auf seine Marschtiefe von 80 Metern. Schnee befiehlt jedoch statt der sonst gefahrenen 5,5 Knoten jetzt 7,5 Knoten, um möglichst bei Dämmerungsbeginn bei Marstein aufgenommen zu werden und den Schärenweg im Schutz der Dunkelheit passieren zu können.



Szenario des letzten Einsatzes von U 2511

- Kurslinie der NORFOLK mit Zeitpunkt
- Kurslinie von U 251 in Marschtiefe (ca. 80 m)
- Kurslinie von U 251 in Schnorchelfahrt

22:00 U 2511 taucht bei Marstein-Feuer auf; im Minengeleit läuft das Boot in den Korsfjord ein und steht um Mitternacht kurz vor der Zufahrt nach Bergen.⁶⁰

07.05.

01:30 Nach vier Tagen Operationsdauer läuft U 2511 wieder in den Stützpunkt Bergen ein und macht im Werftgelände fest.⁶¹

Nachdem schon eingangs auf den fiktiven Charakter dieses Szenarios hingewiesen worden ist, soll auch ausgangs noch einmal betont werden, daß hier keinesfalls die realen Abläufe rekonstruiert sind, sondern daß lediglich szenisch konkretisiert wird, was nach den gegebenen Rahmenbedingungen als Operationsverlauf möglich war.

Dabei bleibt es jedem Leser unbenommen, mit alternativen numerischen Werten für Positionen, Geschwindigkeiten, Zeiten etc. unterschiedliche Abläufe zu konstruieren. Man kann zahlreiche Datenkombinationen zugrundelegen, jede so sicher oder unsicher, wie die Begründung gut oder schlecht ist. Sichergestellt sollte aber sein, daß das Szenario einer Begegnung keine »gewaltsame Verbiegung« der Rahmenbedingungen erfordert.

Als allgemeines und zwanglos nachvollziehbares Ergebnis läßt sich aber festhalten, daß das Zeitfenster, in dem sich U 2511 und die NORFOLK »über den Weg gelaufen« sein können, in den Abendstunden des 5. Mai 1945 gelegen hat, wegen der sonst zu weit nördlich befindlichen Standorte der NORFOLK wohl kaum früher als 19 Uhr und wegen der hereinbrechenden Dunkelheit sicher nicht später als 22:15 Uhr. Der Begegnungsraum liegt damit auf einem etwa 90 Seemeilen langen Abschnitt der NORFOLK-Kurslinie irgendwo zwischen 63° und 61°45' Nord.

Nicht zu übersehen ist, daß einige der überlieferten Aussagen sich nicht sinnvoll einbringen lassen bzw. auch ganz klar falsch sind. Im ersten Teil sind die einzelnen Angaben quellenkritisch untersucht und interpretiert worden, um die Sinnfälligkeit bzw. den Kern der Aussagen herauszufiltern.

Es war allerdings nicht der Zweck des Szenarios, die zur Debatte stehenden Angaben lückenlos aufeinander abzustimmen bzw. stimmig einzubinden; vielmehr sollte es illustrieren, daß das Treffen ohne jede Frage stattgefunden haben kann.

Vor diesem Hintergrund ist es zweifellos so, daß die Basis für die sehr weitgehende Schlußfolgerung A. Niestlés äußerst schwach und nicht abgesichert ist, zumal seine eigenen Ausführungen im Einzelfall nicht unbedingt schlüssig sind.

Es hat keine kollektive Täuschungsaktion durch willentliche Schönung und Falschdarstellung gegeben, um eine Begegnung von U 2511 mit der NORFOLK zu konstruieren – einer solchen Erfindung bedurfte es ganz einfach nicht. Über die Wahrscheinlichkeit oder Unwahrscheinlichkeit gewisser Details mag man sich dagegen weiter füglich streiten.

Der im Beitrag diskutierte Artikel:

Axel Niestlé, 1998: Der Fronteinsatz des Ubootes U 2511 – Wahrheit oder Dichtung? In: *Marineforum* 73, 1998, 12, S. 20-23.

Herangezogene Quellenliteratur:

C. Bekker, 1953: Kampf und Untergang der Kriegsmarine. Ein Dokumentarbericht in Wort und Bild. Hannover 1953.

H. Busch, 1952: So war der U-Boot-Krieg. Bielefeld 1952.

W. Frank, 1953: Die Wölfe und der Admiral. Triumph und Tragik der U-Boote. Oldenburg/Hamburg 1953.

G. Hessler [o.J.]: The German U-Boat War in the Atlantic, 1939-1945. Public Record Office, London: Sign. ADM 234/68. Als Faksimile-Ausgabe: Ministry of Defence (Navy) (ed.): German Naval History: The U-Boat War in the Atlantic, 1939-1945. London 1989. (Fast wörtlich, aber ohne Quellenhinweis, die wesentlichen Abschnitte auch bei V. E. Tarrant, 1994, S. 206).

St.W. Roskill, 1961: *The War at Sea, 1939-1945*. Vol. III: *The Offensive*, Pt. II: 1st June 1944–14th August 1945. London 1961.

[A.] Schnee, 1964: Die erste und letzte Feindfahrt eines U-Bootes vom Typ XXI. In: *MOH-Nachrichten* 13, 1964, 3, S. 50-52. Unter gleichem Titel zwei Monate früher auch in: *Schaltung-Küste* 10, 1964, S. 9–15. Fast wortgleich ebenso unter dem Titel: *Erste und letzte Feindfahrt*. In: *Leinen los!* 11, 1964, 3, S. 102/103.

Vergleicht man die Quellen, so fällt auf, daß es eine Reihe Detailähnlichkeiten in den Darstellungen Bekkers und Schnees gibt, nicht dagegen zu Frank, der zeitweise als PK-Berichter auf U 2511 eingeschiff war. Daß Schnee als originärer Zeitzeuge sich auf Bekker gestützt haben könnte, ist nicht anzunehmen. Umgekehrt kann dieser logischerweise auch nicht auf Schnees ein Jahrzehnt spätere Veröffentlichung zurückgegriffen haben.

Eine plausible Hypothese wäre, daß Bekker ein schriftlicher Bericht Schnees zur Verfügung gestanden hat, den dieser Anfang der 1950er Jahre niederschrieb, vielleicht sogar auf Anregung Bekkers, als dieser als Autor von Marinethemen recherchierte. Als ehemaliger PK-Berichter hat er vermutlich die entsprechenden persönlichen Verbindungen gehabt und auch ein offenes Ohr für seine Bemühungen gefunden. Insofern kommt den Ausführungen bei Bekker gelegentlich ein höheres Gewicht zu als denen von Frank.

Sekundärliteratur:

P. Beesly, 1977: *Very Special Intelligence. The Story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945*. London 1977.

C. Blair, 1999: *Hitler's U-Boat War*. Vol. 2: *The Hunted, 1942-1945*. London 1999.

W. Lüdde-Neurath, 1980: *Regierung Dönitz. Die letzten Tage des Dritten Reiches*. Leoni 41980.

P. Padfield, 1996: *War Beneath the Sea. Submarine Conflict During World War II*. New York etc. 1996.

L. Peillard, 1974: *Die Schlacht im Atlantik*. Wien/Berlin 1974.

J. Rohwer/G. Hümmelchen, 1992: *Chronology of the War at Sea, 1939-1945. A Naval History of World War Two*. London 21992.

E. Rössler, 1967/1986: *U-Boottyp XXI (= Wehrwissenschaftliche Berichte, Bd. 1)*. München 1967 (unverändert als 4. Auflage Koblenz 1986).

E. Rössler, 1994: Angaben zur Druckfestigkeit der deutschen U-Boote bis 1945. In: *Schiff & Hafen* 46, 1994, 10, S. 20-25.

E. Rössler, 2001: *U-Boottyp XXI*. 5. veränd. Aufl. Bonn 2001.

V. E. Tarrant, 1994: *The Last Year of the Kriegsmarine. May 1944 - May 1945*. Annapolis 1994.

E. Wetzel, 1989: *U 2540, das Boot beim Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven*. Marinehistorisches Dokument über den legendären U-Boot-Typ XXI. Schwedeneck 1989.

[N.N.] *Battle, 1946: The Battle of the Atlantic. The Official Account of the Fight Against the U-Boats 1939-1945*. London 1946.

Anmerkungen:

1 So etwa an diesen weitverbreiteten Stellen: H. Busch, 1952, S. 315; W. Frank, 1953, S. 536-538; C. Bekker, 1953, S. 269-277. – Der damalige Kommandant von U 2511 äußerte sich publizistisch erst sehr viel später in marinefachlichen Zeitschriften: [A.] Schnee, 1964 (Seitenangaben beziehen sich auf den Text in den *MOH-Nachrichten*).

Die Begebenheit wird bis in die jüngste Vergangenheit als besonders erwähnenswert in zahlreichen, auch seriösen Werken über den U-Boot-Krieg immer wieder mehr oder weniger ausführlich aufgegriffen, so etwa bei: E. Rössler, 1967, S. 48f., bzw. 1986, S. 50f.; L. Peillard, 1974, S. 520ff.; E. Wetzel, 1989, S. 139f.; C. Blair, 1999, S. 676; J. Rohwer/G. Hümmelchen, 1992, S. 353.

2 G. Hessler, para. 481.

3 St.W. Roskill, 1961, S. 302.

4 Schnee, 1964, S. 51.

5 Siehe Axel Niestlé: *Der Fronteinsatz des Ubootes U 2511 – Wahrheit oder Dichtung?* In: *Marineforum* 73, 1998, 12, S. 20-23.

6 Vgl. etwa das akribisch recherchierte Werk: Axel Niestlé: *German U-Boat Losses During World War II. Details of Destruction*. London 1998.

7 Vgl. Stellungnahmen verschiedener Besatzungsmitglieder vom Febr. 1999; *U-Boot-Archiv*, Cuxhaven: Akte U 2511. Zitat aus Schreiben des seinerzeitigen Wachingenieurs Heinrich Knappmann, 28.2.1999.

8 Diesen Eindruck soll anscheinend die von A. Niestlé in seiner Endnote 6 mitgeteilte weit überhöhte Schätzung der Schneeschen Versenkungen erwecken oder stützen. Doch was beweist das Ergebnis im vorliegenden Zusammenhang? – außer vielleicht, daß Größenschätzungen nicht Schnees Stärke war, einmal abgesehen von den operativ widrigen Umständen des Schätzens. Die damit – gewollt oder ungewollt – erzeugte Tendenz, den Angaben Schnees sei wohl ohnehin nicht recht zu trauen, ist jedoch mit großer Reserve aufzunehmen.

- 9 So etwa ist wohl Schnee zu verstehen, wenn er schreibt: *Wir traten den Rückmarsch nach Norwegen an und dachten: »Zu spät!«. Doch dann sollte unsere Fahrt (...) nochmals eine Belebung erfahren, sozusagen eine theoretische Entschädigung für die Arbeit der letzten Jahre.* (1964, S. 51/r.Sp.).
- 10 E. Rössler, 1986, S. 46f.
- 11 So dürfte die Einschätzung bei H. Busch (1952, S. 315) zutreffen: Durch den Blindangriff *gewann [Schnee] die Genugtuung, daß tatsächlich alles so klappte, wie man es sich gedacht hatte.*
- 12 Insbesondere die vergleichsweise ausführliche Schilderung bei C. Bekker (1953) legt durch Formalien des Textumbruchs die Vermutung nahe, daß der Verfasser durchaus korrekte, aber nicht unbedingt zusammengehörige Informationen miteinander gekoppelt hat. So gibt es etwa durch Sternchen oder Gedankenstriche gekennzeichnete Sinnblöcke, die zwar eine chronologische Einordnung suggerieren, diese aber nicht notwendigerweise auch einhalten. Insgesamt ist die Darstellung im Stil der PK-Berichterstattung in einer gewissen dichterischen Freiheit »lebendig ausgeschmückt«, etwa durch die Wiedergabe fiktiver wörtlicher Rede, die Unterstellung von Gedankengängen, die Schilderung sozialer Interaktionen oder auch durch dramaturgische Brüche zur Erzeugung eines Spannungsbogens. Im Kern Gleiches gilt auch für die Schilderung bei W. Frank (1953). Aus diesen publizistischen »Freiheiten« darf jedoch nicht abgeleitet werden, daß die mitgeteilten Fakten grundsätzlich fragwürdig seien; im Gegenteil transportieren derartige Schilderungen durchaus Begebenheiten und Umstände, die sich mit der nötigen Vorsicht herausfiltern lassen.
- 13 Schnee, 1964, S. 51/l.Sp.
- 14 Während Hesslers textliche Formulierung Raum für Interpretationen läßt, ist aus seiner grafischen Darstellung im Anhang-Diagramm 28 allerdings eindeutig der 30.4.1945 als Auslaufdatum abzulesen, ebenso scheint dies in seinem Appendix III auf.
- 15 So in einem Brief von Fritz Schäfer vom 15.2.1999: *Die zweite Fahrt kann ich noch ganz gut rekonstruieren, es war am 30.4.1945. Wir sollten damals um 21.00 Uhr ablegen, das hat sich um 2 Stunden verzögert, sodaß wir also erst um 23.00 Uhr ausgelaufen sind, als es schon dunkel war.* (U-Boot-Archiv, Cuxhaven: Akte U 2511).
- 16 Vgl. H. Busch, 1952, S. 315.
- 17 Vgl. C. Blair, 1999. Das Datum wird allerdings merkwürdig unentschlüsselt vermerkt: p. 659: *She finally resailed on April 30*; auf p. 676 dann: *Schnee resailed on May 3, made a practice approach on a British cruiser, withheld fire, and returned to Bergen*; hingegen auf p. 761 tabellarisch wiederum: *U-2511, sailed 4/30, returned 5/6*, wobei sich diese Auflistung offensichtlich auf G. Hesslers Appendix III stützt.
- 18 Vgl. P. Beesly, 1977, S. 251: *Even as late as the 30th April it still seemed possible that the U-boat war would be continued. Schnee's boat had not left Bergen (it actually sailed that night), but a second Type XXI (... Schröter ...) was outwardbound in the North Sea.* – Ob diese Angabe sich letztlich auf Hessler stützt, ist nicht erkennbar.
- 19 Nebenbei könnte man spekulieren, daß bei einem vom OIC zeitnah erkannten Auslaufen aus dem Hafen Bergen, dem dann ein etwa 3-4stündiger Marsch an der Oberfläche folgte, mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auch ein Angriff des Coastal Command stattgefunden hätte, betrachtete man doch die XXI-Boote als ernste Gefahr – vgl. P. Beesly, 1977, S. 250: *Am 19.3. a patrol vessel reported the departure from Kiel of the first Type XXI, U.2511. The Tracking Room noted that she was commanded by »a hand picked officer«, Lieutenant-Commander Schnee (...). This seemed to be it – the long-awaited campaign in the Atlantic was about to open. The Tracking Room heaved a collective sigh of relief when, eight days later, Schnee reported that he was having to put back into Horten with periscope defects. We continued to watch his movements anxiously.*
- 20 Bekanntlich blieb die Tatsache, daß den Alliierten der Einbruch in den verschlüsselten deutschen Funkverkehr gelungen war, bis in die 1970er Jahre geheim. Von daher ist ausgeschlossen, daß Hessler bei seiner Ausarbeitung über den U-Boot-Krieg Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden, aus denen sich diese Tatsache hätte herauslesen lassen. Möglicherweise konnte er bestimmte Dislokationslisten einsehen, wohl kaum aber die aufgrund der entschlüsselten Funkprüche vorgenommenen Korrekturen.
- 21 Ohne den Vergleich punktgenau anstellen zu können, wäre die Passage durch die Island-Færøer-Enge um rund 100 Seemeilen länger gewesen als diejenige durch die Shetland-Færøer-Enge.
- 22 Eine vergleichbare Ortsverhebung scheint bei E. Rösslers Angabe (1967, S. 49, sowie 1986, S. 51) vorzuliegen, U 2511 habe bei Erhalt des Umkehrbefehls *bereits westlich der Fair-Oer – Island Passage* gestanden. Es dürfte sich dabei um eine Fehlinterpretation der Angabe bei Frank (*westlich der Fair Island-Passage im Atlantik*) handeln, zumal die Ortsangabe in der Neuauflage von 2001 (S. 82) in diesem Sinne verändert wird: *U 2511 stand am 5. Mai bereits westlich der Fair-Island Enge ...*
- 23 Dies wird von der Sache her auch von A. Niestlé selbst gestützt, denn in einem Fragebogen an Peter Josteit, Obmann der noch lebenden U 2511-Fahrer, datierend vom 13.4.1995, stellt er im Zusammen-

- hang mit einer diesbezüglichen Frage kommentierend fest: *Der übliche Auslaufkurs für Uboote im Jahr 1945 verlief durch die Shetland-Färöer-Enge.* (U-Boot-Archiv, Cuxhaven: Akte U 2511). – Fritz Schäfer, Brief vom 15.2.1999, schreibt: *Meines Wissens sind wir bis zu den Shetlands gekommen (...), was allerdings offenläßt, auf welcher Seite U 2511 stand.* (U-Boot-Archiv, Cuxhaven: Akte U 2511).
- 24 Die Versuche am 26.3. und 4.4.1945 hatten Tauchtiefen von 160 bzw. 175 Meter ergeben, und im Ernstfall hätte man wohl auch die 200 m-Marke erreichen oder sogar überschreiten können. Vgl. E. Rössler, 1994, S. 24.
- 25 Vgl. W. Frank, 1953, S. 536.
- 26 Vgl. C. Blair, 1999, S. 659. – A. Niestlé (Endnote 8) gibt hingegen, ebenfalls ohne Quelle, an, U 2511 sei am 17.4. aus Bergen aus- und am 20.4.1945 dort wieder eingelaufen.
- 27 Vgl. Schnee, 1964, S. 51/m.Sp.: *Nachts liefen wir aus dem Fjord von Bergen aus und tauchten bei Erreichen der offenen See, querab vom Leuchtturm Marstein.* – Daß nicht die nördliche Ausfahrt benutzt wurde, mag seinen Grund in der Organisation des Geleitdienstes gehabt haben, vielleicht auch in einer Wegesperrung aufgrund eines Minenverdachts oder ähnlich kurzfristigen Tagesbedingungen.
- 28 Die fehlende Vorstellung von der räumlichen Lage wird ganz explizit deutlich bei E. Wetzel (1989, S. 139): *Am 4. Mai hatte U2511 auf seinem Weg in den Atlantik die Färöer-Inseln bereits passiert und befand sich auf Schnorchelfahrt nördlich der Shetlands.*
- 29 Vgl. W. Lüdde-Neurath, 1980, S. 176f.
- 30 Britische Quellen geben als Uhrzeit des Funkspruchs den 4.5.1945, 4.14 p.m. an, so in: Battle, 1946, S. 103. Ähnlich P. Beesly, 1977, S. 251: *Just after 4 p.m. we intercepted a long signal on the U-boat frequency. Although we could not decrypt it, Winn [Roger Winn vom Submarine Tracking Room] considered »that it was almost certainly to U-boats ordering them to cease hostilities and make away to their ports«.* St.W. Roskill, 1961, S. 302, gibt 3.14 p.m. an, offenbar noch in der bis Anfang April geltenden sonst üblichen Britischen Sommerzeit und nicht in Doppelter Britischer Sommerzeit. – Diese gesicherte Zeit erweist E. Rösslers Angabe (1986, S. 51), U 2511 habe den Funkspruch am 4.5.1945 um 3 Uhr früh erhalten, als irrig; in der Neuauflage 2001 wird das Datum auch entsprechend auf den 5.5. verändert (S. 82).
- 31 Vgl. den englischen und deutschen Text des »Instrument of Surrender«, wiedergegeben in W. Lüdde-Neurath, 1980, S. 140f. – Die damalige Zeitkonvention war britischerseits die British Double Summer Time, entsprechend Greenwich Mean Time + 2 Stunden; auf deutscher Seite Deutsche Sommerzeit, entsprechend Mitteleuropäische Zeit + 1 Stunde = Zonenzeit 30° Ost, also ebenfalls GMT + 2 Stunden.
- 32 Diese Annahme stützt der bei C. Bekker (1953, S. 276) wiedergegebene Funkspruchtext. Die auch dort in Anführung gesetzte Passage lautet: *5. Mai, 03 Uhr. Eingangs-Funkspruch. Ab 5. Mai, 08 Uhr früh, Waffenruhe. Für U-Boote in See Angriffsverbot. Sofort Feindfahrt abbrechen. Rückkehr in norwegische Häfen. Befehlshaber der U-Boote.* – Trotz der Zitatform ist nicht davon auszugehen, daß dieser Text historisch authentisch ist, sondern lediglich den Kern wiedergibt und für das Lesepublikum »aufbereitet« wurde.
- 33 Vgl. C. Bekker, 1953, S. 276.
- 34 Vgl. P. Beesly, 1977, S. 251; siehe Fußnote 30.
- 35 Vgl. dazu W. Frank, 1953, S. 537f.: *In der Offiziersmesse U2511 ist auf der Ausreise öfters davon gesprochen worden, was man tun solle, falls während der Unternehmung der Krieg zu Hause zu Ende geht. (...) Aber nun, an diesem 4. Mai, trifft sie das plötzliche Schießverbot doch wie ein Blitz, der aus hellem Himmel herniederfährt.* – Man darf annehmen, daß sich diese Schilderung auf persönliche Eindrücke Franks gründet; anders dagegen ist seine Angabe des 4.5. zu werten – siehe dazu weiter unten.
- 36 Vgl. W. Frank, 1953, S. 538.
- 37 Vgl. C. Bekker, 1953, S. 275f.
- 38 Vgl. C. Bekker, 1953, S. 272f., bzw. Schnee, 1964, S. 51/r.Sp. – Die beiden in etwa zeitgleich mit Bekker erschienenen Publikationen von H. Busch und merkwürdigerweise auch die von W. Frank, der dieses Ereignis nach A. Niestlé miterlebt hat, geben solche Details nicht.
- 39 So auch bereits früher C. Bekker, 1953, S. 273. – Hessler, Roskill und Busch sprechen jeweils nur von einem cruiser/Kreuzer, während W. Frank (1953, S. 538) einen »Zehntausendtonnenkreuzer« angibt, also einen des sog. Washington-Typs, zu dem auch SUFFOLK und NORFOLK gehörten.
- 40 Schnees Situationsbeschreibung siehe Zitat zu Beginn. Hessler, Busch und Frank machen keine Angabe, ebensowenig Bekker, der es bei greifbar nahe beläßt (1953, S. 273).
- 41 Vgl. E. Rössler, 1967, S. 49, unverändert auch 1986, S. 51 (in der Neuauflage 2001 in dieser Detaillierung entfernt), bzw. P. Padfield, 1996, S. 459. – Die Padfield-Version scheint allerdings nicht dem Wunsch nach Dramatisierung entsprungen zu sein, denn A. Niestlé (21/m.Sp.) deutet an, daß diese Zahl in den Vernehmungsprotokollen festgehalten ist. Ob derartige Angaben dem langjährigen und nun siegreichen Gegner gegenüber allerdings als numerisch exakte oder doch eher als psychologische Werte zu verstehen sind, mag lediglich als offene Frage in den Raum gestellt sein.

- 42 In einem Schreiben vom 28.2.1999 schildert der damalige Wachingenieur Heinrich Knappmann, daß Schnee in etwa geäußert habe: *An Oberdeck des Kreuzers laufen so viele Leute rum, ich glaube, die feiern schon die Kapitulation!* (U-Boot-Archiv, Cuxhaven: Akte U 2511). – Eine solche Beobachtung setzt wohl voraus, daß Schnee ein detailliert-nahes Bild des Kreuzers vor Augen gehabt hat, unabhängig von der konkreten metrischen Distanz.
- 43 Vgl. die Zitate aus Hessler, Roskill und Schnee weiter oben. – Bekker (1953, S. 273) schildert: *Der Zerstörer, der den Kreuzer an Steuerbordseite etwas voraus sichert, wird untertaucht. Er merkt nichts davon. Kaum ist das gelungen, da läßt Schnee wieder auf Sehrobrtiefe gehen. Greifbar nahe hat er nun den Kreuzer vor sich (...)*. – Busch (1952, S. 315) erwähnt nur kurz, der Anlauf sei trotz der starken Sicherung gefahren worden, und auch Frank (1953, S. 538) formuliert merkwürdig blaß: *Und so setzt er diesen Angriff an und führt ihn durch, unbemerkt von dem Schweren Kreuzer, unbemerkt von den vier Zerstörern.*
- 44 Schnee (1964, S. 51/r.Sp.) selbst gibt an, er habe den Leitenden Ingenieur und den Wachoffizier durch das Sehrohr blicken lassen. Bekker (1953, S. 273) erwähnt darüberhinaus den Obersteuermann und noch zwei oder drei weitere Männer. Dies wird gestützt durch die Angabe des damaligen Rudergängers Gerhard Kaiser, der angibt: *Die Sichtung des Kreuzers im Sehrohr habe ich selbst miterlebt* (Brief vom 14.2.1999; U-Boot-Archiv, Cuxhaven: Akte U 2511). – Daß Schnee nur seine Offizierskollegen erwähnt, mag vielleicht Ausdruck eines gewissen Kastendenkens sein und ist wohl nicht als erschöpfende Aufzählung zu werten.
- 45 Selbst Schnees Kommandanten-Kollege Erich Topp zeigt sich überfordert, dieses Detail zu glauben; vgl. seine Leserschrift zum Niestlé-Artikel, die daraufhin von der Redaktion die Überschrift »Doch etwas Dichtung« erhielt (Marineforum 74, 1999, 1/2, S. 24).
- 46 Vgl. Schreiben vom 28.2.1999 an P. Josteit: *Vor dem 2. Auslaufen aus Bergen (...) ist der PK-Berichter Dr. Frank ausgestiegen (...). Somit fällt Dr. F. als Zeitzeuge (...) aus.* (U-Boot-Archiv, Cuxhaven: Akte U 2511).
- 47 Diese Deutung läßt sich unschwer aus der Schilderung bei Bekker (1953, S. 273) ableiten. Auch, daß Schnee, wie Frank (1953, S. 538) mitteilt, *laut und vernehmlich »Scheiße!«* gesagt haben soll, läßt mit einer gewissen psychologischen Wahrscheinlichkeit die Deutung zu, daß er wohl enttäuscht war – auch wenn Frank dies wohl nicht aus eigenem Erleben heraus schildert, sondern sich nachfühlend in die Situation hineinversetzte.
- 47 Vgl. C. Bekker, 1953, S. 276.
- 49 Vgl. Hessler, Appendix III sowie Zeitdiagramm 28. – Die Angaben werden auch von Tarrant (1994, S. 203) und von Blair (1999, S. 761) übernommen.
- 50 Vgl. Bekker, 1953, S. 276; Schnee, 1964, S. 51/r.Sp.; Frank, 1953, S. 552. – Von den Besatzungsangehörigen erinnert sich Fritz Schäfer, Brief vom 15.2.1999: (...), *so daß wir am 6.5.45 wieder im Stützpunkt Bergen eingelaufen sind. Zu diesem Zeitpunkt war von dem engl. Kreuzer noch nichts zu sehen, der liefert Tage später ein, als wir unsere Torpedos schon im Fjord versenkt hatten.* – Ähnlich Heinrich Knappmann, Brief vom 28.2.1999: *Der Kreuzer ist erst mehrere Tage nach uns in Bergen eingelaufen.* (U-Boot-Archiv, Cuxhaven: Akte U 2511).
- 51 Vgl. W. Frank, 1953, S. 553.
- 52 Vgl. dazu die Anmerkung in der Literaturliste.
- 53 Der Wert liegt zwanglos im Intervall von ca. 5 bis 6 kn, das A. Niestlé als *realistisch geschätzte durchschnittliche Marschgeschwindigkeit* angibt (21/m.Sp.). – Ohne es konkretisieren zu müssen, mag darauf hingewiesen sein, daß der Weg über Grund auch von Strömungen beeinflusst wird. Der hier zugrundegelegte Wert sei also im Sinne eines auf einer Karte faßbaren Wegevektors über Grund zu verstehen.
- 54 Nach E. Topp (Marineforum 74, 1999, 1/2, S. 24) benötigten die Boote des XXIIer-Typs drei von 24 Stunden für die Aufladung der Akkumulatoren. – Die höhere Geschwindigkeit während der Schnorchelfahrt angelehnt an E. Wetzel, 1989, S. 295.
- 55 Vgl. W. Frank, 1953, S. 537.
- 56 Zum Nachvollzug der Rechnung: $(18\text{h} \times 5,5\text{sm}) + (3\text{h} \times 8\text{sm}) + (20\text{h} \times 5,5\text{sm}) + (0,5\text{h} \times 16\text{sm}) + (3,5\text{h} \times 8\text{sm}) + (3\text{h} \times 5,5\text{sm})$ ergeben 48 Stunden Ausmarschzeit mit zusammen 285,5 Seemeilen. – Selbst im Mittel über alles bleibt diese Rechnung noch innerhalb des 5-6-Knoten-Intervalls, das A. Niestlé nennt (5,95 Knoten).
- 57 Angelehnt an E. Rössler (1986, S. 128), der Horchreichweiten gegen Einzelschiffe von 20 km (rund 11 sm) und gegen Geleitzüge bis zu 100 km (rund 54 sm) nennt.
- 57 Vgl. C. Bekker, 1953, S. 272.
- 59 Bekker schildert den Anlauf nicht nur, sondern erlaubt sich auch eine Kommentierung (1953, S. 273f.): *Es ist überhaupt leichtsinnig von ihm, hier zwischen Kreuzer und Zerstörern auf Sehrobrtiefe zu stehen.*
- 60 Bei noch höherer Marschgeschwindigkeit von 8 Knoten könnte U 2511 schon um 21:00 Uhr bei Marstein aufgetaucht sein (und entsprechend um Mitternacht in Bergen gewesen sein), doch hätte dies bei

einer restlichen Marschstrecke nach dem Tauchen von etwa 145 Seemeilen nicht nur eine völlige Erschöpfung der Akkumulatoren bedeutet, sondern hätte den möglichen Fahrbereich überschritten; vgl. Wetzel (1989, S. 295), der für 8 kn einen Fahrbereich von 130 sm angibt.

61 Zwar wird damit im Gegensatz zum Ansteuerungspunkt Marstein für den Stützpunkt Bergen das Einlaufdatum 6.5. nicht »eingehalten«, doch darf man annehmen, daß die Überschreitung der Tagesgrenze sich nicht unbedingt einprägte, da es sicherlich keine Schlafunterbrechung gab, sondern die Besatzung vielmehr mit den Vorbereitungen zum Einlaufen beschäftigt war.

The submarine U 2511 in action at the front: A real myth?

Summary

After World War II, a widely circulated rumour claimed that the type-XXI submarine U 2511 had made a blind attack on the British cruiser NORFOLK during the final phase of the war. An investigation carried out in 1998 came to the conclusion that, on the basis of the spatiotemporal data, this episode was impossible and therefore a myth.

The article "The submarine U 2511 in action at the front: A real myth?" begins with a critical look at the basic information supplied by the various sources, as well as at the arguments that led to the verdict passed by the 1998 study. The focus then turns to the description of a scenario in which the known data are summarised in a logically conceivable set of proceedings. The scenario is not a historical reconstruction of the event but a concrete model of what would have been spatiotemporally plausible according to the data.

The results clearly indicate that there is no sufficient or solid basis for concluding that the encounter between the U 2511 and the NORFOLK was a mere invention.

L'intervention sur le front en 1945 du sous-marin U 2511 – s'agit-il réellement d'une invention?

Résumé

Un épisode souvent colporté, ayant eu lieu durant la phase finale de la Seconde Guerre mondiale, est l'approche non repérée du croiseur lourd britannique NORFOLK par le bâtiment U 2511 de type XXI. Cependant, un examen de cet évènement mena en 1998 à la conclusion que cette rencontre était absolument impossible d'après les données de lieu et de temps, et se révélait donc être une légende.

L'article présent se propose tout d'abord d'analyser de façon critique les sources des informations de base ainsi que les arguments qui ont conduit à ce verdict. Dans un second temps, un scénario sera présenté, résumant les données connues de l'opération selon un déroulement logique et plausible. Ce scénario n'est pas une reconstruction historique du déroulement, mais une concrétisation scénique de ce qui aurait pu être possible, d'après la situation des données.

Le résultat rend évident qu'il n'existe aucune base suffisante et solide pour conclure d'une invention au sujet de la rencontre du U 2511 avec le NORFOLK.